



HISTORIA DEL PUERTO DE CARTAGENA DE INDIAS.

CAPÍTULO I

EL VIAJE DESCUBRIDOR

Todo comenzó este día

“Partimos viernes 3 días de agosto de 1492 años de la barra de Saltes a las ocho horas; anduvimos con fuerte virazón hasta el poner del sol hacia el Sur sesenta millas, que son quince leguas; después al Sudueste y al Sur cuarta del Sudueste, que era camino para las Canarias”.

Con estas sencillas palabras Colón (1451-1506) inició su Diario que contiene la más trascendental navegación de todos los tiempos pues abrió la historia de un mundo nuevo. Iba en tres pequeñas naves en un viaje en que él tenía absoluta fe. Con él iban marinos que conocían la ruta de las Canarias, distantes 800 millas de Palos. En la Gran Canaria estuvo el día 11 de agosto y allí arreglaron el timón de la Pinta que estaba roto. Colón siguió a la Gomera a buscar una nave para reemplazarla. Llegó a la Gomera el domingo 12 de agosto con la Santa María y la Niña mientras en la Gran Canaria se reparaba la Pinta.

El jueves 6 de septiembre el Almirante oyó misa y en la misma mañana se enrumbo para su destino. El jueves 6 de septiembre escribió Colón en su Diario: “Partió aquel día por la mañana del puerto de la Gomera y tomó la vuelta para ir a su viaje, y supo el Almirante de una carabela que venía de la isla del Hierro, que andaban por allí tres carabelas de Portugal para lo tomar, debía ser de envidia que el Rey tenía por haberse ido a Castilla...”

Ya pronto comenzaba su entrada al Océano. Ese día jueves, viernes y sábado, por carecer de buen viento estuvo entre la Gomera, Tenerife y del Hierro. Contra las críticas de sus pilotos empezó a aplicar sus conocimientos. Todo el mundo estaba desconcertado porque al salir de Palos no tomó hacia Occidente sino hacia el sur, hacia las islas Canarias. Permaneció a la vista de la isla Gomera hasta el sábado, cuando empezó a “ventar Nordeste”, según escribió, eran los vientos alisios. Sin rebasar el límite norte de los alisios se cargó hacia el sureste y en pleno Océano puso rumbo a Poniente. Ahora, la expectativa era una isla por hallar en el océano, pues ya no mirarían (ni volverían atrás) atrás.

Iban la Pinta adelante y de segunda la Santa María, y los habitantes de la Gomera vieron finalmente la popa de la Niña desdibujarse, de última.

El 15 de septiembre “vieron caer del cielo un maravilloso ramo de fuego, lejos de ellos cuatro o cinco leguas”, seguramente un aerolito.

El día 16 vieron una alfombra de hierba verde, tupida, que flotaba sobre el mar, de fucus o de algas, que era el llamado Mar de los Sargazos de que hablaban los marinos, y del cual Colón sabía que era peligroso, porque estaba referido en un libro de Andrea Bianco, de 1436, lo que dice que antes de Bianco, otros habían visto ese mar y que Colón esquivó, puesto que ya lo



conocía también. Colón lo reseña al mar de los Sargazos sin darle importancia, y, mucho menos, pensar en devolverse.

El día 19 las tres naves midieron la distancia a que se hallaban de las Canarias: la Santa María a 400 leguas, la Niña a 440 y la Pinta a 420 millas.

Colón pidió a Martín Alonso Pinzón (1440-1493) que le enviara de vuelta la carta de marear, que se supone no era la de Toscanelli (1397-1482) sino la del incógnito marinero llamado el “piloto desconocido”, de la que hay varias menciones. Carta que Colón y Pinzón se pasaban alternativamente, de barco a barco, con una cuerda, y la comentaban y discutían. Dicha carta de navegación fue la que le dio a Colón la confianza o certeza de descubrir lo que él prometía.

El 25 de septiembre, Martín Alonso Pinzón dijo que vio tierra desde la popa de su navío, y todos creyeron que había visto una isla, pero fue, aparentemente, solo una visión.

A los 19 días de navegación se sentía ya la angustia entre la marinería. Todos contaban las 750 leguas; Colón, y capitanes y pilotos, de día y noche, vigilaban ansiosos.

El 14 de septiembre dijo, erróneamente, que no estaban a más de veinte o veinticinco leguas de tierra.

El 17 vieron un junco, el 20 vinieron a la Santa María, de visita, unos alcatraces y después otro. Más. La tierra estaba cerca.

El jueves 22 de septiembre la gente murmuraba, y ese día vieron unas pardelas y otra ave.

El 23 vieron más aves, cangrejos y yerbas, y así, pero no veían tierra aún. Colón llevaba cuentas de 584 millas pero eran realmente las navegadas 707. Siempre decía, cuando le preguntaban si la tierra era cercana que todavía no era tiempo de verla.

Una bandada de loros los desvió de la “cuarta del oeste a la parte del Sudoeste”, porque pensaban que debían volar a tierra, como resultó verdad según declaró el marino Vallejo en los pleitos posteriores de Colón en Moguer. Pinzón aconsejó lo oportuno pues al día siguiente toda la flota tomó su mismo rumbo.

Por algo lo escogió Colón...

Entonces, dentro del grado de excitación que llevaba ya la marinería, se elevó un anuncio, que resultó falso, de que se había visto tierra, causando este incidente una sublevación, pero la gente se calmó en la tarde, cuando vieron otra vez muchas aves volando de norte a sudoeste. La tierra estaba cercana... Pero la experiencia negativa y desalentadora hizo que Colón prometiera un castigo a quien diera anuncios de ese tipo.

El clímax de la expectativa subía y subía, bandadas de papagayos iban al sudoeste, la gente ya no podía más el 10 de octubre: “La gente ya no lo podía sufrir...”, dice Colón en su Diario. Los de la Santa María echaban contra ese loco de Liguria, Génova, que los había hecho emprender tan largo viaje. Pinzón dijo a Colón “ahorque vuestra merced a media docena o échelos al mar”, según el marino testigo, Hernán Pérez Mateos.

El día 10 de octubre habían navegado ya 1.056 leguas o sean 4.224 millas náuticas, la gente creyó en que solo eran 750, según Colón les había dicho, la sublevación estaba a punto de estallar otra vez. Colón, viejo zorro o, mejor, lobo de mar, ocultaba la verdad sabiamente. Prometió dos días más y dijo que si no encontraban tierra se volverían a su patria. Siguieron a loros y papagayos en la derrota yendo adelante la Pinta, seguida de la Niña y, atrás, la Santa María.

El jueves 11 vieron aves y palitos trabajados por mano humana y cañas, la tierra estaba cercana! Al llegar la noche de octubre 11 los vigías clavarón la vista en la lejanía de la negrura nocturna. Les animaba un ofrecimiento de la reina Isabel, 10.000 maravedíes para el primero que viera tierra.



Esa noche a las diez Colón dijo que vio lumbre desde el castillo de popa, dice su Diario, y llamó a Gutiérrez y a Sánchez, quienes no vieron nada, pero Colón insistía en que sí, aunque sabemos hoy que no pudo ver la luz pues estaba en ese momento, según él mismo, a 48 millas o sea a 12 leguas de las islas Lucayas, o Bahamas, y la convexidad o curva de la superficie del mar se lo habría impedido. Pero mandó cantar el <Salve Reina> como se solía hacer en esos casos.

Es a la distancia de hoy día emocionante seguir el relato del Diario de Colón; después de pedirles que miraran a tierra bien, prometió un jubón o casaca de seda, de parte de él a quien viese tierra por primera vez.

Si Colón dudó de haber visto luz, ahora, 4 horas más tarde, veía como se ratificaba lo que dijo, reclamando ante los reyes el premio de los 10.000 maravedíes. Pero quedó, sin competencia, claro que Rodrigo de Triana, desde la Pinta, la más célere de la tres naves, vio tierra cuatro horas después a dos leguas, o sea a diez kilómetros. Triana iba en las velas trepado en los palos y dio el grito, seguidamente un lombardazo o tiro de cañón hizo que toda la flota supiera que se había visto la tierra. Colón ocultó su emoción pues en el Diario no describió lo que sintió.

Detuvieron la marcha y recogieron las velas, estuvieron al paio hasta el amanecer, cuando el día les dio, con su luz, la visión de una isla larga seguida de otras más.

Cristóforo, o quien lleva consigo la imagen de Cristo, llevó a sus barcas bien, bajó de primero, acompañado de sus Veedores y Escribanos, y atrás iban los Pinzones, a quienes Colón les dijo que les sirvieran de testigos que él tomaba posesión de esa isla en nombre del Rey y de la Reina y, enseguida, se fue juntando mucha gente allí, nativa de la isla. Por fin, la Isla de las Iguanas o Guanahani, o como se la llama en inglés, Watling, estaba allí bajo sus pies. No era el soñado Cipango ni el ansiado Catay, pero qué importaba, él nunca lo llegó a saber.

COLÓN, PRIMER ESCRITOR DE AMÉRICA

Constituye la Carta de Colón el primer documento impreso referente a la Historia de América puesto que en ella se consigna su propio Descubrimiento a la par que se le debe al fautor mismo de tan magna hazaña. Con ella el tozudo genovés da inicio a la crónica y a la literatura americanas abriendo una larga lista de admirados observadores directos e indirectos del ensanchamiento del mundo de aquella época, con todo lo que implicó en el campo de la antropología, la sociología, el conocimiento geográfico y el desarrollo expansivo del naciente capitalismo moderno. Esta es la primera y ¿ por qué no decirlo ? ingenua manifestación del impacto cultural que continuó expresándose en las plumas de tantos escritores tales Michel de Cúneo, Las Casas, Cortés, Bernal Díaz del Castillo, Cabeza de Vaca, Cieza de León y tantos otros...

Incluso, al decir de Alejo Carpentier, nuestra literatura se ha nutrido del sentido de admiración y asombro aunado a la riqueza exuberante del lenguaje de esa inicial literatura inmediatamente posterior al Descubrimiento, que Colón inició con esta Carta suya, escrita en el barco al regresar a los pocos meses de su magna empresa. Y de allí nombró el autor cubano-francés citado antes la orientación que dio base a la literatura americana en la primera mitad del siglo veinte, y que fue descrita como “de lo real maravilloso”. No hemos querido en esta obra dejar de ofrecerle al Lector este documento revelador e ingenuo a la vez. Por último, decimos que hemos dejado las ortografía empleada por Colón, aunque a veces hemos dado alguna aclaración o explicación, entre paréntesis, a giros que hoy no se entenderían por el común de los lectores sin una previa explicación...



CARTA DE COLON ANUNCIANDO EL DESCUBRIMIENTO DEL NUEVO MUNDO
15 DE FEBRERO-14 DE MARZO 1493

Señor, porque sé que habréis placer de la grand victoria que Nuestro Señor me ha dado an mi viage, vos escribo esta, por la cual sabréis como en 33 días pasé a las Indias, con la Armada que los Ilustrísimos Rey e Reina nuestros señores me dieron donde yo fallé muy muchas Islas pobladas con gente sin número, y dellas todas he tomado posesión por sus altezas con pregón y bandera real extendida, y no me han contradicho. Ala primera que yo fallé puse nombre San Salvador, a conmemoración de su Alta Majestad, el cual maravillosamente todo esto ha dado: los Indios la llaman Guanahani. A la segunda puse nombre la isla de Santa María de Concepción: a la tercera Fernandina: a la cuarta la Isabela: a la quinta la isla Juana é así a cada una nombre nuevo.

Cuando yo llegué a la Juana seguí yo la costa della al poniente, y la fallé tan grande que pensé que sería tierra firme, la provincia de Catayo; y como no fallé así villas y lugares en la costa de la mar , salvo pequeñas poblaciones, con la gente de las cuales no podía haber fabla, porque luego fuían todos, andaba yo adelante por el dicho camino, pensando de no errar grandes Ciudades o villas; y al cabo de muchas leguas, visto que no había innovación y que la costa me llevaba al septentrión, de donde mi voluntad era contraria, porque el invierno era ya encarnado, y yo tenía propósito de hacer del al austro, y también el viento me dio adelante, determiné de no aguardar otro tiempo, y volví atrás hasta un señalado puerto, de donde envié dos hombres por la tierra, para saber si había Rey o grandes ciudades. Andovieron tres jornadas y hallaron infinitas poblaciones pequeñas y gente sin número, más no cosa de regimiento, por lo cual se volvieron.

Yo entendía harto de otros indios, que ya tenía tomados, como continuamente esta tierra era isla; é así seguí la costa della al oriente ciento y siete leguas fasta donde facia fin; del cual cabo vi otra isla al oriente distante desta diez é ocho leguas, á la cual luego puse nombre la española: y fui allí: y seguí la parte del septentrión, así como de la Juana, al oriente ciento é ochenta y ocho grandes leguas, por línea recta, la cual y todas las otras son fertilísimas en demasiado grado, y ésta en extremo: en ella hay muchos puertos en la costa de la mar sin comparación de otros que yo sepa en cristianos, y fartos ríos y buenos y grandes que es maravilla: las tierras della son altas, y en ella muy muchas sierras y montañas altísimas, sin comparación de la isla de Tenerife, todas fermosísimas ,de mil fechuras ,y todas andables y llenas de árboles de mil maneras y altas, y parecen que llegan al cielo; y tengo por dicho que jamás pierden la foja, según lo pude comprender ,que los ví tan verdes y tan hermosos como son por mayo en España. Y dellos estaban floridos, dellos (unos) con fruto y dellos (otros) en otro término, según es su calidad; y cantaba el ruiseñor y otros pajaricos de mil maneras en el mes de noviembre por allí donde yo andaba. Hay palmas de seis o de ocho maneras, que es admiración verlas, por la diformidad (variedad) hermosa dellas, mas así como los otros árboles y frutos é yerbas: en ella hay pinares á maravilla, é hay campiñas grandísimas, é hay miel, y de muchas maneras aves y frutas muy diversas. En las tierras hay muchas minas de metales é hay gente in estimable número.



La Española es maravilla; las sierras y las montañas y las vegas y las campiñas, y las tierras tan ferrosas y gruesas para plantar y sembrar, para criar ganados de todas suertes, para edificios de villas y lugares. Los puertos de la mar, aquí no habría creencia sin vista, y de los ríos muchos y grandes y buenas aguas, los más de los cuales traen oro. En los árboles y frutos y yerbas hay grandes diferencias de aquellas de la Juana: en esta hay mucha especiería, y grandes minas de oro y de otros metales.

La gente desta isla y de todas las otras que he fallado y habido noticia, andan todos desnudos, hombres y mugeres, así como sus madres los paren; aunque algunas mujeres se cobrían un solo lugar con una foja de yerba ó una cosa de algodón que para ello hacen. Ellos no tienen fierro ni acero ni armas ni son ello; no porque non sea, gente bien dispuesta y de hermosa estatura, salvo que son muy te (merosos) a maravilla. No tienen otras armas salvo las aarmas de las cañas cuando es(tán) con la simiente, a (la) cual ponen al cabo un palillo agudo, e no osan usar de aquellas; que m(uchas) veces me (aca)eció enviar a tierra dos o tres hombres,(a) alguna villa, para haber fa(bla) y salir a (ellos dellos) sin número y después que los veían llegar guían a no aguardar padre a hijo; y esto no porque a ninguno se le haya hecho mal, antes, a todo cabo adonde yo haya estado y podido haber fabla, les he dado de todo lo que tenía, así paño como otras muchas cosas, sin recibir por ello cosa alguna; más son así temerosos sin remedio. Verdad es que, después que (se) asegura y pierden este miedo, ellos son tantos sin engaño y tan liberales de lo que tienen, que no lo creería sino el que lo viese. Ellos de cosa que tengan, pidiéndosela, jamás dicen que no; antes, convidan la persona con ello y muestran tanto amor que darían los corazones, y quier (que) sea cosa de valor, quier (que) sea de poco precio, luego por cualquiera cosica de cualquier manera que sea que se les dé, por ello son contentos.

Yo defendí (ordené) que no se les diesen cosa tan viles como pedazos de escudillas rotas y pedazos de vidrio roto y cabos de agujetas; aunque cuando ellos esto podían llevar los parecía haber la mejor joya del mundo; que se acertó haber un marinero, por una agujeta, de oro peso de dos castellanos y medio; y otros, de otras cosas, que muy menos valían, mucho más. Ya por blancas nuevas daban por ellas cuanto tenían, aunque fuesen dos ni tres castellanos de oro, o una arroba o dos de algodón filado. Fasta los pedazos de los arcos (anillos o aros) de las pipas (barriles) tomaban, y daban lo que tenían como bestias: así que me pareció mal, e yo lo defendí. Y daba mil cosas buenas que yo llevaba porque tomen amor; y allende (después de) desto se faran (harán) cristianos, que se inclinan al amor y servicio de sus altezas y de toda la nación castellana; e procuran de ayuntar (y buscan reunir) e nos dar de las cosas que tienen en abundancia que nos son necesarias. Y no conocían ninguna secta ni idolatría, salvo (con la excepción) que todos creen que las fuerzas y el bien es en el cielo; y creían muy firme que yo con estos navíos y gente venía del cielo, y en tal acatamiento me recibían en todo cabo, después de haber perdido el miedo, y que no procede porque sean ignorantes, salvo (sino que son) de muy sutil ingenio, y hombres que navegan todas aquellas mares, que es maravilla la buena cuenta aquellos dan de todo, salvo, porque nunca vieron gente vestida, ni semejantes navíos.

Y luego que llegué a las Indias, en la primera isla que hallé, tomé por fuerza algunos dellos para que deprendiesen y me diesen noticia de lo que había en aquellas partes, e así fue que luego entendieron y nos a ellos, cuando por lengua o señas; y esto han aprovechado muchos; hoy en día los traigo que siempre están de propósito que vengo del cielo, por mucha conversación que hayan habido conmigo. Y estos eran los primeros en pronunciarlo adonde yo llegaba, y los otros andaban corriendo de casa en casa, y a las villas cercanas con voces altas: Venid; venid a ver la gente del cielo). Así todos, hombres como mujeres, después de haber el corazón seguro de nos, venían que nos quedaba grande ni pequeño, y todos traían algo de comer y de beber, que daban con un amor maravilloso.



Ellos tienen en todas las islas muy muchas canoas, a manera de fustas de remo: dellas mayores, dellas menores; y algunas y muchas son mayores que una fusta de diez y ocho bancos; no son tan anchas, porque son de un solo madero; más una fusta no terná (no podrá) con ellas al remo, porque van que no es cosa de creer; y con estas navegan todas aquellas islas, que son innumerables, y traen sus mercaderías. Algunas destas canoas he visto con setenta y ochenta en ella y cada uno con su remo.

En todas estas islas non vide mucha diversidad de la fechura (hechura) de la gente, ni en las costumbres, ni en la lengua, salvo que todos se entienden, que es cosa muy singular; para lo que espero qué determinaran sus altezas para la conversación dellos de nuestra santa fe, a la cual son muy dispuestos.

Ya dije como yo había andado ciento siete leguas por la costa de la mar, por la derecha línea de occidente, a oriente, por la isla Juana; según el cual camino puedo decir que esta isla es mayor que Inglaterra y Escocia juntas; porque allende destas ciento siete leguas me quedan de la parte de poniente, dos provincias que yo no he andado, la una de las cuales llaman auau, adonde nace la gente con cola: las cuales provincias non pueden tener en longura (longitud) menos de cincuenta o setenta leguas; según pude entender de estos indios que yo tengo, los cuales saben (conocen) todas las islas. Esta otra Española en cerco tiene más que la España toda desde Colibre (en Cataluña, cerca de Perpignan) por costa de mar, hasta Fuente Rabía, en Vizcaya; pues en una cuadra anduve ciento ochenta y ocho leguas por línea recta del occidente a oriente. Esta es para desear, e (vista) es para nunca dejar; en la cual puesto (que de to)das tengo toma(d)a posesión por sus altezas, y todas sean abastadas de lo que yo sé y puedo decir, y todas las tengo por de sus altezas, cual de ellas pueden disponer como y tan cumplidamente como de los reinos de Castilla. En esta Española, en el lugar más conveniente y mejor comarca para las minas del oro y de todo trato (negocios), así de la tierra firme de acá, como de aquella de allá del Gran Can, adonde habrá gran trato y ganancia, he tomado posesión de una villa grande, a la cual puse nombre la Villa de Navidad; y en ella he fecho fuerza y fortaleza, que ya a estas horas estará del todo acabada, y he dejado en ella gente que basta para semejante fecho, con armas e vituallas para más de un año, y fusta y maestro de la mar en todas artes para facer otras; y grande amistad con el Rey de aquella tierra, en tanto grado que se preciaba de me llamar y tener por hermano; e aunque le mudase la voluntad a ofender esta gente, el ni los suyos non saben que sean armas, y andan desnudos, como yo he dicho, son los más temerosos que hay en el mundo. Así que solamente la gente que allÁ queda es para destruir toda aquella tierra; y es isla sin peligro de sus personas sabiéndose regir.

En todas estas islas me parece que todos los hombres sean contentos con una mujer y a su mayoral o Rey dan fasta veinte. Las mugeres me parecen que trabajan más que los hombres: ni he podido entender si tienen bienes propios, que me pareció ver que aquello que uno tenía todos hacia (participaban) parte, en especial de las cosas comederas.

En estas islas fasta aquí no he hallado hombres monstruosos como muchos pensaban; mas antes es toda gente de muy lindo acatamiento: ni son negros como en Guinea, salvo en sus cabellos correndios, y no se crían a donde hay impeto demasiado de los rayos solares; es verdad que el sol tiene allí gran fuerza, puesto que distante de la línea equinoccial veinte e seis grados; en estas islas adonde hay montañas grandes ahí tenía fuerza el frío este invierno; más ellos lo sufren por la costumbre (e) con la ayuda de las viandas; comen con especies muchas y muy calientes en demasía: así que monstruos no he hallado, ni noticia, salvo de una isla (de Quarives), la segunda a la entrada de las Indias, que es poblada de una gente que tienen en todas las islas por muy feroces, los cuales comen carne humana. Estos tienen muchas canoas, con las cuales corren todas las islas de India (y) roban y toman cuanto pueden. Ellos no son más disformes que los otros;



salvo que tienen en costumbre de traer los cabellos largos como mujeres, y usan arcos y flechas de las mismas armas de cañas, con un palillo al cabo por defecto de fierro (en vez de hierro) que no tienen. Son feroces entre estos otros pueblos que son en demasiado grado cobardes; más yo no los tengo en nada más que a los otros. Estos son aquellos que tratan con las mujeres de Matinino que es la primera isla, partiendo de España para las Indias, que se falla (halla), en la cual no hay hombres ninguno. Ellas no usan ejercicio femenino, salvo (sino) arcos y flechas, como los sobredichos de cañas, y se arman y cobijan con planchas de cobre de que tienen mucho.

Otra isla me aseguran mayor que la Española, en que las personas non tienen ningún cabello. En esta hay oro sin cuento, y destas y de las otras traigo conmigo Indios para testimonio.

En conclusión, a hablar desto solamente que se ha fecho este viage que fue así de corrida, que pueden ver Sus Altezas que yo les daré oro cuento hobieren menester. con muy poquita ayuda que sus altezas me darán: agora especería y algodón quanto sus altezas mandaren cargar, y almastiga quanto mandaran cargar; é de la cual fasta hoy no se ha fallado salvo en Grecia y en la isla de Quío, y el Señorío la vende como quiere, y lignaloe quanto mandaran cargar, y esclavos quantos mandaran cargar, é serán de los idólatras; y creo haber fallado ruibarbo y canela, e otras mil cosas de sustancia fallaré, que habrán fallado la gente que allá dejo; porque yo no me he detenido ningún cabo, en quanto el viento me haya dado lugar de navegar, solamente en la villa de Navidad, en quanto dejé asegurado a bien asentado. E a la verdad mucho más ficiera si los navíos me sirvieran como (la) razón demandaba.

Esto es harto (mucho), y eterno Dios nuestro Señor, el cual dá a todos aquellos que andan su camino victoria de cosas que parecen imposibles: y esta señaladamente fue la una; porque aunque destas tierras hayan hablado o escrito, todo va por conjetura, sin allegar de vista; salvo comprendiendo a tanto que los oyentes, los más, escuchaban, y juzgaban mas por fabla que por poca cosa dello. Así que pues nuestro Redentor dio esta victoria a nuestros Ilustrísimos rey é reina é a sus reinos famosos de tan alta cosa, adonde toda la cristiandad debe tomar alegría y facer grandes fiestas, y dar gracias solemnes a la Santa Trinidad, con muchas oraciones solemnes por el tanto ensalzamiento que habrán, en tornándose tantos pueblos a nuestra Santa Fe, y después por los bienes temporales que no solamente a la España, mas a todos los cristianos ternán aquí refrigerio y ganancia. Esto según el fecho así en breve. Fecha en la carabela, sobre la Isla de Canaria a XV de Febrero Año Mil CCCCL XXXXIII.

Fará lo que mandereys,

El Almirante,

Anima (posdata) que venía dentro de la Carta

Después d' esta escripto y estando en mar de Castilla, salió tanto viento conmigo sul y sueste que me ha fecho descargar los navíos. Pero corrí aquí en este puerto de Lisbona hoy, que fue la mayor maravilla del mundo, adonde acordé escribir a sus altezas. En todas las Indias he siempre hallado los temporales como en mayo; adonde yo fui en XXXIII días, y volví en xxviii, salvo que estas tormentas me han detenido xiiii días corriendo por esta mar. Dicen acá todos los hombres de la mar que jamás hubo tan mal invierno ni tantas pérdidas de naves.

Fecha a iiii días de marzo.

Esta Carta envió Colón al Escribano de Ración

De las Islas halladas en las Indias: Contenida

A otra de Sus Altezas.



CAPÍTULO II

DESCUBRIMIENTO DE LAS COSTAS DEL MAR CARIBE.

El Caribe está entre los lugares de la Tierra que han sido destinados por su posición geográfica y su naturaleza privilegiada para ser la frontera de dos o más imperios. Entre la península de la Florida y las bocas del Orinoco hay una cadena de islas que parecen formar las bases de un puente gigantesco que no llegó a ser construido.

Esas islas son, a la vez, las fronteras septentrionales y orientales del mar Caribe y del golfo de Méjico, y los nudos terrestres que enlazan por la orilla del Atlántico las dos grandes porciones en que se divide el Nuevo Mundo.

Al llegar a la isla Hispaniola, la cadena se bifurca, el extremo superior se dirige, desde la costa norte a la isla mencionada, a la costa este de la península de Florida, mientras el extremo inferior formado por Cuba se dirige hacia el cabo Catoche, en la península de Yucatán.

El extremo superior es el archipiélago de las Bahamas, formado por unas veinte islas pequeñas y más de dos mil islotes, cayos y arrecifes. En los años del Descubrimiento y de la Conquista ese conglomerado se llamaba las Lucayas, y fue en una de sus islas, Guanahani, donde tocó Cristóbal Colón el 12 de octubre de 1492. Por ahí comenzó la epopeya del Descubrimiento.

Como se sabe en el primer viaje de Colón el Almirante tomó posesión de la isla descubierta el 12 de octubre y pasó varios días reconociendo las vecinas. Sin embargo, ni siquiera puede afirmarse a ciencia cierta en cual de ellas desembarcó aquel día memorable, y las relaciones que después mantuvieron los españoles con las Lucayas fueron pocas, y de tanto en tanto, a lo sumo, iban allí desde Cuba y la Hispaniola para tomar esclavos. Por razones que no vienen al caso, las Bahamas no fueron vistas como parte del Caribe y no fueron parte de la frontera imperial. Olvidadas por los españoles fueron colonizadas siglo y medio después de su descubrimiento por los ingleses y nadie les disputó sus posesiones. Se las mira como cierre del golfo de Méjico en el nordeste y este golfo por sus dimensiones es visto históricamente como una zona muy especial de América.

Aunque Méjico no es parte, propiamente dicha, del Caribe, una parte de él sí lo es: la Península de Yucatán, en su parte oriental, y la distancia entre sus costas hasta Cuba hace que el canal que la separa de ella sean los límites del Caribe.

Por el Norte y por el Este el Caribe queda separado del Atlántico por las Antillas, pero hay islas antillanas que quedan dentro del Caribe y una de ellas es Jamaica. Las tierras del Caribe son las islas antillanas que van en cadena desde el canal de Yucatán hasta el golfo de Paria; la tierra continental de Venezuela, Colombia, Panamá, Belice y Yucatán, más todas las islas, islotes y cayos situados dentro de esos límites.

El mar Caribe (Colón escribió “Quaribe”, refiriéndose a los indígenas, en su Carta) debe su nombre a una nación de indios que desde las riberas del Orinoco se extendieron por toda la costa venezolana y por un gran número de islas antillanas. Debido a que esas islas lo delimitan se le llama Mar de las Antillas. En algunos países de América Central se le llama Atlántico, no se sabe por qué, lo mismo que en Colombia donde hasta hace poco se le daba también este nombre, hasta que un proceso de integración latente con los pueblos de las islas del Caribe haya inclinado la balanza a preferir llamarlo Caribe, pero de la anterior toponimia queda aún la denominación de todo un departamento, el del Atlántico, segregado del de Bolívar en 1905.

Pero la confusión entre topónimos no queda allí pues a veces las Antillas son nombradas también como las islas del Caribe.



Se las divide entre el grupo de Antillas Mayores y Antillas Menores. Estas últimas forman tres subgrupos, el de las Vírgenes, el de Barlovento y el de Sotavento. Pero además de esos tres subgrupos hay varias islas y muchos islotes dispersos, que están junto a una isla grande o a la tierra continental, o son territorios de europeos o americanos del norte.

Las Antillas Mayores son solo cuatro: Cuba, Jamaica, Hispaniola (o República Dominicana y Haití, que se la comparten) y Puerto Rico, cada una de ellas con islas o islotes que las siguen como rémoras a los tiburones.

Las islas antillanas, casi en su totalidad, y la tierra firme continental que da al Caribe, fueron descubiertas y exploradas por los españoles entre 1492 y 1518. La mayor parte de los descubrimientos y una parte importante de las exploraciones a nivel de las costas fueron hechas por don Cristóbal Colón. En sus cuatro viajes de España a América, el Almirante no salió de la zona del Caribe. Sin, embargo con excepción de La Española, Colón no conquistó sus territorios. Tenemos que detallar uno por uno los puntos del Caribe descubiertos por España, los descubiertos, y no conquistados, y solo así podremos darnos cuenta de que la composición histórica del Caribe como frontera de poder se inicia desde los primeros días del Descubrimiento y la Conquista.

Colón tocó en Cuba, cerca del extremo oriental de la costa norte, en el mes de noviembre de 1492, después de haber estado más de dos semanas en las Lucayas, o Bahamas. El Almirante mandó a tierra a Rodrigo de Jerez y a Luis de Torres con el encargo que se hicieran allí exploraciones, le dieron la noticia de que encontraron un gran número de indios “con un tizón en las manos y ciertas yerbas para tomar sahumeros”, habían hallado el Tabaco. Colón se detuvo en esa ocasión poco tiempo en Cuba, y a mediados de 1504 estuvo navegando frente a la costa del sur de la isla. Esta vez dedicó casi un mes a explorar el litoral y los islotes y cayos de la isla Juana, Cuba, como la había bautizado en el primer viaje en homenaje a doña Juan la Loca (1479-1555). Recorrió los Jardines de la Reina, que conservan su nombre hoy día, y a la isla de Pinos la bautizó con el nombre de “Evangelista”. No siguió de allí y creyó que Cuba era parte de Cipango que él iba buscando. Fue en 1508 cuando gracias al bojeo realizado por Sebastián Ocampo, se vino a saber que Cuba era una isla.

Cuando Colón preguntó por tierras que tuvieran oro a los indígenas cubanos le señalaron hacia Oriente y le mencionaron a Haití, Babeque, Bohío. Navegó entonces por el Norte y cruzó el Canal de los Vientos en el punto en que este se desprende del Canal de las Bahamas. Ese canal separa a Cuba de Haití, se trata de un canal estrecho que en días claros permite ver a la isla Hispaniola -aunque Colón la bautizó Española- después se la conoció como Santo Domingo, debido a su ciudad principal. Hoy se la llama otra vez Hispaniola, nombre que se utilizó ya en el siglo XVIII, y que es la latinización del nombre que Colón le puso, La Española. Colón la descubrió el 5 de diciembre de 1492; allí desembarcó y estuvo en ella hasta mediados de enero de 1493. Allí perdió a la Santa María y fundó el fuerte Natividad. Esta isla comenzó a ser conquistada a fines de noviembre de 1493 cuando Colón volvió a ella en su segundo viaje. Traía diecisiete buques-catorce carabelas y tres naos de gavia-, más de mil trescientos hombres de los cuales mil venían a sueldo de los Reyes y los demás eran voluntarios. Con ese viaje nacía el Imperio Español en América.

Al este de la isla Hispaniola está el Canal de la Mona, nombre que recibió de una pequeña isla situada en su centro.

Puerto Rico fue descubierto el 19 de noviembre de 1493 por Cristóbal Colón cuando iba hacia la Española en su segundo viaje. La bautizó como San Juan Bautista, a veces la llamaron Bautista, y a veces San Juan, hasta que el rey Fernando el Católico, (nació en Sos, (Zaragoza), en Aragón,



España, 1452-1516), la bautizó como San Juan de Puerto Rico. Los indígenas la llamaban Borinquen.

Las islas Vírgenes fueron descubiertas por Colón en noviembre de 1493, mientras iba a la isla Española. Una de esas islas era clave para los Caribes cuando atacaban a los arauaco-taínos de Puerto Rico y la Española. La isla situada más al norte o septentrión abre el Canal de la Anegada que comunica al océano Atlántico con el mar Caribe. Estas islas, desde la isla Sombrero, que están en el canal sureste de la Anegada son las islas de Barlovento, fueron todas - o casi todas- descubiertas por Colón.

Al sudeste de la isla Monserrat se encuentra la isla Guadalupe que Colón la descubrió en 1493 y donde él conoció a los Caribes, que le dieron nombre al Mar y a la región bañada por él. Turuquerie -nombre Caribe de la isla- era la base de los caribes para atacar a los indios cubanos y dominicanos. Estos indios caribes comían carne humana pero exceptuando a las mujeres. Colón notó que la isla Guadalupe era muy poblada y además que las casas de esta isla eran mejores y que sus habitantes usaban buenas telas y muebles vistosos.

La isla Marigalante fue descubierta por Colón en noviembre del 1493 y le puso así por su nao capitana.

Es casi seguro que Colón en su Tercer viaje vio todas esas islas en 1498, Santa Lucía, San Vicente, Las Granadillas, Granada, etc. Es casi seguro también que a Santa Lucía la descubrió en su Cuarto viaje en 1502 y que desembarcó en ella al final del viaje desde las islas Canarias, el nombre indígena de la isla Santa Lucía era Mantinino. Es muy probable que Colón pasara junto a la isla Tobago-nombrada así por el tabaco- en su tercer viaje, en 1498, aunque no bajó en ella.

Ahora ya estamos en el borde sur del mar Caribe. Ese borde es tierra firme sin cesar, desde el golfo de Paria, en Venezuela, hasta que yendo hacia el norte se llega a Yucatán, pasando por Colombia, Panamá, Belice, Costa Rica.

En la línea de la tierra firme, la primera es Venezuela, a la cual se la llamó precisamente Tierra Firme. Al descubrirla Colón la bautizó como Isla Santa o Tierra de Gracia, todavía creía él que el Continente era una isla, esto ocurrió el 1 de agosto de 1498, después de haber descubierto la isla Trinidad, lo que demuestra que el Almirante llegó a Venezuela por el punto donde comienza- o termina- el mar Caribe y por el mismo punto por donde los Caribes invadían los archipiélagos de ese mar antes del Descubrimiento. Al llamarla Isla Santa damos en ver que el Almirante nunca supo que estaba tocando tierra continental. Costeó por allí trece días, reconoció luego varias islas, entre ellas la isla Margarita (fue llamada así porque en latín “margarita” significa perla, que allí se pescaban), y allí se dio cuenta que los indios tenían un mayor grado de civilización que en las otras islas que ya había visitado. Ese viaje fue el tercero de Colón y le escribió al Rey contándole los nuevos descubrimientos y también le envió una carta de navegación y un mapa que había levantado de las islas y costas descubiertas por él.

Alguien hizo el gatuperio de decir al Rey que Colón no le declaró las hermosas perlas que vio en manos de los indígenas de Venezuela y se dice que el Rey Fernando entró en sospechas, en todo caso, entendió que esas tierras eran ricas y autorizó entonces a Alonso de Ojeda para que fuera a rescatar en ellas, es decir, a comerciar. Alonso de Ojeda habría tenido en su mano el mapa que Colón envió al Rey, por entrega ordenada por este. Alonso de Ojeda era un capitán aguerrido, había estado en isla La Española, adonde llegó en 1493 y apresó con un ardid al cacique Caonabó. Volvió a España y se hizo amigo del obispo Fonseca que era Presidente del Consejo de Indias logrando licencia para viajar a Venezuela (Tierra Firme), vino en cuatro bajeles, y trajo a Juan de la Cosa como jefe de pilotos. Otro compañero a bordo de ese viaje sería Américo Vesputio, nació en Florencia, Italia (1451-1512).



Hojeda u Ojeda, nació en Cuenca, España, (¿1466-1515?), salió del Puerto de Santa María el 20 de mayo de 1499, y llegó a la hoy república inglesa de Guayana, pero remontando al noroeste cruzó antes las bocas del río Orinoco y llegó a Trinidad, entrando al Caribe por el mismo sitio que había Colón entrado un año antes. Se guiaba por el mapa del Almirante, no fue una casualidad. Ojeda estuvo en Trinidad, luego en la península de Paria, pasó a la isla Margarita, reconoció varios islotes y siguió bojeando en dirección al Poniente siempre. Ojeda desembarcaba y hacía entradas periódicas para abastecerse pero en una de ellas indios hostiles le hirieron veinte hombres y bajó en una isla que Vespucio llamó de los Gigantes, según tradición comieron allí “frutillas” que los curaron, y así esa isla se llamó Curación, que vendría con el tiempo, en portugués, a llamarse Curaçao. Otros dicen en cambio que Curacó era el nombre de la isla. Fue descubierta en agosto de 1499.

Ojeda regresó al continente siempre enrumado al Oeste y el 24 de agosto descubrió el lago que los indios llamaban de Coquivacoa, hoy de Maracaibo. Allí Vespucio al ver los pueblos lacustres hechos sobre palafitos lo llamó Pequeña Venecia, de donde viene el nombre de Venezuela. Ojeda llamó a Coquivacoa San Bartolomé. Ojeda no estuvo mucho tiempo allí. Siguió costeando y al llegar al Cabo de la Vela, un poco al Oeste, ya en la península colombiana de la Guajira, puso proa hacia La Española - hoy la República Dominicana y Haití- con sus buques cargados de indios prisioneros. Aún no terminaba el viaje de Ojeda, Vespucio y Juan de la Cosa (n. en 1460 - +1509 en Turbaco, -Cartagena-, Colombia) por el litoral de Venezuela cuando Pedro Alonso Niño (1468-¿1505?), que conocía el lugar por haber acompañado a Colón en su tercer viaje, obtenía una autorización para ir a rescatar (comerciar) en esa tierras. Niño se asoció con Cristóbal Guerra, quien vino en el viaje. Siguiendo las huellas de Colón y de Ojeda, los nuevos expedicionarios estuvieron comerciando baratijas por perlas, oro de baja ley y víveres. Niño era buen comerciante y trataba a los indios con afecto, evitaba que sus hombres los maltrataran, estuvieron tres meses entre Paria Chichiriviche-al oeste de Puerto Cabello hoy- pero en Chichiriviche los naturales les recibieron a flechazos.

Alonso Niño y Cristóbal Guerra no siguieron adelante; volvieron a las costas orientales donde les había ido tan bien y se mantuvieron en esa región comerciando perlas hasta febrero de 1500, en el mes de febrero siguiente enfilaron hacia España, adonde llegaron con la fama de haber llegado con las bolsas llenas. Ese resultado entusiasmó a la gente.

Alentado con el viaje anterior de Cristóbal Guerra obtuvo una nueva autorización para comerciar en el mismo sitio, Vicente Yáñez Pinzón que estuvo en Paria pocos meses después de Niño y Guerra pero no se detuvo allí donde ellos lo hicieron a buscar riquezas sino que llegó al Brasil, donde descubrió el Amazonas, al cual llamó río Marañón, y pasó por Paria, de vuelta hacia la isla La Española. Vicente Yáñez Pinzón (m.1515) llegó también a Borinquen, Puerto Rico.

Cristóbal Guerra aprestó su expedición y se presentó en Paria, en Margarita y las islas aledañas. Allí rescató mucho oro y perlas y palo brasil pero también se dedicó a apresar indios para venderlos como esclavos. En España se le apresó por ello en 1501 y se le obligó a que devolviera a los indios a sus expensas a su lugar de origen.

Todo mundo quería ir a la Tierra de Gracia mientras tanto que Yáñez iba hacia La Española, y Guerra tomaba indios presos, por ejemplo, un hombre de Sevilla, escribano real, preparaba una expedición que iba a ser histórica, era Rodrigo de Bastidas (1460-1526). Quien llevaría a Juan de la Cosa como jefe de pilotos. Y a quien descubriría el Mar del Sur, el Pacífico, Vasco Núñez de Balboa (1475-1517).

Rodrigo de Bastidas salió de Cádiz en octubre de 1500 y su expedición llegaría al punto más occidental tocado hasta ese entonces por los españoles.



Entre Guadalupe y las costas de Venezuela llegó Bastidas a una isla que bautizó como isla Verde, y que debe ser de las llamadas de Sotavento, hizo escala y siguió hacia Occidente, pasó el Cabo de la Vela, último punto tocado por Ojeda, reconoció el litoral de las hoy Santa Marta, Barranquilla y Cartagena (por primera vez) al recorrer ese litoral. Estuvo en las islas pequeñas de esa costa, las islas de San Bernardo, las de Barú y las islas Arenas (hoy, del Rosario), asimismo creyó que la bahía de Cartagena era un golfo y lo denominó Golfo de Barú, pues no entró en ella sino que la vio en lontananza, y entró, eso sí, al golfo de Urabá, para enrumbarse después hacia el Norte, costearo las orillas del istmo de Panamá hasta un lugar que llamó Escribano, seguramente por su profesión. En marzo de 1501 salió de las costas panameñas para La Española.

Colón llegaría hasta el punto Escribano, pero venía en sentido contrario de Bastidas, esto es, desde Occidente. Colón llamó al punto Escribano como Retrete, hoy se le conoce como Nombre de Dios, allí se devolvió el Almirante, igual que Bastidas, por mera coincidencia.

Aunque el padre Las Casas (1474-1566) dice que Bastidas era bueno con los indios, lo cierto fue que se le encontraron indios apresados en su nave, y por eso Francisco de Bobadilla (+ 1502), que había hecho preso a Colón, lo detuvo también y le hizo un proceso. Mientras tanto, las noticias de sus éxitos económicos encandilaban los ánimos en España.

Uno que estaba soliviantado por esas noticias tan buenas era Alonso de Ojeda que estuvo allí y no consiguió nada, y Cristóbal Colón, que al oír los detalles del viaje de Bastidas quedó convencido de que por donde había estado éste era el paso hacia su Cipango. Siempre tuvo el Almirante algo de sublime en su ambición, e inclusive en su codicia..

Tan pronto Bastidas recibió el nombramiento de gobernador de Coquivacoa, que se consiguió con el obispo Juan Rodríguez de Fonseca (1451-1524), se dedicó a buscar los medios para organizar su expedición y se hizo de cuatro naos, con las que salió de Cádiz en enero de 1502. Ya en marzo se hallaba en Paria comerciando perlas, ropa de algodón y víveres, pero la naturaleza violenta de Ojeda no podía conformarse rescatando perlas pacíficamente, Ojeda era un capitán de guerra, y cierto día en que los indios no le llevaron los víveres que les pidió organizó una emboscada, en la que mató numerosos indios, hombres y mujeres, y apresó a varios, entre ellos a unas cuantas mujeres. Pasó luego a la isla de los Gigantes o Curazao y fundó a Santa Cruz, un pueblo que dotó de un fuerte. Desde allí, Ojeda se dedicó a entrar en la comarca para cazar indios y despojarlos de sus cosas de valor. Fue gobernante violento y por eso se originaron disputas entre sus hombres que no siendo agricultores sentían la carencia que los indios les hacían de alimentos y lo pusieron preso, llevándolo a La Española. Poco después de que Ojeda saliera en enero de 1502 Colón salió de España el 15 de mayo del mismo año de Cádiz, con cuatro navíos y ciento cincuenta hombres, su hermano Bartolomé (¿1445-1515?) y su hijo Fernando (1488-1539), que tenía catorce años. Sería el cuarto y último viaje del Almirante a la mar océano.

Colón tenía instrucciones de no ir a La Española a menos que tuviera necesidad o en arribada forzosa. Pero fue, después de tocar en Santa Lucía, isla de las de Barlovento. Un poco antes de salir Colón de España, el comendador Nicolás de Ovando (1460-1518) fue nombrado gobernador de la isla y autoridad suprema de todas las tierras del Caribe y supo que a Colón se le pediría que no fuera a La Española. Ovando llevaba órdenes de detener a los personajes de la Colonia que habían provocado y ejecutado la prisión de Colón, por lo que la presencia de este allí era, por lo menos, inoportuna. Colón explicó a Ovando al llegar que venía un huracán y que lo dejara entrar en el río Ozama y que no dejara que la flota que salía para España en ese momento saliera, pero Ovando le negó el permiso, así la flota se perdió también, menos el buque de Bastidas, pero en ese viaje murió el indio jefe Guarinex, y Bobadilla, que iba preso, y Roldán, el enemigo de



Colón. Este se dirigió entonces a la bahía de Puerto Hermoso de los Españoles (conocida hoy como las Calderas) y resistió el huracán. Quiso ir Colón hacia Jamaica, isla que él había descubierto pero tuvo vientos adversos y la tripulación comenzó a dar muestras de poco respeto hacia él por el trato que le había dado Ovando, y Colón cambió entonces el rumbo para Cuba. Pasó por la isla Jardines de la Reina que él había descubierto y cuarteó al sur llegando el 30 de julio de 1502 a Guanaja, hoy en el golfo de Honduras. La isla de Guanaja queda al norte del puerto de Trujillo y allí vio Colón algunas embarcaciones grandes y oyó una lengua que él llamó “mayano” (¿maya?), Colón no conoció a los Mayas por virar al Este en vez de seguir a las naves desde donde ellas venían, pero es que él andaba buscando la salida hacia la fabulosa Cipango e iba hacia el punto adonde había estado Rodrigo de Bastidas, porque en su opinión allí estaba el paso que daría al mar de Cipango. En ese noviembre Colón estaba en el punto de Poniente más extremo a donde había llegado un europeo. Nadie había llegado al Oeste tanto como él. Si hubiera seguido desde allí un poco más al oeste, habría llegado necesariamente a las costas de Yucatán. Pero prefirió seguir al este.

Antes de salir de Cariay, donde bajó y encontró pueblos cuyas costumbres estaban asociadas a los mayas y aztecas en territorio de Nicaragua, el 5 de octubre llegó a Zorobabó que era una bahía-hoy del Almirante- y pasó por la boca del río Veraguas y siguió hasta Portobelo. El 20 de noviembre llegó a Escribano según lo nombró Bastidas, y a Retrete según él mismo lo denominó, que hoy se llama Nombre de Dios. Salió hacia el Poniente otra vez, en la ruta que había recorrido y se halló en el ojo del huracán, con los navíos “abiertos y sin velas” llegó al río Veraguas, pero no pudo entrar y volvió atrás hasta el río Belén el día 6 de enero de 1503. Navegando de nuevo hacia Oriente Colón llegó a Portobelo y de allí a San Blas y en mayo puso proa para la isla La Española. Rumbo al norte encontró las islas Caimán (las bautizó islas Tortugas) último de sus descubrimientos. Con el paso de Colón por las islas Caimán en junio de 1503 el Caribe quedaba prácticamente descubierto.

Las costas de Yucatán serían descubiertas por Francisco Fernández de Córdoba que estuvo en Cozumel en 1517.

Como se puede ver en 25 años después del Descubrimiento el mar Caribe quedaba reconocido en toda su extensión, la mayor parte en los primeros diez años. Entre 1492 y 1518.

El Caribe fue durante quince años solo La Española y su organización como extensión de España en América. Después de esto se pasó a conquistar territorios como Puerto Rico en 1508. Ovando, gobernador de La Española dio poder a Juan Ponce de León, nació en Tierra de Campos, España, (¿1460?-1521), para que lo conquistara; Don Diego Colón, (1474-1526), a su vez mandó a Juan de Esquivel a Jamaica, sería su Gobernador en 1519, (isla que juzgaba propiedad de su padre, el Gran Almirante, porque este la había descubierto y había vivido allí un año), y a Cuba mandó a Diego Velásquez de Cuellar (1465-1524).

Pero a Nueva Andalucía –que comprende toda la costa caribe de la actual Colombia – fue el rey mismo quien capituló con Alonso de Ojeda y con Diego de Nicuesa, nació en Baeza, (Jaén), España, desapareció en el mar en 1511, lo mismo hizo con Veragua, zona que abarcaba buena parte de Centroamérica. Lo lógico hubiera sido que la conquista de Panamá y de parte de América Central partiese de La Española o mejor de Jamaica, que por geografía era mejor base para ello, pero no fue así.

En 1514, desde la propia España se envió directamente a Castilla de Oro-Panamá- a Pedrarias Dávila (Pedro Arias Dávila, nació en Segovia, España, ¿1440-1531?) para que la conquistara. Eso se debía al desorden imperante, todas las fundaciones en Venezuela se hicieron posibles desde La Española con excepción de lo pactado por el Rey Carlos V mismo con la firma alemana Welser, familia alemana de banqueros de Augsburgo.



De igual manera pasó con América Central, que se conquistó desde La Española con excepción de algunas conquistas hechas desde Méjico también.

CAPÍTULO III

DESCUBRIMIENTO DE LA COSTA ATLÁNTICA O CARIBE DE COLOMBIA

Correspondió a Rodrigo de Bastidas descubrir la costa caribe de Colombia actual y de paso de Este a Oeste toda la región de San Blas, a la cual Colón denominó Archipiélago de las Barbas, en el Istmo de Panamá, hasta la punta de Manzanillo. Es el lugar que nombró en su honor Escribano, su antigua profesión en Sevilla antes de venir a las Indias, al que llegó más o menos en octubre de 1501. De allí salió para La Española. Se le considera a Bastidas el primer descubridor del Istmo, si bien lo fue solo del norte del Darién hasta el meridiano 79. Al año siguiente el Almirante Colón en su cuarto y último viaje terminó el descubrimiento del Istmo, navegando de occidente a oriente, es decir, en sentido contrario al de Bastidas, hasta más allá de donde había llegado Bastidas, una parte regular del Archipiélago de las Barbas –como las llamó el mismo Almirante-, o islas de San Blas.

Descubrimiento de las costas de Cartagena

Yendo Bastidas en su navegación de este a oeste-desde Venezuela hasta Panamá- pasó por frente a la bahía de Cartagena y, creyendo por su amplitud vista desde el mar, porque no desembarcó, que era un golfo, la denominó “Golfo de Barú”, utilizando por extensión el topónimo que nombraba a las islas de Barú, aledañas a la bahía de Cartagena. Esto ocurrió es 1501, nueve años después del Descubrimiento.

Origen del nombre de Cartagena, para denominar a nuestra ciudad.

Si Bastidas llamó a la bahía de Cartagena Golfo de Barú, ¿entonces a quien se debe la denominación de Cartagena, para la ciudad?

En la primera época de los descubrimientos de las nuevas tierras se tuvo por cosa cierta que nuestra bahía había sido descubierta por el Almirante don Cristóbal Colón. Tan insistente debió de ser tal versión y tantos visos de verdad tendrían que los historiadores de cierta nombradía la acogieron sin reservas. En las “Décadas Oceánicas” o “Décadas de Orbe Novo” de Pedro Mártir de Anglería, (1459-1526), este dice en el capítulo I de la “Década”, II, que: “... y encaminándose (Ojeda) así derecho al Mediodía de los puntos ya antes descubiertos, fue a uno que Colón había llamado Cartagena, por cuanto una isla opuesta a las olas entrantes y la anchura del lugar y los lados circulares, le hacen semejante al puerto de Cartagena en España”. Pero lo anterior no puede ser verdad ya que Cristóbal Colón no llegó nunca a costear ninguna de las tierras que más tarde formaron la Gobernación de Cartagena, el punto más cercano a ellas que visitó en su cuarto y último viaje, fue la comarca del Darién, esto se comprueba fácilmente por lo que el mismo



Almirante dejó dicho. Colón regresó del Darién a Veragua y de allí emprendió su vuelta a España. Pero si esto fuera poco claro según el Almirante lo dijera en sus cartas existen otros documentos que así lo comprueban, por ejemplo el relato que hizo su hijo don Hernando Colón (testigo de ese viaje) en su obra, “Historia del Almirante”, el cual relato comentaba Las Casas en su “Historia de las Indias”, de la siguiente manera. “...de lo cual parece (no haber llegado Colón en su último viaje, sino hasta la costa de San Blas) que no puso el almirante nombre al puerto que hoy llamamos de Cartagena, según algunos han dicho : lo uno, porque de donde dice don Hernando que dejaron la Tierra Firme, al puerto de Cartagena, hay buenas sesenta leguas, lo otro, porque es claro que si allí hubiera llegado y pusieran (el) nombre “puerto de Cartagena” a aquel puerto, como fuera cosa harto señalada (que pues decía otros nombres que ponía el almirante a lugares no tan principales) don Hernando esto no callara”. Así, pues, queda claro que Colón no viajó hasta este puerto y que si lo hubiera nombrado lo habría dicho y que además apenas vino cerca en su último viaje. Y no hubo como algunos ilusos sostienen un “quinto viaje” pues nunca más, al regresar de este, volvió Colón a América y murió, en cambio, al poco tiempo.

ENTONCES ¿FUE RODRIGO DE BASTIDAS?

Gonzalo Fernández de Oviedo (1478-1557)

Descartado Colón entonces debemos dirigir nuestras miradas hacia uno de los primeros navegantes españoles de nuestras costas, don Rodrigo de Bastidas, otro de los presuntos nominadores de nuestro puerto y uno de los primeros navegantes de los mares cercanos a nuestra bahía y costas en general. Y decimos cerca, pues no entró en ella, y se contentó con pasar ante ella llamándola, como hemos susodicho, Golfo de Barú , (el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo dice al respecto lo siguiente: “... y más adelante descubrió (Bastidas) al puerto que llaman de Cartagena, y descubrió las islas de San Bernardo, y las de Barú, y las que llaman islas Arenas (hoy, del Rosario) que están enfrente y cerca de la dicha Cartagena”).Y más adelante en su obra “Historia General y Natural de las Indias” abunda el cronista ya nombrado diciendo: “Y continuaron la costa al Poniente (Occidente) Bastidas y sus compañeros desde el Cabo de la Vela, y pasó este Capitán por delante de Santa Marta, y descubrió los indios coronados que hay en aquella costa, y el río Grande (el río Magdalena) y el puerto de Zamba, y el de Cartagena, y las islas de Arenas, y las de San Bernardo y Barú e Isla Fuerte, que es una isla llana donde se hace mucha sal , a dos leguas o tres desviada de la costa de Tierra Firme, enfrente de Caparote y del río Cenú , etc,” y así lo describe navegando hasta el golfo de Urabá.

Bartolomé de Las Casas también dice que fue Rodrigo de Bastidas

Bartolomé de Las Casas cuenta sobre este mismo asunto que: “Navegaron la costa abajo y pasaron por la ribera de la mar de lo que nombramos al presente Santa Marta y Cartagena y lo demás hasta la culata o ensenada que es el golfo de Urabá dentro del cual se contiene la provincia del Darién que por algunos años fue por estas islas (escribía desde Santo Domingo) y en Castilla muy celebrada. Salieron del golfo de Urabá y fueron a la costa del poniente abajo y llegaron al puerto que llaman del Retrete donde ahora está la ciudad y puerto que nombramos del Nombre de Dios”.A este punto “Retrete”, nombre que le puso Colón, lo había llamado antes Bastidas con el nombre de su profesión, puerto Escribano.



Si del obispo de Chiapa pasamos al cronista Herrera, hallaremos la siguiente versión: “Navegaron la costa abajo y pasaron por la ribera de la mar que hoy se llama Santa Marta hasta la culata o ensenada que es el golfo de Urabá dentro del cual se contiene la provincia del Darién que por algunos años fue por aquellas islas y en Castilla muy celebrada. Siguieron la costa del poniente abajo y llegaron al puerto que llamaron del Retrete a donde estaba la ciudad y puerto de Nombre de Dios, y todo lo que de nuevo descubrió (Bastidas) pasó de cien leguas y dio el nombre a Cartagena y a todas las islas que por allí hay”.

Como se podrá observar por las líneas anotadas Herrera no solo acepta la versión de Las Casas, sino que la copia casi al pie de la letra, aunque le añade el detalle de que lo descubierto había pasado de cien leguas y además la muy importante novedad de que “dio el nombre a Cartagena y a todas las islas que por allí hay”. No sabemos de qué fuente se sirvió el cronista de Indias para dar tales noticias que para nosotros tienen síntomas de haber sido una mera suposición.

Con lo apuntado bastaría para dejar establecido que el descubrimiento de esta tierra se debe a don Rodrigo de Bastidas y que el bautismo le fue administrado por el mismo famoso navegante, si es que hemos de dar crédito a don Antonio de Herrera. Todo eso, por lo menos, fue nuestra firme creencia hasta cierto día en que al hojear el tomo XXXI de la Colección de Documentos Inéditos de Indias, de Torres de Mendoza, tropezamos -dice Otero D’Costa- con la siguiente Real Cédula que a la letra dice: “Real Cédula, haciendo merced a Rodrigo de Bastidas y remuneración de los servicios que ha prestado de 50.000 – Las Casas dice que maravedíes- situado en cada año en las rentas e intereses que se hubieren de los golfos de Urabá y Barú y sus tierras por él descubiertas”. Sigue luego la Cédula cuya parte pertinente dice: “Hacemos a Vos (Vosotros), los Nuestros contadores Mayores, que Nos (el Rey), acatando algunos vecinos, es decir acatando la opinión de algunos vecinos, y leales servidores que Rodrigo de Bastidas, vecino de la ciudad de Sevilla nos ha hecho, especialmente porque con su industria y trabajo y mucho peligro y riesgo de su persona, yendo por (como) nuestro capitán descubrió el golfo de Urabá y el golfo de Barú en que nos sirvió mucho, y en cuya remuneración y pago de todo ello nuestra merced y voluntad es (que) haya y tenga (obtenga) de nos, por en cada un año (por cada año), para toda su vida LU, el original de este documento en vez de LU debió decir LM, es decir 50.000 maravedíes, situados señaladamente en las rentas e intereses que de aquí en adelante Nos hubiéremos (que le corresponden al rey, el veinte por ciento o quinto real) de los dichos golfos de Urabá y Barú”, etc, etc. (Esta Cédula está fechada en Medina del Campo el 14 de febrero de 1504).

Y sigue Otero D’Costa comentando : en cuanto al golfo de Urabá mencionado en el documento, todos más o menos estamos instruidos sobre qué fue y qué es; en cuanto al de Barú, ¿cuál sería? El llamado golfo de Barú debió ser la actual bahía de Cartagena, pues la isla que hasta nuestros días ha alcanzado el nombre de Barú, cierra precisamente la bahía en casi toda la extensión de su lado sur, que es considerable. No hay cerca de la dicha isla ninguna otra ensenada de consideración que pudiera tomarse por un golfo digno de mencionarse. Sentado lo anterior, cabría preguntar ahora: ¿de dónde tomaron esas denominaciones geográficas para redactar la Cédula? La fuente debió ser el mismo Bastidas, quien siguiendo el uso de aquellos tiempos, hubo de hacer a la Corte una relación de su viaje y demandado (pedido) de ella, sin duda alguna merced o galardón por sus servicios, como consta en el encabezamiento de la Cédula. La Corte, es lo natural, al dictar la Cédula, debió escoger los hechos más importantes de la relación como motivos de la merced y de ahí la mención que se hace de los dos golfos descubiertos. Es verdad que Cartagena no era propiamente un golfo, mas debe tenerse en cuenta que como las exploraciones no podían ser tan minuciosas, (la de Bastidas fue un pasar), las ideas topográficas que se formaron los primeros navegantes de muchos sitios, fueron imperfectas y así se explica



que nuestra bahía pudiera haber sido tomada equivocadamente por un golfo. Por otra parte, nadie sabe dónde termina una bahía y empieza un golfo, así, lo que a un navegante le puede parecer golfo (por tener la ensenada alguna extensión, como nuestra bahía), a otro bien puede parecerle bahía. Es relativo, compartimos la opinión de Otero D'Costa, como tantas otras cosas.

Establecido lo anterior, vendría la deducción forzosa de que no pudo haber sido Bastidas quien diera a la bahía o golfo de Cartagena su nombre castellano, pues si tal hubiera hecho, habría puesto en su relación el GOLFO DE CARTAGENA, y con ese nombre, naturalmente, se le habría designado entonces en la Cédula y no con el nombre de GOLFO DE BARÚ que parece fue el que le dio el sevillano. Se afirma esta deducción si consideramos que cronistas como Gonzalo Fernández de Oviedo al describir el viaje de Bastidas no menciona que este costeara o siquiera avistara la isla de Codego, y si tal no hizo el navegante, mal pudo haber conocido la Boca-Grande y a quien no conoce la Boca-Grande no se le puede ocurrir bautizar nuestro puerto con el nombre de Cartagena, esto es tan verdadero, que para convencerse bastaría comparar un plano de Cartagena de Levante con otro plano de Cartagena de Indias. Sin embargo la similitud consiste en que el canal de Bocagrande es algo parecido a la bahía de Cartagena en España: Si un habitante de esa Cartagena de España se situara en un barco enfrente de Castillo grande, con la proa dirigida a la Escollera, podría decir: “figuráos que en la Escollera se alza una ciudad y ya podrías haceros cargo de que esa es Cartagena”. Y efectivamente, Cartagena de España vendría a ser en este caso la ciudad que se alzara en la Escollera, y su puerto o bahía, el canal de Boca-Grande. No sabe, nos dice Otero D'Costa, si las dimensiones sean más o menos iguales, mas la topografía sí guarda semejanza.

Independientemente del argumento de que Cartagena de Indias haya sido nombrada por Bastidas u otro, existen razones de más peso que las consignadas por Otero D'Costa en su obra citada “Comentarios críticos sobre la Fundación de Cartagena de Indias” para dar el nombre de Cartagena a esta de Indias, por su parecido con la de España o Levante.

“LA RUTA DE CARTAGO PASA POR CARTAGENA DE INDIAS”

Y así lo ha establecido, o creído establecer una hipótesis, en un estudio, el autor de este trabajo en una ponencia intitulada “La ruta de Cartago pasa por Cartagena de indias”, inédita, donde estudia cómo los navegantes siguiendo una larga tradición que viene a los navegantes españoles del siglo XV y XVI desde los mismísimos fenicios, pasando por sus colonos los fenicios de Cartago en África del Norte y por la manera de escoger los lugares para la fundación de sus ciudades, desde cuando salieron a Chipre por primera vez a fundar ciudades, cosa que continuaron por todo el Mediterráneo y dentro de cuyas ciudades, como nueva fundación, está la Cartago Nea o Cartagena de España. Las razones anotadas por Dager Nieto en su trabajo son, resumiendo, las siguientes: “Como hemos visto en el anterior recuento desde cuando Bastidas descubrió lo que creyó Golfo, la bahía de la después Cartagena de Indias, llamada así por un real o supuesto parecido en su emplazamiento geo-topográfico con la Cartagena de Levante, lo fue por primera vez en un escrito de la Reina, en 1503, hasta la fundación formal de ella por parte de Heredia, en 1533, mediaron largos 30 años. A PESAR DE QUE COMO SE HA SABIDO SIEMPRE NO HABÍA AGUA SUFICIENTE Y BUENA, LO QUE HIZO QUE NO OBSTANTE LAS OTRAS VENTAJAS QUE OFRECÍA EL LUGAR SE BUSCARA CON INSISTENCIA OTRO SITIO QUE SÍ TUVIERA ESTE VITAL ELEMENTO, SE DECIDIERAN, FINALMENTE, POR EL SITIO EN QUE SE FUNDÓ DEFINITIVAMENTE, FUERON LAS MISMAS CARACTERÍSTICAS CON QUE LOS FENICIOS ESCOGIERON,



EN SU MOMENTO, EL EMPLAZAMIENTO, CUANDO FUNDARON TIRO EN UN ISLOTE, frente a su primer emplazamiento en el litoral continental del Líbano, su patria de origen, cuando salieron al Mar Mediterráneo en su labor fundacional y comercial, a saber: A) que escogían islas continentales, o sea, cerca de las costas firmes, B) que preferían bahías cerradas con islas continentales con pasos expeditos para entrar y salir de ellas sin peligro, C) que tuvieran los sitios escogidos promontorios rocosos en sus inmediaciones, D) que tuvieran ríos , o bien , ramales de ríos que constituyeran esteros que derramaran su agua en esas bahías, E) que hubiera (n) lagunas interiores que separaran dichas islas por el lado de tierra, para estar mejor defendidos, F) que contaran con cerros u oteros en su cercanías para fines de la fortificación defensiva a medida que la ciudad se consolidaba y podía hacerlo tanto para la ciudad construida en la isla como para su retaguardia. Todo esto se cumple a cabalidad en el sitio escogido por Heredia, A PESAR DE QUE ÉL ERA CONSCIENTE DE QUE NO HABÍA BUENA NI ABUNDANTE AGUA. Cartagena, entre el tiempo en que estuvo Bastidas en sus cercanías en 1501, hasta cuando surgió el nombre para ella por primera vez, como resultado de ese viaje, en 1503, citado por un escrito de la Reina, ya daba esa sensación a los marineros de Bastidas de parecerse a la ciudad española, establecida por los fenicios, pero fue con el tiempo y los subsiguientes viajes como estas tradiciones marineras muy antiguas se corroboraron de manera indudable, lo que hizo probablemente que del hecho de llamar a la bahía o puerto con el nombre de Cartagena inicialmente se acabara llamando así a la ciudad misma fundada por Heredia, cuando como se sabe estuvieron inicialmente denominándola con el nombre indígena de Caramairí o utilizando su forma hispanizada de Calamar.

El nombre, pues, no es una mera distracción o “chifladura” como se ha venido sosteniendo a partir de lo anotado por Pedro Mártir de Anglería de que: “no halló razón para este nombre.... (al llamar Cartagena a esta nueva ciudad, por no parecerse a la de España)... ni la hay, sino el hablar los marineros de bella gracia y fuera de propósito”, es decir, por metáfora y sin sentido real de lo que decían. Opinamos que no es así y que si alguien sabe si una ciudad o bahía donde esta enclavada, se parece a otra en algo, y en este caso en más de algo, es precisamente un marinero, que está habituado a identificar costas y bahías, y a compararlas con otras que en principio puedan parecerseles.

Bastidas no estuvo en Codego y resultaría extraño que si estuvo no lo hubiera mencionado, pero se podría decir que fue un olvido suyo no mencionarlo...

Pero Fernández de Oviedo fue tan minucioso que en los viajes de Bastidas mencionó inclusive sitios de tan poca importancia como Punta Canoa y Tortuguilla, y quien menciona hasta la isla de Tortuguilla no ha podido echar en olvido la importante isla de Codego tan conocida de todos los navegantes y aventureros. Además tres veces Fernández de Oviedo nombró los sitios descubiertos por Bastidas. y en ninguna de las tres alusiones menciona a Codego y cuando Fernández la menciona lo hace pero no para decir que Bastidas la explorara o estuviera en ella sino que lo hizo para describirla el mismo , pues Oviedo conoció la isla bastante bien.

El problema es que si negamos contra toda evidencia palmaria ya expuesta que fue Bastidas quien nombró a Cartagena ¿qué nos queda entonces?, si ya quedó claro que Colón no PUDO haber sido TAMPOCO y que Ojeda y Nicuesa quedan descartados, pues ellos vinieron al Nuevo Mundo en 1509, y el nombre Cartagena ya aparece en una Cédula de 1503.

Entre los viajeros de viajes menores está un aventurero llamado Cristóbal Guerra, quien hizo tres peregrinaciones a las Indias, fue la primera en 1499, y vino con el piloto Pedro Alonso Niño, que a su vez había venido con Colón en el segundo y tercer viajes del Almirante. Volvieron Niño y Guerra a España en abril de 1500. En una segunda ocasión salió de España



Cristóbal Guerra en compañía de Luis Guerra, su hermano o sobrino, de esta nueva salida a América regresaron en 1501 a España.

El autor Navarrete dice que Guerra llevó entre otras cosas indios esclavos, cree Otero D'Costa que esos esclavos los recogió Guerra en la isla de Codego y que en esa ocasión fue cuando diera el nombre a Cartagena al explorar aquellos sitios por haber descubierto y explorado la Boca-Grande.

DONDE aparece que Guerra es compelido por la Reina mediante una Cédula a que si se le capitula un viaje deba dar a los indios su libertad y traerlos a sus expensas de vuelta a su lugar de origen.

En esa Capitulación o Cédula se habla de los indios que Guerra había esclavizado en su segundo viaje y que estaban en depósito por orden de la Reina y se le ofrecía a Guerra que le serían entregados para que se los llevara “sin apremiarlos (¿obligarlos?)... pagarles su salario y tratarlos como libres que eran,....”. Pero Guerra buscó la manera de buscar autorización para poder tomar indios como esclavos pues en un acta que envió a Alvaro de Portugal hablaba de “LO DE LOS CARIBES está despachado”.

¿DE QUÉ TRATABA ESO DE LOS CARIBES, QUE TANTO INTERESABA a Guerra y que el Presidente del Consejo no le quería enviar sino cuando la expedición no estuviera lista para marchar? En esa “Provisión” la Reina, en 30 de octubre de 1503, autorizaba después de hacer salvedades en torno al tema que si “los Caníbales se resistieren a recibir a los Capitanes que en su nombre fueran a ellos para ser convertidos a la religión Católica pudieren ser capturados y que los cautiven para llevarlos a las tierras e islas donde fueren y para que los lleven a España”. En esa Cédula aparece claramente que los indios que Guerra tomó en su segundo viaje en 1501, fueron esclavizados en las “islas de San Bernardo, e Isla Fuerte, y en los PUERTOS DE CARTAGENA y en las islas de Barú donde estaba una gente que se dice Caníbales”.

CAPÍTULO IV

GOBERNACIÓN DE CARTAGENA

Muchos navegantes célebres pasaron por enfrente de la bahía de Cartagena después de que Bastidas la descubriera de manera imprecisa, por no bajar ni entrar en ella, pues antes hemos visto como la denominó Golfo de Barú, pues desde lejos , seguramente los efectos de la refracción de la luz solar, la vaporización que se hace del agua del mar en los días de intenso calor en estas zonas, y quizás el agregado psíquico, muy importante, de considerar que él , Bastidas, quería, al modo de un viajero que tiene pocos días para conocer la región o ciudad de su fantasía, abarcarla toda en ese viaje , tal como le sucedió al Almirante Colón que no salía de su asombro, considerando el tiempo, la comida de a bordo, las penurias y el deseo de verse recompensados con el rescate o comercialización de valores pecuniarios reconocidos en España, como el oro, las perlas, etc, era manifiesto que buscasen núcleos humanos para comerciar con



ellos. Claro que si no bajaba el navegante no podía saber si había gente en las costas adonde pasaba. En toda la costa caribe de Colombia de hoy adonde él hubiese bajado al poco tiempo habría hallado grandes grupos humanos. Lo que hubiese sido del caso, es claro que Bastidas solo pasó por enfrente de la, realmente, bahía, y no golfo, como le pareció, de Cartagena.

Entre esos célebres nautas y hombres de conquista, citamos a los más importantes porque lograron pasar del anonimato a cierta notoriedad por sus acciones de descubridores o de conquistadores, o bien de historiadores, que en este caso no es el pertinente, como son Alonso de Ojeda, Diego de Nicuesa, Juan de la Cosa, Américo Vespucio, Francisco Pizarro, Pedro Arias Dávila, (el famoso Pedrarias) , Vasco Núñez de Balboa, y otros más .

ALONSO DE OJEDA

Nació en Cuenca, España, ciudad de Castilla la Nueva, hacia 1466. Ducho en el manejo de las armas, arte que había aprendido luchando contra los moros arabizados de España.

Estuvo con Colón en el viaje Descubridor de 1492, como capitán principal de la nao Santa María, en compañía de Juan de la Cosa, piloto mayor. Estuvo también en la segunda expedición del Almirante.

Más tarde organizó su propia empresa en compañía de Juan de la Cosa y Américo Vespucio, en 1499. Llegan a Tierra Firme a la altura de las bocas del río Orinoco. Recorren todo el litoral de la hoy república de Venezuela hasta el cabo que Ojeda llamó de la Vela, (Guajira colombiana) devolviéndose a la isla La Hispaniola.

Regresa en 1502 en compañía de Juan de Vergara y García de Ocampo, por las islas Canarias, el golfo de Paria, la isla Margarita y Cumaná. Sigue bordeando la península de la Guajira, y en el sitio de Bahía Honda, Ojeda toma posesión de la tierra en nombre de los Reyes, y por vez primera en 3 mayo de 1502, se funda con el nombre de Santa Cruz una colonia española en Tierra Firme. Los indígenas la arrasan cansados de los abusos de los españoles y solo subsiste durante tres meses. Regresa después de conflictos con sus asociados en España, adonde fue llevado a la cárcel. Regresa a América en 1509.

Llega a Caramairí -la isla Cangrejo- en la hoy bahía de Cartagena, en compañía de Juan de la Cosa . Cuando el vasco o vizcaíno Juan de la Cosa fue muerto, tomó venganza de su muerte ayudado por Nicuesa, que hace las paces con él al ver la reacción tan violenta de los indios yurbacos, en la llamada “batalla de Turbaco”.

Se dirige entonces al golfo del Darién , adonde funda una colonia llamada San Sebastián , de corta vida también.

Alonso de Ojeda murió en la isla La Española, alrededor de 1515, retirado en un convento de franciscanos.

Llegó a ser nombrado Gobernador de una región hipotética a la que se llamó “Nueva Andalucía”, y que tenía como epicentro a Cartagena.

Desde esa fecha hasta 1533, no vendría aquí el Conquistador hispánico.

Así, sería don Pedro de Heredia el fundador de la ciudad de Cartagena, con todo el ceremonial jurídico español. Durante 32 después de su descubrimiento por Bastidas, y de la bajada de Ojeda en 1509, la bahía de Cartagena seguiría 24 años en manos de sus propietarios indígenas, los mocanáes.

LAS MOCEDADES DE DON PEDRO DE HEREDIA



Fray Pedro Simón dice de él que fue un hidalgo nacido en Madrid de padres de cierta nobleza y parentela conocida. En una pelea contra seis adversarios salió malherido en las narices, que le quedaron amoratadas con los procedimientos quirúrgicos de la época, pero se vengó de sus adversarios, matando a tres de ellos posteriormente. Con esos actos le tocaba abandonar Madrid para escapar de la jurisdicción y vino a las Indias estableciéndose en la ciudad de Santo Domingo, en la isla La Hispaniola. Allí cultivó caña y tuvo actividades de hacendado.

De allí pasó a Santa Marta, ciudad recientemente fundada por Rodrigo de Bastidas en 1525 como Teniente de Gobernador de esa ciudad bajo Pedro de Badillo. Comerciando con los indígenas se enriqueció y se familiarizó con el territorio y parece que estuvo explorando por la banda oriental del río Magdalena y sobre la costa de la bahía de Cartagena.

OBTENCIÓN POR PARTE DE HEREDIA DE LA GOBERNACIÓN DE CARTAGENA

Entonces fue a España y consiguió el gobierno de Cartagena mediante un contrato o capitulación que la Reina Juana firmó el 5 de junio de 1532, en la población de Tordesillas.

El 14 de enero del año 1533, Pedro de Heredia desembarcaba en la bahía de la ciudad de Cartagena, exactamente en la entonces isla de Bocagrande, hoy convertida en península.

Traía una nao y dos carabelas, como Colón en su viaje Descubridor, y además una fusta, que es una nave con vela latina con uno o dos palos y a remo; su tropa eran 150 hombres, venía provisto de 22 caballos que subsistieron de los 47 que embarcó para la expedición en La Española, pues los demás murieron en la travesía. Su teniente de Gobernador o vicegobernador, era el portugués Francisco César, venía con Heredia una india, la famosa Catalina, de Galerazamba, a quien Nicuesa 20 años atrás se había llevado para Santo Domingo. Sería su “lengua” o intérprete con los indígenas.

En su Carta- relación al rey el conquistador Heredia nos narra que al desembarcar dentro de la bahía de Cartagena, un caballo, al salir de la embarcación, se desbocó y como la gente estaba distraída y salió corriendo, al buscarlo notaron que los indios lo habían capturado, al él verlo salió a buscarlo con dos caballeros y quince peones porque eran apenas los que ya habían bajado de las naves y recorrieron una legua por la orilla del mar, hasta toparse con un grupo de cien indios, más o menos, quienes comenzaron a flechar a los españoles, que les arremetieron también dándose aquellos a la fuga, allí rodeándolos hicieron un prisionero para intentar saber el idioma que hablaban, el cual los llevó hasta el poblado que tenía los bohíos cerrados y allí prohibió Heredia que se les arrebatase nada.

Ese poblado al que alude Heredia se llamaba en lengua mocaná, Caramairí, Calamari, Caramari, como ha sido indistintamente escrito a partir de una fonética seguramente muy próxima, significaba “cangrejo”, y fue españolizado por Heredia y sus huestes, como Calamar, y estaba este pueblo situado en el repliegue final de la bahía en la parte Norte. Estaba construido de habitaciones o caneyes con techos de paja, que llegaban hasta el suelo, una empalizada circular lo rodeaba y tenía también como protección un cerco de árboles con espinas, coronados de calaveras.

Sobre ese núcleo indígena cayó Heredia después del episodio del caballo. En el poblado solo quedaba un anciano indígena al que preguntaron por agua y este respondió “corinche”, voz que significaba “arroyo”, y así lo bautizaron. Regresó Heredia adonde había desembarcado cerca de Punta Icacos (Hicacos) pero al no haber allí agua tampoco, volvió al poblado indígena que ya llamaban Calamar, que tenía mejor agua en pozos y allí sentó su campamento (lo que se llamaba “hacer asiento”) el 20 de enero, seis días después de desembarcar.



Deseoso de encontrar un sitio con agua corriente, y no empozada, y abundante, envió una de las carabelas que traía, arriba de donde estaba, es decir, hacia el río Magdalena, y la otra, abajo, es decir, hacia el río Sinú, a que mirasen los términos o límites de la Gobernación que le habían dado.

La carabela enviada al Norte llegó a Zamba, (Galerazamba), y como les pareció a los que fueron que era mejor sitio para poblar, Heredia resolvió ir personalmente a Zamba y para ello se sirvió del indio Corinche.

En vez, aquel Corinche, de llevarlo a Zamba, el indio lo condujo a Turbaco, en cuyo camino fue atacado Heredia por los indios. Heredia, con mucho trabajo, los venció en la primera batalla que tuvo.

Después de la batalla de Turbaco, los españoles regresan a Calamar, el poblado indígena donde se habían asentado, seguidamente, cogió el verdadero camino hacia Zamba con la india Catalina a su lado, que fue recibida con alegría por sus parientes. Pero a Heredia tampoco le gustó el lugar para fundar allí un pueblo principal, aunque allí comerció con los indígenas mucho oro.

Sigue Heredia para el río Magdalena y por allá acumula oro en bastante cantidad. Un puerco espín de oro macizo de 60 kilos y ocho patos con un peso de 1,360 kilos cada uno.

En vista de que las lluvias se acercaban Heredia ordena volver otra vez al poblado Cangrejo o Calamar como le dice en su carta al emperador Carlos V.

Estando en el poblado Calamar llegan los de la otra carabela que había mandado al Sinú con malas noticias sobre sitios para fundar una ciudad como capital de su recién recibida gobernación. Entonces se decide Heredia a fundar sobre el poblado indígena llamado Calamar o Caramairí, donde se había asentado provisionalmente mientras investigaba sobre otro lugar que le pareciera mejor para fundar. Se dedicó a recorrer minuciosamente la bahía en busca de ríos o arroyos y venció al cacique Carex, de la isla Codego o Tierrabomba, en una tremenda guazábara o batalla. En cambio, con el cacique Dulió, que mandaba en Bahaire, en la isla Barú, le fue bien en las conversaciones o diálogo y se lo amistó.

En este orden de cosas Pedro de Heredia fundó oficialmente la ciudad capital de su Gobernación el 10. de junio de 1533 en el poblado Calamar, adonde había llegado el 20 de enero y se había asentado.

Procedió a trazar las calles, repartió los solares o lotes para los primeros habitantes; desbrozó el bosque de manglares o arcabuco, se eligieron a los alcaldes, regidores y demás funcionarios y cumplió con el ritual exigido legalmente. Sin embargo de cualquier otra consideración hay que decir que el obispo de Toro escribe al rey en mayo de 1533 lo siguiente: “Aquí en este pueblo de Calamar, donde al presente están, en el puerto de Cartagena...” Termina la carta diciendo: “de este pueblo de Calamar, nombrado Cartagena, fecha,”. Según se desprende de esto la ciudad recién fundada se llamaba Calamar y el puerto Cartagena.

Con el tiempo subsiguiente Cartagena se llamaría, inicialmente, “de Poniente”, para hacer distinción de la Cartagena del Levante español, fundada por los cartagineses en la antigüedad.

El historiógrafo Enrique Otero D’Costa en su obra “Comentarios críticos sobre la Fundación de Cartagena de Indias”, tomo I, resume a partir de la lectura de la Carta relación de don Pedro de Heredia al Emperador Carlos V las siguientes etapas en el proceso que llevaría a la fundación de la ciudad: 1) Desembarque y establecimiento del Real o campamento; 2) Marcha sobre Calamar; 3) Regreso al Real y de allí, pasados tres días, retorno a Calamar, a cuyo sitio traslada el Real o campamento central; 4) Despacha carabelas buscando sitio apropiado para fundar la ciudad. 5) Regreso de las carabelas, buenos informes sobre Zamba y salida para este punto; extraviados por el guía, no pudieron llegar. 6) Batalla de Turbaco y regreso al campamento de Calamar; despacho



de una carabela a Jamaica.7) Segundo viaje a Zamba y llegada a este punto. No hallaron sitio satisfactorio para fundar la ciudad. 8) Correría por el valle del Magdalena. 9) Regreso del Magdalena y llegada a Zamba de retorno.

(En Zamba escribe Heredia su carta al Rey y anuncia la vuelta a Calamar a invernar)

Este periplo se circunscribe en el tiempo entre el 14 de enero de 1533 hasta el 1 de junio del mismo año.

CAPÍTULO V

LA CIUDAD Y SU BAHÍA

El puerto natural de Cartagena es < uno de los mejores del mundo >. Así catalogaba a este puerto de Cartagena el capitán de los tercios españoles Juan Díaz de Vallejera en 1570. Después de servir 27 años en toda Europa ahora se encontraba este experimentado hombres de armas viviendo la experiencia de ir en una nao a Tierra Firme.

La bahía, de más de diez millas de longitud se extiende a lo largo de la costa en dirección Norte a Sur, está defendida del mar abierto por varias islas, que al unirse entre sí por lenguas de arena la convirtieron en una dilatada laguna litoral o albufera. En su interior hay muchas islas separadas de la tierra firme por una red de caños y esteros.

La isla de Tierrabomba, con su vértice oriental apuntado hacia la tierra firme, divide la bahía en dos partes, al Sur queda la parte más grande con muchos bajos de arena en cuya costa meridional se abre el caño del Estero, que la une a la bahía de Barbacoas y con el canal del Dique construido en el s. xvii para unir el puerto con el río Magdalena. Remontada la isla de Tierrabomba, se encuentra una bahía más pequeña y al entrar por lo que después se llamó el Surgidero sigue otro cuerpo de agua más encerrado llamado “la Caleta”, que estuvo hasta mediados del siglo xvii comunicada por el Canal (la Canal) de Bocagrande con el mar abierto, único sitio por el cual se podía entrar en aquella época al puerto de Cartagena y por donde entró Don Pedro de Heredia. En ese canal el ingeniero Antonio de Arévalo construyó en el siglo xviii una escollera por razones de seguridad entre el hoy Laguito y Tierrabomba. Dentro de la bahía existe otro canal entre el Club Naval (antiguamente Punta del Judío) y la Casa de Huéspedes Ilustres situada en la isla de Manzanillo, puntos antes defendidos por sendos fuertes cuyas ruinas aún se ven, por ese canal estaba el “surgidero” o entrada de los galeones antaño, y acceso hoy de los muelles modernos situados en la isla de Manga pertenecientes en concesión a la Sociedad Portuaria de Cartagena. Más adentrados en ese canal hay otra boca más pequeña o estrecha entre la isla de Manga (fuerte del Pastelillo) y las instalaciones de la Base Naval en la península de Bocagrande. Ese paso da acceso a un puertecillo interior o fondeadero que se llama la bahía de las Ánimas, como ya hemos anotado antes, con profundidad apenas capaz para pequeñas embarcaciones de cabotaje, que aún hoy atracan en el muelle de la Bodeguita y en el de los Pegasos, a dos pasos, como se dice, de la puerta principal de la ciudad. En esta isla vecina, San Sebastián, baja, arenosa y continental, que separa a la bahía del mar Caribe fundó Heredia la ciudad, la otra isla es la isla próxima de Getsemaní, que al cegarse por medios arcifinios o de mano humana el caño llamado de San Anastasio que las dividía, pasando a lo largo de la hoy avenida Venezuela,



quedaron por siempre unidas como se pueden ver en la actualidad por el llamado Camellón de los Mártires.

Después de su fundación parecía evidente que el emplazamiento de la ciudad no era el más apropiado porque se esperaba que fuera ciudad capitalidad de gobierno y tenía poco espacio para crecer y carecía de sabanas para la cría de ganado. En la arenosa isla de Calamari no había agua sino de pozos o “jagüeyes”. En 1535 Juan de Vadillo que vino a residenciar (a instruirle o incoarle un juicio) a Pedro de Heredia escribió al rey indicándole la conveniencia de mudar al pueblo de lugar. En 1537 los oficiales reales que hallaban ajustada esta propuesta respondieron que la situación del agua se podía arreglar haciendo un acueducto desde Matute en Turbaco para ennoblecer la ciudad, porque no había necesidad de pensar en mudar a otro lugar el pueblo principal de la gobernación, porque no hay en toda la gobernación otro asiento ni puerto como este. Queda claro, pues, una vez más, que aunque el asunto del agua era susceptible de mejorarse, y eso muestra que era permanente y acongojante defecto del sitio, el puerto o bahía era un lugar sin par que rebasaba, con mucho, aquella deficiencia.

Cartagena nació como puerto, dentro de la idea, fácilmente entendible, de que el Imperio estaba disperso por un gran área y la metrópoli estaba lejana. ¿Y qué cosa necesita un puerto?, pues es obvio, una buena bahía natural y la de Cartagena era perfecta como cuerpo de agua. Cartagena fue primero puerto y después plaza fuerte para defender el puerto, y en tercer lugar ajustándonos a que todo fenómeno es un proceso fue ciudad civil, pero al propio tiempo se fue convirtiendo en abaluartada y amurallada. Todo para proteger las mercaderías que entraran a ella. El desvío de la corriente inmigratoria que en el comienzo del siglo xvi había sido para las Antillas ahora se desplazaba hacia Panamá con el descubrimiento del Perú y de sus riquezas y Cartagena era el apoyo ideal como puerto. A principios del siglo xvii los inconvenientes de comunicación entre Cartagena y el río Magdalena obligaron a los comerciantes a pedir una real licencia para gravarlos y con esa renta impositiva mejorar una vía que en las épocas de lluvias llenaban el caño que años después se vino a llamar el Canal del Dique. En fecha muy posterior a lo que ahora se narra se abrió el canal del mismo nombre que es la principal vía de comunicación entre Cartagena y el río Magdalena.

Hecha la reglamentación de la navegación entre España y las Indias, en los viajes de España a América no estaban obligados los barcos a agruparse en flotas, lo que sí ocurrió después, primero unidas, y luego diferenciadas desde 1565, las rutas, las escalas del recorrido siguieron siendo las mismas durante toda la Colonia. Ya en 1526 -relata Del Castillo Mathieu en su obra “La Llave de las Indias”- se había prohibido a los barcos mercantes que hiciesen en solitario el viaje de ida y vuelta a las Indias, debiendo navegar en flotillas de acuerdo a reglas promulgadas desde 1522. En 1537 salió la primera armada de la Península para garantizar el transporte de oro y plata a España desde las Indias. En 1542 se envió otra, la cual regresó al año siguiente. En 1543 se dictaron decretos que establecían como regla fija que los barcos salieran en flotas anuales y protegidas. El sistema de convoyes entre España y América quedó establecido desde 1550. A partir de 1565 el comercio con las Indias se hizo a través de dos flotas que zarpaban cada año de Sevilla y después en el siglo xvii, de Cádiz. Una iba hacia Veracruz, México, yendo algunos barcos a las Antillas Mayores, y los otros a Guatemala, Honduras y El Salvador. A causa de los ataques de los piratas en el Caribe la zona de Centroamérica prefirió comerciar con el Perú y Panamá, que recibían bienes de la llamada Flota de los Galeones, que saliendo de Sevilla igualmente, y después de Cádiz en el s. xvii, como se ha dicho antes, se refrescaba, “hacia aguada” en las Antillas Menores, dejando entonces algunos barcos en varios puertos, permaneciendo la mayor parte del tiempo en Cartagena. Del Castillo M. cita en su libro lo dicho por el historiador Alcedo que afirma que en la bahía de Cartagena esperaban los galeones que



iban desde España la noticia de la llegada del comercio proveniente del Perú a Panamá, para luego pasar a Portobelo a celebrar la feria para después volver a ella y hacer las provisiones necesarias para emprender el viaje de regreso a La Habana. En el siglo XVII el itinerario había cambiado poco. Una flota bajaba hasta reconocer el Cabo de la Vela, en Colombia de hoy, hasta la Punta de la Canoa, en la cercanía de Cartagena, adonde llegaban para durar mucho tiempo haciendo escala, para dirigirse después a Portobelo, al regreso de allí se enrumbaban hacia las islas de San Bernardo, desde donde era fácil llegar finalmente a Cartagena. La flota de los galeones pierde entonces la importancia que había tenido en el siglo anterior. Fue Cartagena el puerto terminal de la flota de Tierra Firme, tanto a la ida en que recalaba en Nombre de Dios o en Portobelo como en el viaje de regreso. Todo lo que iba a la Nueva Granada desembarcaba en Cartagena de Indias y hasta este lugar venían gentes a comprar desde lugares tan lejanos como Quito y Perú. Desde Buenos Aires venían gentes viajando en carretas de bueyes y mulas hasta Lima, y esperar allí la Armadilla del Sur, que los llevaría a Panamá en veinte días para cruzar el Istmo y llegar a Portobelo para abordar uno de los galeones de Tierra Firme, pasando por Cartagena, adonde demoraban semanas y hasta meses. Menos, al atacar Pointis en 1697 la ciudad, y de un ataque inglés a Portobelo en 1702, cuando los barcos decidieron ir por el Cabo de Hornos a Chile y Perú, y se presentó la situación que desde Cartagena zarparon, entre 1750 y 1780, solo 142 barcos, es decir 4.7 barcos por año en promedio. Lo que era poco, muy poco. Cartagena era el primer mercado de los productos españoles en tierras sudamericanas y el puerto de un inmenso y rico territorio. Todas estas circunstancias cambiaron al finalizar el siglo XVIII, desde 1783 a 1790 llegaron a Cartagena 148 barcos de España e hicieron de Cartagena con su bahía y sus condiciones geográficamente inmejorables la prosperidad de la ciudad. Y así los inconvenientes del comienzo ya nunca más fueron tenidos en cuenta.

CAPITULO VI

LOS MUELLES DE CARTAGENA

MUELLES DEL PUERTO DE CARTAGENA DESDE LA FUNDACIÓN DE LA CIUDAD: EL DE LA CALETA, EL DE LA “BODEGUITA”, EL DE LOS “PEGASOS”, EL MUELLE DE LA “MACHINA”, EL MUELLE DE MANGA O TERMINAL MARÍTIMO DE CARTAGENA Y LOS DISTINTOS MUELLES ESTABLECIDOS EN LA ZONA DE MAMONAL.

Puerto en español equivale semánticamente a un espacio o apertura terrestre que es capaz de contener un cuerpo suficiente de agua, bien salobre o dulce, ya sea que se trate de una caleta, cala, ensenada, bahía, rada, abra, fiordo, río, ría, golfo, lago, laguna, ciénaga, albufera, etc, QUE PERMITE A LOS NAVEGANTES ACOGERSE A ÉL PARA PROTEGERSE DE CIERTOS VIENTOS, DESCARGAR, CARENAR, ETC., En el medioevo europeo se comenzó a llamar hasta el día de hoy puerto a un paso de montaña, o a un valle que permitiera el paso, el voquible en español es inequívoco porque equivale a puerta, sitio por donde se pasa.



Igual ocurre en otros idiomas, v. gr.: en alemán y holandés están los términos haven, haaf, hof. En francés port, havre, etc. En inglés encontramos los términos harbour, mouth, port.

Puerto es entonces un cuerpo de agua, más o menos seguro y abrigado, a donde recurren los navegantes para resguardarse, desembarcar, reparar las embarcaciones, etc.

Entonces, bajo este concepto admitido ya eso fue lo que el fundador de Cartagena don Pedro de Heredia halló con su providencial entrada por la Canal de la Bocagrande el 14 de enero de 1533.

A él le correspondió fondear, pues había puerto mas no muelle. Era lo que se llama un fondable.

Muelle equivale por otro lado a una obra humana, o sea arcifinia, construida para que sirva de punto de acostamiento, atraque, arribada, arribamiento, anclar, ladeamiento o amarrar, de una embarcación de cualquier tipo o tamaño que ella sea. Puerto es, recapitulando, pues, voz topográfica y geográfica, y Muelle, en cambio, implica la humana hechura, el trabajo humano o arcifinio, total o parcial o modificadores, para esos fines anteriormente anotados.

Juan Pérez de Materano, deán y autor musical el primero en América, escribía al rey en 1554 en alabanza de la obra del conquistador y regidor Alonso de Montalbán, lo siguiente: “que hizo una puente massissa (sólida) con dos ojos (luces) que era tan necesaria como el pan que se come”. En la misma carta donde se dice lo anterior sabemos que el deán Materano dice que el regidor Montalbán fue el constructor de “un muelle de cincuenta pies de ancho que pueden rodar seis o siete pipas juntas sin que uno estorbe a otro”. Así sería de ancho un muelle donde se pueden correr tantos barriles (pipas) al mismo tiempo sin estorbarse. Cuando el regidor Montalbán se fue de Procurador a la Corte, dice que “el muelle estaba comenzado a hacer y....casi acabado”, según informó él mismo al pedir que se establecieran varios impuestos para atender con su producido a los gastos de construcción del mismo (muelle) y del puente ya mencionado entre la ciudad y Getsemaní, puente que se llamaba de San Francisco, merced o petición que le fue dada en 1543 por una cédula o decreto. Este muelle figura también en el dibujo de referencia que se envió como el “muelle viejo”, y de que existió no hay dudas algunas, pues en un informe que se mandó con el dibujo se dice que había un muelle que tenía cincuenta pies de ancho. En el año de 1561 los oficiales en Cartagena informaban al Rey sobre las ventajas de hacer otro muelle más cercano de la Casa de Contratación o de la Aduana pues el muelle que había estaba lejos de ella, e inclusive, decían, que estaba “aún (lejos) de la ciudad”. Ese muelle nuevo que se estaba pidiendo se terminó de hacer al año siguiente en 1562, y se dijo de él “que era obra muy buena y cumplidera (muy útil) a este puerto”, añadiendo que su costo fue el de ochocientos cincuenta pesos.

EL PRIMER MUELLE: LA CALETA

Al atacar Drake a Cartagena por la Caleta, primer muelle de la ciudad, hoy rellena aquella, y que se conoció en la primera mitad del siglo veinte como el Laguito del Cuartel, los ingleses intentaron desembarcar en el muelle que estaba junto a la Plaza de la Aduana. Ese era el muelle que Montalbán construyó en la entrada de la ciudad en una “ciénaga y anegadizo y venía (tenía) mucho daño (para) el pueblo a causa del mal olor (que producía) cuando la ciénaga se secaba”, reza un documento de la época. Ese muelle estaba quedando ya corto para el tráfico mercantil del puerto y el gobernador entonces le dice al Rey que sería bueno que “desde el muelle viejo hasta el nuevo se haga un pretil de cal y canto (una especie de parapeto),- que es visible en los grabados que el autor ha tenido a la vista en esta investigación- y que sirva, (esté), a todo lo largo del muelle, (que tenga) de alto una vara de medir, con sus troneras (aperturas) que sirvan de puertas para la descarga de las naos y bateles, y el pretil alto (parapeto) sirva de defensa para que los soldados puedan pelear en tiempo de necesidad detrás de él”. En este sitio habría una plaza o



espacio ya referenciado cuando se elevó allí la Casa de la Aduana. En las cercanías de la Caleta se construyó el llamado Fuerte de la Caleta, (hoy desaparecido), que tenía características de arquitectura medieval, pues era del tipo “torreón”, como nos lo muestra el libro de Manesson-Mallet, “Descripción de L’Univers”, que fue editado en 1683 y que sirvió para copiar la fotografía que aparece del surgidero, del fuertezuelo de la Caleta y del parapeto de esta que ilustra el artículo de E. de Saldanha (seudónimo del gran historiógrafo bumangués radicado en Cartagena, Enrique Otero D’Costa), que forma parte del Boletín Historial de la Academia de Historia de Cartagena, Año I , con fecha de julio de 1915, el número 3, y con el título de “La Caleta”, que el Autor tiene a la vista.

Este primer muelle, que ya hemos dicho antes que se denominó “muelle viejo”, funcionó en el lugar donde estaba el adfesio llamado Monumento a la Bandera, cuyo feliz abatimiento dejó a la vista y abierta la llamada calle de la Ronda, entre el baluarte de San Ignacio de los Moros y el baluarte de San Francisco, espacio que hoy ocupa la muralla sobre la cual está construido el edificio del Colegio de los Jesuitas, ya que no existían ninguno de los tres en la época a la que hacemos referencia. Diagonalmente a este sitio, estaba situado en 1571 el Almacén de Galeras, como lo muestra un plano que se conoce con fecha de ese año. En el mismo plano que hemos citado se erigió el llamado “muelle nuevo”, frente a la puerta de la futura muralla que se llamó cañón de la Aduana. Es el llamado Muelle de la Contaduría. Con todas las reformas practicadas allí, en realidad aún sigue funcionando este llamado “muelle nuevo” del regidor Montalbán, pues a fines del siglo diecinueve y a comienzos del siglo veinte fue rebautizado en el argot popular de los cartageneros como el Muelle de la Bodeguita, por una construcción de ese tipo que construyó en el lugar la compañía que realizó el ferrocarril de Calamar. Desde 1904 hasta 1977 se utilizaron como muelles municipales, que eran, sobretodo, de cabotaje hasta el Sinú y el Chocó, y que también recibían a los barcos que viajaban a San Andrés Islas, los lados occidental y sur del edificio central del antiguo mercado de Cartagena. El muelle del plano de 1808, atribuido con certeza a la mano de don Manuel de Anguiano, donde arribaban las canoas de los víveres siguió sirviendo hasta el decenio de los años veintes hasta cuando el Concejo Municipal embelleció el sitio, pavimentando el atracadero y exornándolo con una balaustrada en cuyos extremos se colocaron columnas esquineras con sendos caballos alados, de dudoso gusto, pero que han dejado memoria y que hoy han cedido el lugar a un excelente conjunto escultórico elaborado por Héctor Lombana con el mismo motivo o anécdota artística, poco más o menos. Por extensión o sinécdoque este sitio se conoce aún como el Muelle de los Pegasos. Ese lugar se utilizó por los pasajeros de los hidroaviones de la compañía de aviación Scadta, al amarrar o al despegar de las bahía de las Ánimas, pero en 1930 se desistió de darle ese uso. En el día de hoy existe allí un embarcadero turístico, con un edificio donde funcionan las oficinas turísticas del Distrito de Cartagena.

EL MUELLE DE LA MACHINA

En 1768 se construyó en Bocagrande, donde hoy esta la Base Naval un “carenero”, o sitio para reparar barcos, y que después derivó también a servir como muelle.

La voz “machina”, (pronunciase “Máquina”, de allí viene la voz española) proviene del griego clásico y se la encuentra empleada en el arte teatral describiendo a un mecanismo tipo andamio para suspender, hacer descender y salir de la “skêne”, o escena, a los actores que personifican a un dios o diosa o a algún otro personaje que en la obra a representar sea arrebatado a los cielos por los Dioses, como lo vemos en la obra “La Orestíada”, de Sófocles, en que Palas Atenea aparece al final de esa manera impartiendo el Derecho o Niké. De allí la expresión “deus ex



machina” de tanta prosapia en el teatro clásico. De allí pasó probablemente al italiano como grúa, andamio, carenero, etc.

Sobre este sitio aparecen en las “Efemérides y otras curiosas noticias”, atribuidas a Don Manuel de Anguiano, y publicadas en el Boletín Historial, Año II, marzo de 1917, número 23, de la Academia de la Historia de Cartagena, los siguientes datos que cita Donaldo Bossa Herazo en su monumental obra “Nomenclátor Cartagenero”: “Año de 1768.-Se revistieron las baterías del castillo de San Felipe de Barajas y se dio principio al carenero de La Machina con cajones calafateados y rellenos de mampostería, para el servicio de la marina. Su costo ascendió a 20.295 pesos y se concluyó la obra el año siguiente de 1769. El terreno firme se encontró en los 39 pies, en marea baja, y en el año pasado de 1810 tenía solo cinco brazas de fondo, disminuyendo por las arenas y el lastre que habían vaciado los buques.

Abundando sobre el tema en el documento también citado por Bossa Herazo en el susodicho libro sobre Cartagena, con el título de “Noticia que manifiesta el estado en que se encontró la plaza de Cartagena de Indias con respecto a sus murallas, castillo y demás defensas, y en que se detallan muy por menor todo lo que se ha reparado y se ha hecho de nuevo desde la entrada de las tropas de S. M. en ella, hasta la fecha”, escrito por el español Mariano Gelabert, Ingeniero Comandante accidental, y fechado en Cartagena el 5 de enero de 1816, bajo el gobierno de Pablo Morillo, se lee lo siguiente: “... al paraje nombrado La Machina en donde se construyó el año 1768 un muelle al propósito con cajones de mampostería en fondo de cuatro brazas”...

Queda claro, pues, que “Machina” no es un anglicismo sino un grecismo o un helenismo utilizado en asuntos de marinería o de atarazana, y que probablemente vino de Italia.

Se utilizó también este muelle de la Machina como atracadero para barcos de alto bordo en la época republicana pero de manera discontinua.

Sufrió el día 4 de febrero de 1930 un incendio que lo dejó destruido este malecón de La Machina, terminal del Ferrocarril de Cartagena-Calamar, que tenía 105 kms. en su recorrido, y hasta donde se había dragado el canal navegable, en 1928, por la United Dredging Company, que tenía cuarenta pies de profundidad y quinientos de ancho desde el mar más allá de Bocachica, hasta llegar a él. Construyó entonces la Andian Corporation un muelle provisional que fue calificado como inadecuado para el tráfico creciente de Cartagena por un delegado del Gobierno. Ese delegado recomendó también que se construyeran unos muelles nuevos al sur de la bahía con espacio para posteriores ampliaciones portuarias y muelleras. Así pasó, el malecón de la Machina fue reconstruido pero para venir a ser parte de la Base Naval y se iniciaron las instalaciones portuarias en la parte suroccidental de la Isla de Manga.

LOS MUELLES DE MANGA

El proyecto de la Isla de Manga quedó concluido a finales de 1933. A comienzos de 1934, en solemne ceremonia, el Presidente de la República, Enrique Olaya Herrera, inauguró la obra. Tenía esta dos muelles de concreto reforzado de seiscientos pies de longitud y 135 de ancho, con atracadero para cuatro barcos. Un atracadero tenía cuarenta pies de profundidad, y los otros tres treinta y tres pies de profundidad. Se concibió un muro de retención de 1065 pies de largo y treinta y tres pies de ancho para mantener el relleno, y dar capacidad adicional para barcos más pequeños.

Cada uno de los muelles, reza la obra de Nichols, Theodore E., intitulada “Tres Puertos de Colombia”, que se viene acotando, estaba recubierto parcialmente con un techo resistente a los incendios (¡Manes de La Machina!), como protección para la carga, de ochenta pies de ancho y



570 pies de largo. El muro de retención también tenía un techo parcial. Los muelles y el terreno rellenado se conectaban por medio de rieles con el ferrocarril central de Bolívar y el de Cartagena-Calamar. Las instalaciones contaban con siete grúas eléctricas en los muelles y en el terreno rellenado, con un pontón de grúa flotante y con remolcadores, lanchas, equipo de apilamiento y demás maquinaria portuaria. Todas las instalaciones tenían red de alumbrado, de teléfonos, aguas y protección contra incendios. Al poco tiempo después se construyó un edificio para dar alojamiento a las instalaciones aduaneras del terminal marítimo. De esa manera Cartagena se convirtió en un puerto marítimo moderno. En 1937 y 38 se le dotó de un acueducto construido por la Raymond Concrete Pile Company y por la Lock Joint Pipe Company y se habilitó un sistema de alcantarillado en la misma época. Frederick Snare Corporation administró el puerto-terminal hasta 1947, cuando asumió su administración y manejo el Ministerio de Obras Públicas. En el año 1938 se hablaba ya de construir un aeropuerto nuevo en Crespo (llamado hoy Aeropuerto Rafael Núñez) para cambiar al existente en la Isla de Manzanillo, situado al sur de la Isla de Manga. Aunque la llamada Segunda Guerra Mundial disminuyó el volumen comercial todavía era Cartagena el mayor puerto de exportación colombiano, en su condición de ser la terminal del oleoducto. Mediante la expedición de la Ley 154 de 1959 el Gobierno Nacional dio un vuelco al manejo de los puertos colombianos creando la empresa Puertos de Colombia, ente estatal autónomo con miras de autosuficiencia económica y elemento centralizador y unificador de las tarifas y procedimientos para los distintos puertos del país. En el de Cartagena la nueva entidad estatal asumió la administración en el año de 1961.

Con la creación de Puertos de Colombia, organismo público adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transporte, se pretendía asegurar la independencia de la administración de los puertos colombianos, y la profesionalización de los funcionarios a través de una carrera administrativa con miras a la tecnificación. En la autorizada opinión del autor de los textos insertos en la extraordinaria obra gráfica intitulada “Cartagena de Indias y su Puerto”, Rodolfo de la Vega Vélez, cuya vida ha girado, laboral y afectivamente, en un interés permanente en torno a la actividad aduanera y por ende portuaria, muchos factores incidieron en deteriorar el objetivo inicial de la empresa Puertos de Colombia. Añade nuestro autor que a una burocracia excesiva, conformada por asistentes y funcionarios “para ayudar a los burócratas a no hacer nada”, se sumó la voracidad desmedida de algunos sindicatos, que en esto no se diferenciaron los portuarios de otros sindicatos en diferentes actividades, para quienes el patrono, imbuidos de una mentalidad arcaica y conflictiva, es el enemigo o bien la gallina de los huevos de oro, ignorando desprevenidamente, como el pastorcillo de otra fábula muy conocida, en qué terminó la moraleja. Pero a grandes males grandes remedios... añadimos nosotros. A lo anterior se le añade la politización de entes que debían ser técnicos y eficientes. En este binomio letal se coció la salmuera que convirtió a los puertos colombianos en pesados paquidermos por lo lentos, en ineficientes por la complacencia amiguera y politiquera y costosos por aquello “de que lo que no nos cuesta hagámoslo fiesta”. Todo estaba listo para que se fueran al traste pues ya había conciencia en el país de la necesidad de dar una revolución a ese orden de cosas. Y le tocó, como dicen los bogotanos, al neoliberal gobierno de Gaviria Trujillo, como resultado de dar apertura a la economía del país y a la entrada del globalismo económico mundial, ese de Vancouver, el de Ottawa y ahora el de Génova, Italia, finiquitar a Puertos de Colombia, en uno de los vórtices más escandalosos que se hayan hecho nunca en el mundo en materia parecida. Pero de los males vienen los bienes y a la corrupción que azotó a los dineros para liquidar a la empresa vino algo que ha convertido a los distintos puertos en entidades cumplidas y eficientes mediante la aplicación de la Ley 1 de 1991, que liquidó a Colpuertos dejando en su lugar momentáneamente



la Superintendencia General de Puertos, que fijaría las bases para que los puertos fueran administrados por Sociedades Portuarias Regionales y por compañías operadoras portuarias.

En el nuevo sistema el puerto es administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, que de la Nación ha recibido una concesión para operar el terminal sito en la Isla de Manga, antes razón de ser aquí de Puertos de Colombia. En consecuencia del desarrollo de esa gestión el terminal de Cartagena tiene actividades de cargue y descargue de mercancía convencional a la par que se ha constituido en receptor de buques de crucero turísticos y al propio tiempo poniendo proa a ser uno de los puertos de contenedores de gran capacidad en toda América Latina.

Amén de este puerto de la Sociedad Portuaria en Manga existen en una bahía tan extensa que le pareció golfo a Bastidas, como dijimos antes en algún lugar de esta obra, muchos más terminales privados

EL MUELLE DEL ARSENAL

Durante el período colonial la marina española estableció un muelle en la llamada playa del Arsenal, que fue conocido como muelle del Arsenal. Estaba situado en el desaparecido baluarte de Santa Isabel, en las inmediaciones del Pasaje Leclerc, que corta la cuadra o manzana más extensa de Cartagena, este muelle pasó ya en la época de la República a ser propiedad particular. La playa del Arsenal se unía en la época colonial con la calle de Nuestra Señora del Buen Viaje ,tercer segmento de la Calle Larga, (entre el callejón de San Antonio hasta la calle del Pozo en Getsemaní), mediante dos callejones que ladean el edificio que ocupó el Almacén del Arsenal o Apostadero. De un edificio frentero a este almacén, que poseía pozos en un gran patio, se surtían las naves de agua en el puerto , es la concreción, también en nuestra ciudad de la frase, tan famosa y elegante como marinera de “hacer aguada”. De allí los nombres de aquellos, el edificio y uno de los callejones.

OTROS IMPORTANTES MUELLES EN LA BAHÍA

Muelle de la SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA

Aparte de los muelles de la Sociedad Portuaria de Cartagena existen en la ciudad otros muelles en la zona industrial de Mamonal. Mientras este muelle de Manga es lo que pudiéramos denominar universal, porque por él entran todo tipo de mercancías y porque, además, con la cesión que EDURBE, entidad Distrital, le hizo de su Muelle Turístico de pasajeros a la misma Sociedad en mención recibe cruceros de turistas, estos otros muelles de Mamonal solo están destinados a recibir los insumos de las materias que las plantas o fábricas de Mamonal procesan, y para lo cual han sido habilitados.

Muelle de Colclinker

La ubicación de la planta sobre la bahía de Cartagena, ha permitido la construcción de un moderno puerto de la Compañía Colombiana de Clinker S.A., Colclinker, para el manejo de graneles, actualmente en proceso de expansión que permitirá el atraque simultáneo de tres naves de alto bordo. El actual muelle tiene el calado de 40 pies permitiendo el cargue de naves de 60.000 toneladas.



Muelle de Ecopetrol

La Empresa Colombiana de Petróleos S.A., ECOPETROL, tiene dos modernos muelles capaces de acomodar embarcaciones de hasta 85.000 toneladas de peso muerto y embarca aprox. 2.5 millones de barriles de productos al mes, con destino al mercado internacional.

Muelle de Maltería Tropical

Maltería Tropical tiene un muelle privado de 130 metros de largo con descargador automático de buques graneleros, comunicado con silos a través de una banda transportadora de un kilómetro de longitud. Ello facilita las labores de importación y exportación de cebada y malta.

Muelle de Atunes de Colombia

Atunes de Colombia tiene un muelle de 12 metros ancho por 120 metros de largo

Muelle de Frigorífico de Pesca de Cartagena S.A.

Frigorífico de Pesca de Cartagena, S.A. , Frigopesca, tiene un moderno muelle de contenedores de la Flota Mercante Grancolombiana con el cual tiene operaciones portuarias en forma autónoma de recibo del producto para ser procesado y posteriormente exportado.

CAPÍTULO VII

LOS ATAQUES PIRÁTICOS A CARTAGENA

Al poco tiempo de fundada Cartagena (1533) tenía un desarrollo creciente. Y esto se debía a varias razones, la principal de ellas que la ciudad se hallaba en un puerto grande y abrigado además de profundo, y con dificultad para ser tomado por los enemigos. Se hallaba cerca de la desembocadura del río Magdalena, además de estar situada en el centro del mar Caribe. También era importante su cercanía al Istmo de Panamá, sobre todo después de la conquista del Perú. Los imperios enemigos de España en Europa, especialmente Francia e Inglaterra, pero también después Holanda, Dinamarca, estaban conscientes de ello y desde los días mismos de la vida de Heredia enviaron contra la ciudad a corsarios y piratas.

El rey Felipe II en 1574 le concedió a Cartagena el título de “Ciudad”, y al poco tiempo le otorgó el derecho a usar en todos sus actos oficiales un escudo de armas, consistente en dos leones rojos y levantados, que tengan una cruz en medio, asida con las manos y tan alta como los leones, hasta arriba, en campo dorado, y encima de la cruz, una corona entre las cabezas de dichos leones, con su timbre y follajes. En 1575 le dio el rey el título de “muy noble y leal ciudad”.

CORSARIOS Y PIRATAS

Francia e Inglaterra veían la posibilidad de la creación de un imperio marítimo para ellas también y miraban para el Nuevo Mundo. Sabían de las riquezas que España tomaba de



América. Decidieron participar de esas riquezas autorizando la piratería y la “patente de corso” en el mar Caribe, cuando no enviaban expediciones corsarias que asaltaban para saquear las colonias de España, siendo Cartagena una de las preferidas.

Robert Baal

El primer pirata en venir contra Cartagena fue el francés Robert Baal o Val o Wal. Soledad Acosta de Samper da una nueva grafía al apellido al escribirlo Bahal. El fundador Heredia todavía vivía cuando atacó a Cartagena este pirata en 1544.

En 1559 a los trece años del ataque de Robert Baal, otro pirata francés Martín Côte atacó a Cartagena con siete grandes navíos y mil hombres. La ciudad no había construido murallas aún pero hubo resistencia contra el ataque pirático pues el gobernador Juan de Bustos y Villegas, con la ayuda del cacique Maridalo de Tierrabomba y sus 500 flecheros, cavó trincheras y clavó púas emponzoñadas en los sitios de desembarco. Sin embargo Côte dominó a la ciudad y sacó gran botín de ese ataque

John Hawkins.

Este pirata era de origen inglés, vino en julio de 1568 y de manera disimulada se fondeó en la bahía con su escuadra compuesta de cuatro navíos grandes y siete pequeños. Ofreció en venta al gobernador Martín de las Alas esclavos y mercancías y pedía un permiso para montar una feria comercial. Pero el gobernador no se creyó el cuento posiblemente porque ya estaría enterado que ese era el método de ataque del inglés que le había servido para tomar a otras ciudades y saquearlas. El gobernador no autorizó la feria y armó a la ciudad. Acle, o Esquín, como también se le llamó al inglés, bombardeó la ciudad ocho días pero desde la ciudad se le respondía al fuego. Hawkins, zarpó frustrado en su ataque jurando volver, pero nunca lo hizo.

Francis Drake

Era pariente de Acle o Hawkins este Drake, el Draque, o el Dragón, como lo llamaban los españoles. Por la hazaña que realizó dándole la vuelta al mundo por el estrecho de Magallanes la Reina Isabel le otorgó el título de Sir, siendo el segundo navegante en hacerlo. Drake se presentó frente a Cartagena en 1586 con 23 navíos y tres mil hombres a bordo. Su flota entró por la Boca Grande yendo él mismo en un batel sondeando la profundidad.

Los primeros hombres bajaron en la extremidad de la península de Bocagrande, llamada entonces “Punta del Judío”, mientras que el resto de la flota intentó un desembarco en la bahía de las Ánimas”, en pleno centro de la ciudad. Los españoles pusieron una cadena flotante con barriles para cerrar el paso de la vía de agua en el fuerte Boquerón (el primero que se construyera en la flamante ciudad), donde hoy día se halla el fuerte del Pastelillo. Este desembarco fue hecho de noche. Por otra parte Drake avanzó por Bocagrande y logró a pesar de la resistencia llegar a las cercanías de donde hoy está el baluarte de Santo Domingo, que no existía en esa época. Drake tomó la ciudad al amanecer, las autoridades a la cabeza de las cuales estaba el gobernador don Pedro Fernández del Busto se refugiaron en Turbaco desde donde iniciaron negociaciones con el pirata inglés. Este exigía el pago de un rescate so pena de quemar doscientas casas de la ciudad. Hizo destruir a cañonazos una nave de la catedral que estaba en construcción apenas.



Lo anterior decidió a las autoridades al pago del expolio exigido por el inglés y se llevó 107.000 ducados que Drake dejó constante en un recibo que se ha perdido. Se llevó todas las joyas y campanas de la ciudad además de 80 piezas de artillería.

Vernon en busca de arrodillar a Blas de Lezo

Vernon sitió a Cartagena en 1741 cuando en marzo de ese año se presentó frente a Cartagena con la escuadra más poderosa que hasta entonces había atacado a la ciudad.

Las contradicciones internas del capitalismo europeo se reflejaban en una lucha por los mercados extra-europeos y América estaba entre estos. El poder español tenía una concepción de su comercio en las colonias de ultramar de tipo monopolístico, mientras que la expansión industrial inglesa concebía el mercado como libre, principio básico del capitalismo imperialista del momento que se basaba en la mayor producción y en la competencia, no en el mercado cautivo. Así, tenía que derrotar a España en América en su larga rivalidad comercial. Los barcos ingleses no respetaban el sedicente exclusivismo de la Corona descubridora (fue tan extremo en los comienzos de la Conquista que Aragón, que teóricamente era un reino aparte y la Generalidad de Cataluña no podían venir a América como empresarios) de España, (entiéndase como España, para estos efectos, a Castilla), como propietaria de los mares en sus colonias. El sistema español destacaba naves para impedir el goce de la navegación de las potencias inglesa, holandesa, danesa y francesa, de manera alternativa según la política en Europa. América era el teatro de la guerra de las incompatibilidades políticas del Viejo Continente. Dentro de este orden de cosas entenderemos el que un guardacostas español que dos años antes - en 1739 - que había interceptado al navío inglés que comandaba el capitán Jenkins, y le hizo cortar la oreja a este como castigo y mensaje de advertencia al rey inglés suscitara tan grande algarabía entre el público británico que protestó y presionó al Parlamento para que declarara las hostilidades puesto que los comerciantes ingleses tenían muchos intereses en la navegación, no obstante que existen historiadores que sostienen que la historia de la “Oreja” fue solo un bulo inglés para desacreditar a España aun más ante el respetable de la nación inglesa y la indispusiera, si cabe, más contra su competidora, en otras palabras que la tal “oreja de Jenkins” era un estratégico colgajo metido en una botella de alcohol llevado dramáticamente al Parlamento en una de sus sesiones; ¿inventarían los ingleses eso de que en la guerra y en el amor todo es válido? además de que para vencer al enemigo primero hay que desacreditarlo como a alguien sin honor en una guerra, pretendidamente caballerisca, recordar como ejemplo el cruce de notas entre Vernon y Lezo y el de Pointis con Sancho Jimeno. Sin embargo, cuando Vernon le dice al español que ha tomado Portobelo y que ha tratado bien a sus prisioneros y que espera que los españoles traten bien a los británicos que tenían presos, el español le dice como respuesta que esa es la costumbre española y le deja ver que saben que lo de Jenkins no es sino una patraña. Si fue patraña o no, no lo sabremos a ciencia cierta, pero sí que fue efectiva la historia para gastar un mundo de dinero en armar la escuadra que Vernon situó en el mar enfrente de Cartagena. Esa escuadra poderosa de que hablábamos antes estaba compuesta por 186 barcos, entre navíos de guerra, fragatas, bombardas, brulotes (eran barcos incendiarios) y los de transporte. Esta expedición corsaria estaba bajo el mando del Almirante Vernon, tripulada por 12.600 marinos, y que además traía 8.000 soldados, 2.000 peones y mil negros esclavos para un gran total de 23.600 combatientes. Cuatro mil norteamericanos reclutados en Virginia -aun eran súbditos británicos- venían a cargo del hermano de Washington, futuro libertador de las Trece Colonias. Era la tercera vez que Vernon intentaba atacar a Cartagena en el último año pero en las dos ocasiones iniciales solo bombardeó y en la segunda fue puesto con los pies en polvorosa. Pero ahora era en serio si



comparamos que la flota del duque de Medina-Sidonia solo tenía 123 navíos y ya era llamada la “Armada Invencible”. Dieciséis días con sus noches duró el combate hasta abrir brecha los ingleses en la fortaleza de San Luis de Bocachica. En su “Diario” Blas de Lezo cuenta que en esos sucesos en dos semanas se dispararon 6.078 bombas y 18.000 cañonazos!

Pero los defensores se encerraron en la plaza fuerte de la ciudad y Vernon ya estaba avisando su victoria cuando les fue mal en su intento de tomarse el castillo de San Felipe, donde tuvieron 800 bajas, les hicieron 200 prisioneros y perdieron los pertrechos. Pero fue la peste y la disentería, al cabo, la que venció a los ingleses que morían como moscas apretujados en los barcos, además el general de las tropas de tierra Wentworth y Vernon, almirante de la flota, no se entendían por incompatibilidades de carácter, la casa estaba dividida, como la de Usher... Ambos jefes se recriminaron mutuamente y el alto mando inglés decretó la retirada pero cañoneando y destruyendo en la retirada las fortificaciones de la bahía....

Otra vez, aunque costoso, el (a)salto para Cartagena pero las uvas habían estado verdes para el zorro marino!. De allí salieron varias enseñanzas, para los ingleses la principal que no hay que cantar victoria anticipada como los amigos de Vernon hicieron ya que hasta medallas acuñaron con don Blas de Lezo arrodillado ante el inglés con la leyenda de: “el orgullo español humillado por el Almirante Vernon” de las que hay muchas aun. Para los españoles que ninguna fortaleza sola podía contener al enemigo sino el sistema de la poliorcética en conjunto. España premió a Eslava con un título nobiliario en relación a Cartagena de Indias pero Lezo murió pobre y olvidado en Cartagena, donde fue enterrado ignorándose donde.

Quien cosecharía sus laureles sería su hijo Blas, quien sumó sus merecimientos propios a los de su ilustre padre y recibió un Marquesado.

CAPITULO VIII

LA FORTIFICACIÓN DE CARTAGENA COMPRENDE BALUARTES Y MURALLAS

La fortificación de Cartagena tuvo como razón de ser el contener los ataques piráticos y corsarios sobre la ciudad, que la arruinaban y la sometían al empobrecimiento periódico además de la precariedad de la seguridad propias al comercio, en una ciudad cuya motivación fundamental era la de responder a la vocación de puerto marítimo. Así comenzó primero su abaluartamiento y amurallamiento perimetral y el de sus cercanías y vías de acceso marítimo y terrestre. La primera obra de fortificación fue el baluarte de Santo Domingo y casi doscientos cincuenta años después el conjunto de las Bóvedas para cerrarla completamente.

Cartagena comenzó con la construcción de baluartes en los puntos que más lo aconsejaban los entendidos en el arte de la poliorcética o construcción militar por su debilidad o acceso fácil para el atacante. Es la etapa del abaluartamiento.

Un baluarte es un volumen de fortificación que sobresale en un “frente de plaza”. Su figura es pentagonal y se compone de dos caras, expuestas al enemigo; dos flancos o lados que terminan en la cortina o muralla; y la gola o cuello, que es una línea imaginaria que lo une a la misma y le sirve de acceso. Sus dimensiones y ángulos están regulados por la necesidad de cubrir con los disparos del cañón, desde sus flancos, la escarpa o parte exterior de la cortina o muralla y la cara de los baluartes que le son vecinos. La cortina, lienzo o muralla, es la pared de la obra defensiva que une entre sí los baluartes. Esa es la labor de amurallamiento.



FORTIFICACIÓN EXTERIOR

Hasta 1566 no hay constancia de obras de defensa, en este año se erige en la isla de Manga, el fuerte del Boquerón, o de la Caleta, donde en el s. XVIII el ingeniero Mac Evan levantará el fuerte de San Sebastián del Pastelillo, que protegía el paso del canal a la bahía de las Animas tendiendo una cadena que flotaba con barriles.

En 1567 se levantó una fortaleza o “fuerza” en la punta de Icacos, en el reborde meridional de Tierra Bomba, hoy Bocagrande, que se llamó San Matías, y que después que se construyeron las fortificaciones exteriores ya en la isla fue con la plataforma (desaparecida) de Santángel, guardianes de la Canal de la Boca Grande por donde había otrora entrado Heredia.

En el siglo XVII en Tierra Bomba se levantaba San Luis en Bocachica, posteriormente se construyó cerca de él el Fuerte de San Fernando al ser destruido San Luis por Pointis. Del otro lado del Canal de Bocachica enfrente de San Fernando se erigió el Fuerte batería de San José para cerrar el paso. Cuando era preciso esto se hacía con una cadena que flotaba con ayuda de barriles lo mismo que en Portobelo, (Panamá), y El Ferrol, en España.

En la antigua Punta del Judío, extremo de la península de Bocagrande, se construyó el castillo de Santa Cruz, existe hoy solo un muñón del mismo. Del otro lado funcionaba en llave con él el Fuerte de la isla de Manzanillo, que existe parcialmente y esta hoy día integrado en las edificaciones de la Casa de Huéspedes Ilustres de Cartagena. Además de estos cierres a la canales de Bocachica y Bocagrande se erigieron otras obras defensivas menores en el lado exterior al mar abierto en la isla de Tierrabomba, en Crespo.

EL CERCO FORTIFICADO DE LA CIUDAD.

El baluarte de Santo Domingo inicia la serie de construcciones del encerramiento de Cartagena a principios del siglo XVII. Este buscaba proteger el acceso a la ciudad desde Bocagrande después de la nefasta experiencia del ataque de Drake cuando allí no había defensa sino apenas una trinchera. Según Rodolfo Segovia Salas en su obra “Las fortificaciones de Cartagena de Indias, Estrategia e Historia” es en el baluarte de Santo Domingo, hacia 1602, donde el esquema de Antonelli comienza a realizarse. Su sobrino Cristóbal de Roda, ingeniero también, cimentó el primer baluarte que llevaría el nombre inicial de San Felipe, por el nombre del Monarca reinante, fue rebautizado como Santa María posteriormente, pero el “populus” terminó por asociación al convento de Santo Domingo llamándolo de igual manera.

Con el nombramiento del gobernador Diego de Acuña (1614) la edificación castrense en la ciudad se acelera. Autoriza la construcción de los baluartes de Santa Catalina y San Lucas en el noreste de la ciudad, mirando a la Boquilla. Estos respondían a la escuela italiana de abaluartamiento, ya pasada de moda, y que había sido superada por la escuela flamenca u holandesa, que extendía fosos y revellines avanzados para dificultar el acercamiento del enemigo. El Espigón, mal llamado La Tenaza, es una obra complementaria para cerrar una playa que las escolleras de Arévalo permitieron, cuando este ingeniero reparó los baluartes afectados por el mar de leva en los baluartes de Santo Domingo, San Lucas y Santa Catalina.

San Ignacio, llamado inicialmente de los Moros, por haber participado en su construcción alarifes moros debió quedar terminado -según Segovia Salas-, a quien venimos siguiendo, hacia 1630. Gracias a Juan de Herrera y Sotomayor, el baluarte tuvo su tamaño actual, su garitón abarrocado y su rampa hacia 1730. Le da nombre la iglesia antiguamente llamada de San Ignacio



y hoy catedral sucedánea de San Pedro Claver, que forma parte del Colegio de la Compañía de Jesús.

El arrabal, o lugar poblado fuera de la muralla, comienza a ser cercado hacia 1631 y queda incorporado al casco inicial de la ciudad. Es el antiguo huerto de Getsemaní, “piedra- molino de aceite”, que está dramáticamente ligado a la tradición cristiana y que perteneció a la señora Durán, viuda de un encomendero de los primeros días de la ciudad y posteriormente al deán Juan Pérez de Materano, primer músico y teórico musical de América.

La obra más importante de este segundo cerco de muralla (que hacía perder técnicamente la condición de arrabal al barrio de Getsemaní) se debe a Francisco de Murga hacia 1631 como se dijo antes. Su obra más poderosa es la batería llamada de la Media Luna que servía de puerta del lado de tierra firme a la ciudad. Para 1633 el Arrabal quedaba como un párpado de piedra cerrando desde la bahía de las Ánimas (Centro de Convenciones) hasta el semi- derruido baluarte de San Miguel de Chambacú, que parcialmente cedió paso al puente del ferrocarril, en la ciénaga o caño del mismo nombre.

Se puede decir que Francisco de Murga es el gran constructor de la Cartagena amurallada. Terminó y consolidó sus cortinas y construyó fuertes en la bahía interior; en cien años, 1633, Cartagena estaba cerrada, con excepción del lado noreste o lugar donde luego se levantaron las Bóvedas.

Otro gran constructor fue Don Pedro Zapata de Mendoza, con el conjunto de fortificaciones que es el simplemente llamado Castillo de San Felipe, y que en opinión del ingeniero militar Don Juan Manuel Zapatero es el arquetipo de la escuela de fortificación hispanoamericana.

Cuando se cierra Getsemaní en 1631 se piensa en cerrar el lado de la ciudad enfrente de ella, traspasado por el puente sobre el caño de San Anastasio, con una puerta que Pointis destruyó. La actual, y segunda de las puertas, la construyó en 1704 Juan de Herrera para reparar la brecha dejada por los franceses, y dotar a la ciudad con una puerta digna del Arte, embellecida con su portada barroca y sus columnas toscanas. Es la famosa Boca del Puente, en la boca central se tumbaba una puente llamada de San Francisco para pasar el caño de San Anastasio.

Es una de las dos aparentes incongruencias, que producen confusiones para los legos y visitantes de la ciudad, en las denominaciones o topónimos asociadas a Cartagena, como aquello de “boca de un puente”, y de ¿ cómo un canal puede ser un dique al propio tiempo?, (el Canal del Dique), que ya explicados situacionalmente, extinguen la perplejidad!

EL CIERRE DEL CERCO: LAS BÓVEDAS

Toda ciudad “plaza fuerte”, categoría que tenía Cartagena en esa época, debía tener bóvedas para guardar pertrechos, víveres, y eventualmente alojar a la tropa para descansar o guarecerse de los ataques. En varios puntos Cartagena las tenía también. Pero no de manera independiente. Y le correspondió a Don Antonio de Arévalo, quien las había propuesto desde 1773, el construirlas. Las 24 bóvedas de la ciudad se comienzan en 1789, pero en 1795 se las utilizaba también para cuartel. Sus pórticos se cierran en 1798. Su azotea, terrado, solado, o techo superior, tiene dos metros de tierra apisonada, de grosor. Las Bóvedas completan el cerramiento total de los baluartes y murallas de la plaza fuerte de Cartagena. Cerró un ciclo de construcciones, que había comenzado doscientos cincuenta años atrás, el gran ingeniero que fue don Antonio de Arévalo.



CAPÍTULO IX

LA NECESIDAD DE COMUNICAR A CARTAGENA CON EL INTERIOR DEL PAÍS SE SATISFIZO INICIALMENTE CON UNA VÍA ACUÁTICA Y TERRESTRE

Menos de un siglo después de su fundación Cartagena de Indias era el primer puerto comercial del Caribe. En los comienzos de su creación la “flota de los galeones” hacía dos veces al año la llamada “carrera de las Indias”. Era un puerto mediante el cual España se comunicaba con todo su imperio de América. Y el mundo.

Pero Cartagena era una ciudad aislada en una época en que las comunicaciones efectivas se hacían por vía marítima. Su comunicación con su “hinterland” , transpaís o país interior, la Nueva Granada, se hacía por el río Magdalena y era un problema mayúsculo el forzar las “bocas de Cenizas” o desembocadura del gran río, al ir o al venir del interior del Reino. En los comienzos se utilizó la vía terrestre en dirección al río aunque era más caro e implicaba transbordos.

El camino por tierra tuvo variantes y surgieron a orillas del río varias “barrancas” y lugares de embarque y desembarque que se complementaron con bodegas y posadas. Recuas de mulas completaban las instalaciones precarias de estos “puertos”. La primera fue la de Malambo, fechada en 1562, pero en años anteriores un Mateo Rodríguez tenía otras barrancas, una con su nombre. Mateo Rodríguez había hecho abrir el camino desde esta barranca hasta Cartagena. Después pasó esta a llamarse “Barranca de Doña Luisa”. En 1571 el tal Mateo Rodríguez pidió al gobernador que le concediese la barranca que construyó cerca de la villa de Tenerife a la cual se iba, según él, en un día menos desde Cartagena que desde la de doña Luisa. En 1571 habían, pues, tres barrancas funcionando.

LA IDEA INICIAL DEL CANAL

La barranca creada de última por Mateo Rodríguez era no solo la más corta en relación a la duración del recorrido desde Cartagena sino que “por mar y por una ciénaga que dicen de Matuna se puede llevar (un) caño para esta ciudad (de Cartagena) en barcas y canoas...”.

El informante oficial pedido por el tal Mateo al gobernador en su solicitud inicial de concesión afirmaba lo dicho por aquel cuando anotaba cómo desde la ciudad de Cartagena se podían llevar por mar en barcas y canoas ropas y mercaderías por el caño de Calvara (?), o de la Vara , hasta tres leguas del puerto y barranca que ahora ha descubierto y puebla (habitaba) el tal Mateo Rodríguez.

Era, pues, el comienzo de un camino mixto, de vías acuática y terrestre. De allí nace la idea de conectar las ciénagas entre sí para unir sus aguas y convertir toda la vía en acuática. Probada la ventaja de esta barranca el gobernador se la concedió a Mateo como este pedía para que explotara el puerto y la navegación por el caño. Pero el negocio era productivo y al poco tiempo el Cabildo de Cartagena concedió a Martín Polo el derecho a montar otra barranca un poco más allá de esta, aguas arriba.

El litigio por las barrancas había empezado dado lo pingüe que era el negocio. El 23 de abril de 1575 Mateo Rodríguez protestó contra Martín Polo pidiendo que a este se le debían parar sus trabajos, Polo contestó diciendo que su barranca era concesión del Cabildo, único autorizado para dar tierras de la ciudad según una Real Cédula de 1550 y que la de Mateo Rodríguez era



nula porque se la había dado el gobernador. El gobernador falló a favor de Mateo Rodríguez y la Audiencia de Santafé lo confirmó, la sentencia dijo además que nadie se podría instalar en el espacio de diez leguas río o canal arriba de la barranca de Rodríguez. Este reclamó que la concesión no debería ser a diez años como decía la sentencia sino a perpetuidad en las dos leguas que se le asignaron. Polo protestó contra su rival diciendo que las dos leguas debían contarse para la concesión de Rodríguez de cinco en una ribera del caño y cinco de la otra. Aunque Rodríguez volvió a ganar el pleito, en la práctica Martín Polo seguía con sus trabajos en su barranca, y en 1578 llegó de Madrid una Real Cédula en donde se decía que dicho capitán Polo había abierto un camino desde su barranca y que “ahora quería abrir y buscar el caño de la ciénaga de Matuna para que las canoas entren con facilidad en la ciudad de Cartagena y puedan volver al puerto de (H) Onda sin que sea necesario entrar en la mar...”, o sea por Bocas de Ceniza. En esta forma Martín Polo se apoderaba del ejecutar la idea original de Rodríguez, a la larga se le autorizó a Polo, a pesar de las sentencias anteriores a favor de Rodríguez, a que concluyera su barranca, “donde pudiera hacer la carga y descarga de las mercancías que fuesen a Cartagena o al interior del Nuevo Reino, y así mismo un camino a Cartagena por el que, en diez años de plazo, no pudiera sino él transitar con sus recuas, se le concedió además que en la ciénaga de Matuna pusiera una barca grande en que se metieran las recuas cargadas para evitar los daños que los trasbordos causarían a las mercaderías, con un plazo de diez años para realizar los trabajos, Polo lo tuvo listo en solo tres años y los mercaderes y viandantes comenzaron a utilizar con preferencia la nueva vía, las canoas salían de Cartagena hasta la ciénaga de Matuna y después las recuas seguían de allí hasta la barranca. Polo ganó en la contienda pero el negocio había probado al menos su bondad relativa porque era una vía acuático-terrestre y podía ser más fácil y barata la comunicación si se pudieran unir las ciénagas dispersas a lo largo de la porción de la vía terrestre.

DON PEDRO ZAPATA DE MENDOZA Y RIEDERER DE PARR

Como anota Eduardo Lemaitre en su trabajo sobre el Canal del Dique, que seguimos de cerca, este estaba en el ambiente en aquellos tiempos de mediados del siglo xvii. El gobernador Alonso Turrillo se había dirigido al rey pidiéndole cien mil pesos para la obra. Posteriormente el gobernador Clemente Soriano quiso acometer la obra pero la muerte se lo impidió.

Pedro Zapata de Mendoza vino a Cartagena para entrar hasta Antioquia en donde se le había nombrado Gobernador. Pero muerto Soriano, gobernador de Cartagena, la Real Audiencia de Santa Fe lo encargó interinamente de la gobernación de la ciudad. Apenas posesionado de la gobernación de Cartagena Zapata de Mendoza conoció cómo la obra de abrir el canal era posible. Se dirigió oficialmente al Cabildo de Cartagena en sesión de 23 de octubre de 1649 sobre el asunto. El Cabildo acogió positivamente el anteproyecto, y se dirigió con el ingeniero D. Juan de Somovilla y Tejada, el gobernador Zapata a esos parajes después de las lluvias como había prometido y se consagró a llevar a cabo la obra. En 19 de enero de 1650 los peritos presentaron su dictamen por escrito. El problema era la financiación. Y resolvieron prestar el dinero necesario. El Cabildo de Cartagena pidió contribución voluntaria a los demás puertos a lo largo del canal pero solo respondió el de Simití modestamente. Cartagena tenía poco crédito y nadie quiso prestarle, a lo que el gobernador Zapata encaró respaldando con su firma personal el préstamo que se hizo a los Conventos de Monjas de Santa Clara y Santa Teresa.



LA EXCAVACIÓN DEL CANAL

Se reunieron los negros e indios que estuvieren en la región hasta Tolú por orden del gobernador Zapata, y a los esclavos de la misma zona, en la obra del Canal, pagándoles la comida diaria y ocho pesos al mes. Fueron casi dos mil hombres los reunidos. Según Ybot León en su obra “La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada” ,citado por Lemaitre, era de las obras de América en que más número de mano de obra se había empleado.

De acuerdo con el trazado el Canal debía seguir una ruta distinta a la del camino mixto seguido hasta entonces aunque estuviese inspirado en él. El cauce se extendería-según Ybot León- 4.500 varas desde la ciénaga de Palenque hacia el río, por una parte; y 2.000 (varas) hasta la de Matuna, con una anchura de 17 varas de una a otra orilla y con una profundidad media de cinco varas.

El día 24 de junio de 1650 en el Cabildo se leyó una carta del Ingeniero Juan de Somovilla y Tejada en que se daban las obras por terminadas, en las cuales se habían gastado 30.000 pesos. El 20 de agosto siguiente (hace 351 años) se pusieron en comunicación las aguas del río Magdalena con las de la bahía de la ciudad de Cartagena.

La apertura quedó consignada por el testigo ante quien se hizo, el teniente gobernador de Tenerife, quien dijo: “ como oy día de la fecha entre el cuatro o cinco de la tarde al parecer según el sol, vide que la gente que trabajaba en el dique y rrio nuevo por orden de su señoría el ámese de campo D. Pedro Zapata...” (aquí se enumeran sus títulos) “rompieron la tierra que estava en la voca del dicho rio grande de la Magdalena y habiéndolo hecho entró gran golpe de agua y corrio con gran violencia por el dicho rrio nuevo avaxo según su corriente y al parecer muy navegable por tener en la voca sobre la tierra ocho palmos de agua que con mucha brevedad después de su rompimiento quedo en esta forma aunque al parecer el dicho rrio de la Magdalena esta oy muy baxo y sin ninguna creziente”...

Al comienzo, y mientras se pensó que la obra habría de ser definitiva, fue la preferida de los comerciantes, hasta el punto que los caminos terrestres llegaron a borrarse con la vegetación.

Aunque el negocio era pingüe la renta entraba poco a poco y el Cabildo la quería ya amasada como capital y resolvió arrendar las rentas a varias personas, sucesivamente, y estas atendían más a sus propias ganancias que al mantenimiento del Canal. Con lo que pronto la vía se convirtió en inútil. La vía se medio abandonó y se volvieron a usar las recuas de mulas y a resurgir las barrancas. La navegación, sin embargo, continuó de manera intermitente por algún tiempo, ya para la época en que la Armada de los galeones, en 1679, quiso abastecerse de las vituallas del interior del reino se comprobó que por el Canal ya no corría el agua . En 1685 un memorial del mismo Cabildo al Rey certifica esa situación. Hasta 1724 se pierde el hilo documental de lo que pasó con el Dique, en que se sabe que el Dique rentaba bien, indicio de que su aprovechamiento mostraba sus buenas condiciones. Después de 1724 otra vez el Dique se arrienda en la mitad de su recorrido, lo que indica que se había vuelto al sistema de vía semi acuática y semi terrestre con que se iniciaron las obras cuando Mateo Rodríguez y Martín Polo comenzaron a hacer sus barrancas: una parte del trayecto, de Cartagena hasta Mahates, por agua; y la otra terrestre hasta el río Magdalena.

En 1725 resurge la cuestión del Canal cuando el gobernador de Cartagena, D. Luis Aponte, consciente este de la importancia que el Dique tenía para el aprovisionamiento de la Plaza y de la flota o Armada de Galeones, resuelve proponer al Cabildo de Cartagena los días 22 de febrero y 5 de marzo del año citado deliberar sobre el Dique. Francisco de San Martín y Francisco Herranz y Meñaca hicieron una propuesta, con la que se comprometían a “abrir y aderezar” la navegación por el Canal, y a mantenerlo limpio, desde el río Magdalena hasta Matunilla, o sea del río al mar



prácticamente, abriendo un nuevo cauce por el llamado “caño de Machado”, que según ellos era mejor camino, pues el antiguo tenía un recodo o meandro de tres leguas que embalsaba las aguas, pedían a cambio que se les diera todo el Canal y el “Paso de la Balsa” de Mahates en arrendamiento por diez años, a razón de 1.000 pesos mensuales.

EL DIQUE EN EL SIGLO XVIII

A partir de las obras ejecutadas por San Martín y Herranz y Meñaca el Dique entró a servir de manera aceptable ; pero no hay noticias precisas de que pasó entre los años 1735 y 1789. Parece que después de los diez años de San Martín y Herranz y Meñaca el Dique volvió a la administración directa del Cabildo, pero de manera negligente, pues Caballero y Góngora en su Relación de Mando dejó constancia de que el Canal tenía tantos embarazos y trabas que no se podía transitar por él sino algunos meses al año.

Es, pues, lo más probable que durante aquel lapso se utilizaran los tres tipos de transportes, a saber: el acuático, durante la estación lluviosa, el terrestre en el verano y el mixto, terrestre y acuático, que consistía en que alguno de los dos trayectos, al ir o al venir, se hacía parte por tierra y parte por el canal. Así estuvo la concesión y utilización del Canal hasta cuando una Real Cédula de 1790 ordenó que fuese entregado a la Real Hacienda, para que esta mejorara la navegación. El virrey Ezpeleta ordenó en seguida que esto se formalizara en el Cabildo y se hizo el mismo año. Al ingeniero Arévalo se le ordenó que fuera al canal para que recomendara las obras necesarias para que el tránsito fuera permanente. Don Antonio de Arévalo hizo dos proyectos que dirigió al Rey en 1794; uno con las reformas ineludibles y el otro con obras de simple mejoramiento, pero al rey, que era en ese momento Carlos IV, no le agradó aquello y en Real Orden de 27 de abril de 1796 dispuso que fuese el Real Consulado de Comercio, organismo que acababa de ser establecido en Cartagena el que se encargara de lo que a su majestad el Cabildo quería cederle. Pero el Consulado tampoco quiso aquella cesión que considera perjudicial para sus intereses y resolvió en 23 de junio de 1797 que conjuntamente con el Cabildo entre los dos sufragaran los gastos que valía el proyecto de Arévalo o sea el de las reformas ineludibles pues el otro era excesivo.

Durante la guerra de la independencia el canal aún servía para navegar pues Sanarrusia, o Cenarruza, fue sorprendido por los realistas cuando quería romper el sitio de Morillo con un convoy de víveres por el Dique con destino a Cartagena, lo que motivó su suicidio. También se sabe que Padilla entró en la bahía con sus fuerzas sutiles (lanchas, canoas y bongos flecheros) en 1821 por el mismo Canal, viniendo del Magdalena para ayudar al asedio terrestre que Montilla tenía sobre Cartagena.

EL CANAL DESPUÉS DE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

El primer intento de la República para rescatar la navegabilidad del Canal lo hizo Bolívar en 1823 al conceder a D. Juan Bernardo Elbers, súbdito alemán, el monopolio de la navegación a vapor por el río Magdalena, el primer barco a vapor que navegó por él se llamaba “Fidelidad”, cuyo privilegio incluía uno sobre el Canal de manera extensiva, no obstante que el Canal era propiedad del municipio de Cartagena. En mayo de 1824 el señor Elbers se dirigió al Cabildo de Cartagena para avisarle que se hallaba dispuesto a hacer una visita de inspección en el Dique con el fin de abrir un canal seguro para la navegación de los buques de vapor y demás embarcaciones que por él quisieran venir desde el río Magdalena hasta esa ciudad. El Cabildo responde a Elbers que el Dique es de Cartagena pero que desea contribuir con Elbers a la prosperidad del comercio



de Cartagena y que oír las proposiciones que a bien tenga hacerle al Cabildo. Elbers practica una visita al Dique con el cónsul británico Edward Watts y se muestra entusiasta de la obra; por su parte el general Montilla siguiendo órdenes de Bolívar acucia al Cabildo y al Jefe Civil y Militar de Cartagena para que relimpie el Canal. Montilla envía al Cabildo una nota fechada en 25 de septiembre de 1828 en la que dice que el Libertador-Presidente está persuadido de que la apertura del Dique que desde Mahates sigue a Barranca es un elemento necesario para la prosperidad de Cartagena y aun para la de varios puntos del interior. Pero Cartagena no estaba para obras públicas sino para la lucha política entre bolivianos y santanderistas por lo que aquella comunicación y otras más que envió Montilla sobre el asunto así como las dadas a las propuestas de Elbers fueron respondidas de manera ambigua y desconcertante según lo dice don Mauricio N. Visbal, en una interesante monografía sobre el tema. Cartagena tuvo que esperar varios años más para que las autoridades republicanas volvieran a acordarse de la arteria vital.

LA OBRA DE TOTTEN Y LA FUNDACIÓN DE CALAMAR

Fue en 1844 cuando la Cámara Provincial de Cartagena resolvió poner el Canal del Dique en manos de una Junta especial para que se ocupara del asunto, la junta celebró un contrato con el ingeniero norteamericano G. M. Totten para la rehabilitación del Canal. Sabía Totten que el trecho abierto por Zapata de Mendoza siglos atrás era el más difícil para la navegación. Excavó, pues, allí, en el curso de seis años 15 kilómetros entre la ciénaga de Sanaguanare y el río, con una compuerta en cada extremidad y abriendo una nueva boca sobre aquel, junto a la cual se fundó el 1 de enero de 1848 la población de Calamar. La provincia de Cartagena invirtió allí todos los recursos acumulados por el espacio de algunos años; invirtió una gran suma que la Compañía de Navegación del Dique por Vapor le facilitó, del auxilio que para aquella empresa tenía acordado el Gobierno Nacional. Dio termino Totten a la excavación quedando solo perfeccionar las obras. Así fue como a mediados del siglo diecinueve se abrió la tercera boca del Canal que es la misma que hoy existe. El 15 de junio de 1850 la Junta echó al agua una pequeña embarcación a vapor llamada Calamar que llegó felizmente por el Canal hasta Mompox el 24 de dicho mes.

La supresión del monopolio del tabaco por parte del Gobierno Nacional impidió el pago a Totten y a otras personas más, a quienes la Provincia de Cartagena debía, y el mantenimiento de la navegación por el Canal. El Dique se abandonó y en 1852 el Canal estaba deteriorado, y la compuerta que lo unía al río estaba destruida por una creciente. Se liquidó la Compañía de Navegación del Dique por Vapor y se rescindió el contrato con Totten que era su director.

El comercio de Cartagena iba de capa caída.

La idea de rehabilitar el Dique llevó a la Junta del Canal a celebrar en 1855 otro contrato con el súbdito holandés Enrique Van Dryes, en virtud del cual este completaría y perfeccionaría la obra de Totten en dos años y se comprometía a pagar 3.000 pesos anuales a cambio de la propiedad que la Junta le daría por sesenta años sobre el Canal y la exclusividad de la navegación a vapor por este. De este intento no quedó anda.

Surgieron otros contratistas, señores Maciá e Hijo, con quienes la Junta celebró un convenio para “poner franca y expedita la comunicación entre esta ciudad y el río Magdalena por el Dique”, contrato que fue también rescindido. En 1862 el general Juan José Nieto, victorioso en la refriega llamada de “los Supremos”, pudo ocuparse del problema del Canal. Obtuvo de la Asamblea Legislativa autorización para una nueva compañía de navegación no solo para el Dique sino



también por otros ríos que se habían explorado y eran navegables. El Presidente Nieto convocó a una reunión general de comerciantes para proponer el tema de la apertura del Canal pero solo se reunieron dos mil pesos para la obra, pues la verdad es que los comerciantes cartageneros ya estaban pensando en que la solución para sus problemas de transporte solo la satisfaría el ferrocarril que uniera a Cartagena con el río. Nieto cayó del poder, en parte por el descontento que existía sobre el empréstito forzoso que ordenó a los comerciantes para financiar el proyecto ante la escasa colaboración de dos mil pesos que los comerciantes hicieron.

En 1860 el problema del Dique estaba irresoluto. En 1864 los vencedores de la revolución otorgaron otro privilegio exclusivo para la navegación por el Dique con la firma Lavalle Hermanos, de la ciudad de Honda, a cambio de que se ocupara de la relimpia del Canal pero esta concesión quedó en nada también, hasta que expiró en 1870.

EL PROYECTO DEL FERROCARRIL

Al largo y complejo vía crucis canalero se le añade un elemento perturbador: el proyecto de construir un ferrocarril para enlazar a Cartagena con el río Magdalena. Con el propósito de acabar de una vez por todas con las vicisitudes de la vía acuática en la búsqueda de Cartagena de llegar al interior del país.

Ya en 1845 había aparecido en la Gaceta de la Nueva Granada la posibilidad de unir a Cartagena con Antioquia. El Congreso de los Estados Unidos de Colombia aprobó una primera ley con el objeto de estimular la construcción “de una línea férrea que uniera la bahía de Cartagena con el río Magdalena”. Se firmó un contrato en 1865 entre el Secretario de Hacienda y Fomento de la Unión y el ingeniero William Francis Kelly, mediante el cual este se comprometía a constituir una sociedad para adelantar la obra, y el gobierno le daría los privilegios y garantías habituales: exclusividad en la operación durante cincuenta años, tierras, etc. Asunto que quedó en nada. El proyecto fracasó por las dificultades del terreno y la escasa población con carencias de actividades agrícolas, industriales o mineras, que le hubieran podido dar movimiento a la nueva vía, pero es probable, según cita Lemaitre, que la rivalidad con Barranquilla tuviera algo que ver porque el Estado de Bolívar había firmado un contrato con Ramón Santo Domingo Vila y Ramón Jimeno Collante, para construir un ferrocarril que uniera a Barranquilla con el mar: obra esta que después de una rescisión de este primer contrato, conseguido por presiones del comercio cartagenero fue al fin construido por ingenieros ingleses y alemanes, y terminado en 1870, al llegar las paralelas de hierro a la población de Puerto Salgar.

EL FERROCARRIL A PUERTO COLOMBIA

La necesidad de Barranquilla era la misma de Cartagena, unir al río Magdalena con el mar de forma definitiva. Pero el puerto de Salgar no era profundo y las naves tenían que fondear a varios kilómetros de distancia, en las cercanías de Punta Nisperal a donde la carga era llevada y traída en bongos y planchones., con sobrecostos. El comercio barranquillero consiguió en 1873 la prolongación de las paralelas a dicho lugar donde se debía construir un malecón trasatlántico. Esta prolongación se demoró y cuando diez años después se iniciaron los trabajos las condiciones de Punta Nisperal ya habían cambiado y fue necesario llevar las paralelas hasta la bahía de Sabanilla , donde existía un punto llamado Puerto Belillo, que por el momento era apto para habilitarlo como terminal. Pero Puerto Belillo tampoco tenía las condiciones para un



verdadero puerto terminal así que se varió la ruta, y se construyó otro malecón en un lugar diferente de la misma bahía de Sabanilla. Este lugar, Puerto Cupino, tampoco tenía estabilidad en su fondo. La línea férrea se prolongó de nuevo y el 31 de diciembre de 1888, bajo el gobierno de Núñez, la ciudad de Barranquilla celebraba la inauguración de su nuevo puerto marítimo, al que se le denominó Puerto Colombia.

Mientras, en Cartagena la idea de construir un ferrocarril al río Magdalena seguía vigente, bregando para ganarle a la idea de rehabilitar el Canal del Dique. Todavía la idea de abrir el Canal del Dique tenía adeptos, pero nada se hacía. El comercio no tenía plata para abrir el Canal, y la carencia del Estado para habilitar la vía era notoria. En cambio Barranquilla tenía una sola meta, construir el ferrocarril y a ella se dedicaba con fervor.

POR INTERÉS Y ORIENTACIÓN DE NÚÑEZ SE ABRE NUEVAMENTE EL CANAL DEL DIQUE

A fines de 1870 Núñez ascendía en su carrera política, y a su empeño el Dique fue puesto en servicio regular.

El doctor Núñez llegó a Nueva York de 1877 y allí trató de organizar una compañía para abrir el canal, cosa fallida. También tuvo problemas para contratar el trabajo por cuenta del Estado; resolvió entonces solicitar los servicios de un ingeniero para dirigir la obra por cuenta del Estado. Un mes después Núñez escribió a su Secretario diciéndole que necesitaba que la Asamblea votara la partida del caso para comprar una o más dragas y para contratar al ingeniero. Aquello no resultó y Núñez volvió de Nueva York y reasumió la Presidencia del Estado el 22 del mismo mes. Al llegar Núñez presentó a la Asamblea Legislativa del Estado el proyecto de autorización para promover la canalización del Dique y su navegación por buques de vapor. En virtud de dicha ley Núñez nombró en Cartagena un Consejo Consultivo de la Dirección de la Empresa del Dique, con atribuciones para nombrar comisiones para la inspección del Canal, proponer plan de trabajo, presentar candidatos para nombramientos, etc.

El 7 de febrero de 1878 se autorizó la proyectada compra de una draga de excavación y un martinete y el envío de un ingeniero para la draga.

Durante 1878 se siguieron los trabajos: limpia de las orillas, mediante contratos de licitación, y los cortes y trabajos más importantes.

En el Diario de Bolívar de 3 de abril de 1879 se enumeran todas las obras realizadas por Mr. Moore, entre ellas la destrucción de los muros de las antiguas compuertas hechas por Mr. Totten y los cortes de curvas forzadas para rectificarlas.

El ingeniero Moore informó el 13 de marzo de 1879 que “la draga ha estado trabajando desde el 7 de octubre de 1878 en el Caño del Estero, Caño del Corcovado, Cuto, Caño Nuevo, uniendo la ciénaga de la Corcovada y Palotal y en el extremo oriental de Palotal.

El Superintendente del Dique, Camilo Beltrán, informa que se había concluido un canal de más de mil varas en la ciénaga de Palenque.

Aún a fines de 1881 continuaba la canalización, según informe del Secretario de la Superintendencia. Cuatro años se emplearon en estas nuevas obras de canalización, construcción de canales nuevos y cortes de las curvas del Dique.

Fue una nueva época. En el año de 1883 –según Donaldo Bossa Herazo en su libro “Cartagena Independiente”–, se formó en Cartagena la Compañía de Navegación por Buques de Vapor del Dique que existió hasta fines del siglo diecinueve o comienzos del veinte. Se fundó otra compañía, la de “Vapores del Dique y del río Magdalena”, filial de la Atlas Steamship Co. de Liverpool, con tres naves; la Compañía López y Navarro, con una nave; la Empresa Cisneros,



con dos; y la United Steamship, con una. Todo esto mejoró el comercio de Cartagena durante los ochenta y a pesar de la guerra de 1885 el ingreso aduanero de Cartagena se triplicó entre 1882 y 1887, el promedio de viajes fue de 19 al año y se transportaron 13.763 pasajeros en aquel período.

No todo marchó como miel sobre hojuelas, y Núñez entró a considerar la idea de construir un ferrocarril, como querían muchos cartageneros, para que uniera a Cartagena con el río Magdalena.

En 1894, antes de la muerte del presidente Núñez el ferrocarril estuvo terminado.

El problema era ahora que Cartagena tenía dos vías, pero compitiendo entre sí.

POR FIN, CARTAGENA TENÍA SU FERROCARRIL.

A fines de los ochenta el Gobierno Nacional volvió a pensar en el ferrocarril que tenía un antecedente en 1865, cuando se firmó un contrato con el ingeniero Kelly que quedó en nada.

Pero ahora Núñez retirado en El Cabrero se apersonó de la obra.

En 18 de noviembre de 1889 se firmó un contrato entre el Gobernador de Bolívar y el ingeniero Mac Connico, (detrás de él estuvo originalmente la United Fruit Company) en que este se comprometía a financiar y construir una vía férrea entre la bahía de Cartagena y el puerto fluvial de Calamar, sobre el Magdalena.

El comercio barranquillero y el cónsul americano en aquella ciudad cayeron a una sobre el proyecto diciendo que si Barranquilla no podía con su ferrocarril, siendo próspera, cómo iba Cartagena a poder sostener, con una población empobrecida y “de peones”, aquel ferrocarril.

Pero Mac Connico no se desanimó.

Se fue para Boston a organizar dos compañías de nacionalidad estadounidense: la Cartagena Terminal Improvement Company, y la otra, The Cartagena-Magdalena Railroad Company.

Pero en 1897 quedó claro que el ferrocarril no podría existir si no contaba con una flota fluvial propia. Entonces Mac Connico constituyó en Boston otra empresa, esta vez, la Compañía Fluvial de Cartagena.

El 10 de mayo de 1891 comenzaron los trabajos del ferrocarril, y en junio de 1893 se inauguró el muelle de la Machina, frente al Fuerte del Pastelillo, en el lado de Bocagrande.

En julio de 1894 toda la obra estuvo lista. La línea tenía 108.5 kilómetros con 11 estaciones intermedias que fueron Cartagena, Turbaco, Arjona, Las Piedras, Arenal (rebautizado como San Estanislao de Kotska, un santo polaco), Soplaviento, Higuieretal, Hatoviejo, San Cristóbal, Arroyo Hondo, Sato, Calamar, y estaba servido por cuatro locomotoras y 85 vagones.

Todo eso por solo dos millones de dólares.

El regocijo de la gente en general está compendiado en la carta del poeta José A. Silva, autor del Nocturno Tercero, sobre las maravillas del tren y del servicio, sin dejar de quejarse por la monotonía del paisaje que describe muy bien y la duración del trayecto agotador.

Pero el ferrocarril que se suponía iba a resolver definitivamente los problemas del transporte público entre Cartagena y el río Magdalena no tuvo el favor del público.

Este ferrocarril funcionó durante una primera época prácticamente sin ningún oficio ni beneficio, pues los perjudicados por él, los que transportaban por el río, se sintieron lesionados y formaron causa común con los dueños de las recuas de mulas, a lo que se sumó la idiosincracia de los habitantes de la región misionistas que no alcanzaban a desprenderse de sus sistemas viejos por siglos de movilización. El primer gerente de la Cartagena-Magdalena Railroad Company, mr. Francis Russell Hart, dio en Boston una serie de conferencias que recogió en un libro llamado “Personal Reminiscences of the Caribbean Sea and The Spanish Main” (“Recuerdos personales



del Mar Caribe y de Tierra Firme”) en donde podemos ver como la empresa luchó denodadamente para lograr que los campesinos abandonaran la mula y el burro para traer sus víveres a Cartagena. Solo con tarifas muy bajas tuvieron éxito, mucho después de iniciado el ferrocarril, contra lo que el gerente llamó “the burro competition”. Así, añadió el gerente, con expresión de Shylock, se imagina uno, “la plaza quedó en nuestras manos”.

Dos cosas obraron en contra del ferrocarril, la cuesta de Turbaco, error de trazado, y la competencia por el Canal, por el cual, en invierno, navegaban embarcaciones de vapor que le hacían merma a sus servicios. Ambas formas de transporte languidecieron y el comercio de Cartagena se vino abajo y causó la ruina casi total de la ciudad.

EL SIGLO XX: OTRA VEZ EL CANAL

La inauguración del Canal de Panamá en 1914 , hizo que el mundo entero mirara hacia allá y se renovara el interés por los canales, opacado momentáneamente por el ferrocarril a mediados del s. XIX. Allí los cartageneros aprendieron que nunca una vía férrea podría competir con el transporte acuático, si este era bien mantenido, y más, con un Canal como el del Dique que no tenía esclusas. Lograron los cartageneros que el Congreso aprobase una Ley, la 130 de 1915, por la cual se dispuso la creación en Cartagena de una Junta de Limpia y Canalización del Dique, a cuyo cargo quedaría el rehabilitar el Canal y modernizarlo, mediante un auxilio de 10.000 pesos que le daría la Nación. Cartagena asumía , pues, otra vez, el control del Canal.

El ingeniero C. L. Vanderburgh que había colaborado de manera muy importante en los trabajos del canal de Panamá fue contratado para que elaborara dos informes. Uno en 1917 y otro en 1920. Aunque criticados esos informes, sirvieron de base para que la Junta contratara con la empresa The Foundation Company para que adelantara trabajos, hasta cuando se comprara la draga, cosa que se hizo en 1922 , en Panamá. La draga no había llegado a Cartagena cuando el centralismo bogotano le quitó a la Junta la administración de las obras. Los líos jurídicos que emanaron de ese cambio los relató en detalle Eduardo Lemaitre y por eso los obviaremos aquí, por largos, enfadosos y complejos. En 1930 los pagos del gobierno se suspendieron, lo mismo que los trabajos. Los trabajos de la Foundation Company, aunque imperfectos sirvieron para sentar las bases de la posterior modernización del Canal. Excavaron 11 millones de metros cúbicos y acortaron el Canal a solo 127 kilómetros entre Cartagena y Pasacaballos, pero aun estaba muy lleno de meandros con 270 curvas, con el 41% de trayecto de curvas, y un radio mínimo de apenas 190 metros. Tampoco quedó la comunicación directa entre la bahía de Cartagena y el Canal, por lo que los barcos tenían que atravesar la bahía de Barbacoas, donde la brisa estorbaba el zarpe hasta el amanecer, para entrar al Canal, por fin, por la Boca de Calderas.

EL NUEVO CANAL DEL DIQUE (1930; 1950-51)

En el puerto de Calamar, situado en el kilómetro 91 del río Magdalena, se encuentra la entrada al Canal del Dique, que constituye la vía navegable artificial de comunicación entre el río y el puerto de Cartagena , y que ha venido prácticamente a formar una nueva desembocadura del Magdalena en el Caribe. El Canal propiamente dicho tiene actualmente una longitud de 114,5 kilómetros entre Calamar (k.0.00) y Pasacaballos, situado en la entrada a la bahía de Cartagena. En el curso del Canal, además de Calamar, se encuentran los puertos de Santa Lucía, San



Cristóbal, San Estanislao, Soplaviento, Gambote y Pasacaballos, y los caseríos del Salado, El Covado y Leticia. Por medio de vías navegables secundarias y ciénagas, existe comunicación entre el Canal y las poblaciones de Mahates, Rocha, Gamero, María la Baja, y el Ingenio de Sincerín. Especialmente en el tramo comprendido entre Calamar y Gambote, sitio este último donde será el cruce de la carretera a Medellín, el Canal recorre zonas de terreno de gran porvenir para la ganadería y la agricultura. El tramo bajo de Gambote hacia Pasacaballos tendrá su desarrollo en un futuro, a medida que la sedimentación mejore las condiciones de los terrenos aledaños al Canal. Con la supresión del antiguo ferrocarril de Cartagena a Calamar, y con las obras de canalización y rectificación que acaban de concluirse, el Canal del Dique será una vía de capital importancia para el mantenimiento permanente del comercio del puerto de Cartagena con el interior del país.

Después de las primeras obras de dragado, concluidas en 1930, el cauce del Canal quedó con una longitud de 127 kilómetros entre Calamar y Pasacaballos, pero con un curso demasiado sinuoso, ya que las curvas sumaban un total de 270, con un porcentaje de curvatura al 41% con respecto a la longitud total de la vía, como se dijo antes. A partir de 1930, el Canal del Dique vino prestando un servicio deficiente para las necesidades del transporte nacional. Hasta esa fecha no pudo ser navegado por convoyes mayores a 500 toneladas. Los radios de las curvas, que llegaban hasta un mínimo de 190 metros, y la insuficiente profundidad y anchura, dificultaban considerablemente la navegación de los convoyes. Por otra parte, el puente giratorio del ferrocarril en Soplaviento constituía uno de los mayores inconvenientes para la navegación.

En 1940, una comisión de ingenieros del Departamento de Navegación y Puertos fue destinada por el Ministerio de Obras Públicas para elaborar los estudios del proyecto de la rectificación y ampliación del Canal del Dique, habiendo concluido dicho trabajo en 1941. Mientras tanto, el aumento periódico del volumen de cargamentos de importación y exportación por los puertos del Atlántico, y el desarrollo que consiguientemente obtuvo la navegación fluvial en el país indujeron al gobierno colombiano a emprender con seriedad la obra definitiva del dragado total del Dique, para adaptarlo a la navegación de buques y remolcadores hasta de 1500 toneladas de capacidad, y que estos pudieran indistintamente atracar en Cartagena o Barranquilla. El Canal quedó en una Junta de Conservación del Canal del Dique, con una partida de funcionamiento bajo la exclusiva responsabilidad de los cartageneros. Como complemento de esto -anota Lemaitre- el ministro Leiva, de manera acertadamente arbitraria tomó la decisión de levantar los rieles del ferrocarril de Cartagena, cosa que dirimía el dilema, < Dique o Ferrocarril >. Con este proyecto se lograba un acortamiento de diez kilómetros en la longitud del Canal, una reducción del número de curvas a 113; se especificó un ancho en el fondo de 45 metros, taludes de 2:1 una profundidad

mínima de 2.40 metros. Y se hicieron muchos trabajos de mejoras, inclusive, como las nuevas bocas de “Matunilla” y “Lequerica”, abiertas para que la mayor parte de los sedimentos que el Canal acarrea descargaran en la bahía de Barbacoas, y no directamente en la de Cartagena, que sufre los efectos de la colmatación.

Con base en el proyecto de 1941, y aprovechando las oportunidades en que las dragas hidráulicas del Ministerio de Obras Públicas, MOP-DH-1 y MOP -DH—3 se encontraban disponibles, fueron dragadas algunas de las variantes para eliminar las curvas que causaban mayores inconvenientes a la navegación. Con el objeto de mejorar aún más las características del Canal del Dique, el Departamento de Navegación y Puertos planeó la construcción de variantes a las proyectadas en 1941, y, en consecuencia, el Ministerio ordenó la elaboración de nuevos estudios de rectificación del Canal, los cuales se adelantaron en 1950 y 1951. Con este último



proyecto se redujo la longitud del Canal entre Calamar y Pasacaballos a 114.5 kilómetros, y las curvas se disminuyeron a 93, con un radio mínimo de 600 metros.

Las obras de dragado se ciñeron a los proyectos de 1941 y 1951, y fueron ejecutadas con las dragas hidráulicas de tubería MOP-DH-1, de propiedad del Gobierno, y la Windham, de propiedad particular. Los trabajos ejecutados fueron los siguientes: a) Ampliación y profundización del Canal; b) Corte de las variantes proyectadas; c) Cierre de cauces antiguos; d) Angostamientos para mantener las características técnicas del Canal; y f) Rellenos de algunas zonas inundables. En el cuadro siguiente se dan las características generales comparativas del Canal del Dique:

CARACTERÍSTICAS COMPARATIVAS DEL CANAL DEL DIQUE

CALAMAR-PASACABALLOS ENTRE LOS AÑOS DE 1923 A 1930

Características	Después del dragado de 1923 a 1930.	Proyecto de 1941.	Proyecto de 1951.
Longitud del Canal	127 kms.	117 kms. 114.5 kms.	
Trayecto en recta			75 kms. 79 kms.
Número de curvas		82 kms.	270
Trayecto en curva		113 93	52
Radio mínimo de curvatura		38 32.5 191 mts 350 mts. 600 mts.	
Tangente mínima entre curvas inversas		4 mts.	101 mts.
Ancho del Canal en el fondo		150 mts 35 mts.	45 mts. 45 mts.
Taludes de los costados		15:1	2:1 2:1



Profundidad mínima		2.14 M. 2.40 M.
	2.40 M.	
Anchura mínima en la superficie del agua con 2.40 de profundidad	41.40	56 M. 56 M
Volúmenes dragados	1.900.000 m3 9.300.000 m3	10.800.000 m3

El objeto principal de las obras de rectificación y ampliación del Canal del Dique, desarrolladas de acuerdo con las características señaladas en el proyecto de 1951 , era dejar la vía en condiciones tales , que la navegación se hiciera sin interrupciones de ninguna naturaleza, desde el puerto terminal de Cartagena hasta Calamar. Desde ese punto de vista, el Canal quedó en condiciones de dar paso franco a todas las embarcaciones que surcaran el río Magdalena, tanto de pasajeros (existían en 1951), el último barco para pasajeros fue el “Daniel Arango”, como de carga, con sus remolques; y entre los buques de carga , quedaban incluidos los petroleros.

El Canal del Dique, con esas características , requería una conservación permanente, para lo cual el Ministerio de Obras Públicas había adquirido los equipos de dragado especiales para tal trabajo. Las obras por desarrollar en la conservación y en el mejoramiento del Canal comprenden: el dragado periódico en Calamar y Pasacaballos, y en otros sitios donde se presente sedimentación ,dragado de los canales de conexión entre el Canal y la bahía de Barbacoas, para reducir la sedimentación en la bahía de Cartagena; mantenimiento de los canales secundarios que permiten la navegación entre el Dique y varias poblaciones ribereñas; recuperación de terrenos inundables, especialmente cerca de los sitios poblados; colocación de faros y señales para la navegación nocturna, y continuación de los estudios hidrográficos del Canal. También se proyecta hacer un estudio especial para mejorar la entrada al Canal en Calamar, y trazar un nuevo canal abrigado en la bahía, para las embarcaciones fluviales que naveguen entre Cartagena y Pasacaballos. La razón más convincente de la mejora del Canal después de los trabajos la dan los datos estadísticos del movimiento de carga por esta vía durante los últimos años, datos que figuran en el siguiente cuadro:

MOVIMIENTO DE CARGA POR EL CANAL DEL DIQUE ENTRE LOS AÑOS 1946 A 1951

AÑO	Entradas .-Tons. Total .-Tons.	Salidas.-Tons.
1946		24.837 19.904
	44.741	
1947		16.781 39.139
	55.920	



1948		16.232
		20.651
	36.883	
1949		13.308
		10.625
	23.933	
1950		17.080
		44.868
	61.948	
1951		28.359
		99.798
	128.157	
<hr/>		
	351.582	

Las salidas sin la carga que parte de Cartagena por el Canal, proveniente, en su mayoría, de la importación; y las entradas se refieren a la carga que por el Dique va hacia Cartagena, destinada, en parte, a la exportación, y otra parte al consumo de la ciudad (víveres).

El cuadro anterior muestra que el movimiento de carga por el Canal del Dique aumentó progresivamente en esos años, especialmente el último año, con motivo de la supresión del ferrocarril Cartagena-Calamar. La carga transportada en 1951 representó el 36.45 % del total de la carga transportada durante esos últimos seis años, y el 286.80% del promedio anual transportado entre 1946 y 1950.

Esos datos demuestran que la obra se justificaba económicamente como siempre que se mejoraba el Canal.

Por los años cincuentas ocurrieron varios hechos de gran importancia en la economía nacional que revolucionaron el sistema de transporte de pasajeros y carga entre el interior del país y la costa caribe o atlántica. Por ejemplo la construcción del ferrocarril del Magdalena que absorbió casi toda la carga movida antes por vía fluvial y que dejó sin uso la flota que con base en Barranquilla navegaba por el río Magdalena, y el establecimiento en Cartagena de una refinería donde se refinaría el petróleo de Barrancabermeja sumado a otro hecho, que instalada la refinería el oleoducto de la Andian National Corporation resultó insuficiente para abastecer las necesidades de aquella. Estos tres acontecimientos juntos hicieron del Canal la vía esencial no solo para Cartagena sino para todo el país que hicieron a Cartagena renacer económicamente. En efecto, abierto el Dique en 1952 y erigida la refinería en 1957, y no pudiendo el oleoducto transportar todo el petróleo que esta necesitaba y que debía volver al interior del país lo aprovecharon las flotas fluviales del río Magdalena para prosperar dedicando aquellas naves al



transporte del petróleo. Los convoyes movidos por hélices surcaron el río y llegaron hasta la refinería de Mamonal a través del canal del Dique a menor costo inclusive que el oleoducto de la Andian. Con el agregado de que una gran industria petroquímica había ido surgiendo al lado de la refinería en el decenio de 1960 y sus productos , pesados, hallaron en el transporte por el río o el Canal mejores costos. La flota tuvo así recarga para sus barcos y ocurrió que toda la costa y el resto del país quedaron como dependientes del combustible que se procesaba en Mamonal y el Dique vino a ser otra vez una gran vía fluvial para el país.

SÍNTESIS HISTORIAL DE MAMONAL

Concluida la etapa histórica de la Conquista las tierras circundantes de la bahía de Cartagena fueron distribuidas entre las personas que en una u otra forma se distinguieron en la lucha contra los indígenas o en el período de iniciación de la organización colonial. Algunos propietarios, incluso, fueron favorecidos por medio de cédulas reales .Así, toda la zona que bordea la bahía y que hoy conocemos como Albornoz, Cospique, Mamonal y Pasacaballos (antiguamente Patacaballo, según el general Juan José Nieto) vino a convertirse en haciendas que eran explotadas por sus propietarios en actividades propias de la agricultura, la ganadería y en la extracción de caliza de las canteras abundantes en la región.

Por regla general la mano de obra la aportaban los esclavos originarios del África. Ya en mapas elaborados en 1735 y 1741, puede apreciarse claramente el nombre de El Mamonal, aplicado a una zona comprendida entre lo que hoy conforma el enorme complejo petroquímico al que hemos dado el mismo nombre de Mamonal. Es de suponerse que ese sector señalado en los mapas debía de ser muy rico en árboles de mamón o mamoncillo, como lo llaman en el interior. Hoy el nombre de Mamonal ha ampliado su cobertura, muy especialmente a partir del establecimiento del centro industrial que conocemos.

Algo semejante ocurrió en Cartagena con el nombre Bazurto recibido originalmente por un caño y que se ha extendido a una vasta sección de la ciudad. El nombre Mamonal se ha venido aplicando a todo el sector que se extiende desde Albornoz, Cospique, y el antiguo Mamonal hasta Pasacaballos. Con el correr del tiempo los antiguos propietarios de las haciendas o sus descendientes fueron transfiriendo sus bienes a otras personas, bien fuera por medio de transacciones de compraventa o por pérdida de la propiedad debido a embargos judiciales y remates ordenados por los jueces competentes. Así , a comienzos del siglo XX nos encontramos con que don Juan Mainero y Trucco es propietario de una extensa zona llamada la hacienda Buena Vista, que comprendía el territorio señalado con el nombre El Mamonal en los mapas antiguos. Sabido es que a raíz de los sucesos que condujeron a la separación de Panamá de la República de Colombia, nuestras relaciones con los Estados Unidos atravesaron por un período difícil .Sin embargo, con la firma del tratado Urrutia-Thompson, celebrado y aprobado en 1921, se abrieron las puertas a una serie de negociaciones entre inversionistas norteamericanos y nuestro país. La compañía Tropical Oil Company (Troco), subsidiaria del gran consorcio Standard Oil Company, se hizo cargo de la explotación de los yacimientos petrolíferos de “Infantas”, de la antigua concesión de Roberto de Mares, cercanos a Barrancabermeja. Se consideró indispensable la construcción de un oleoducto que condujera el petróleo crudo desde la zona de Barrancabermeja hasta un lugar en la costa norte del país, donde pudiera ser embarcado con destino al mercado internacional. Para las labores de conducción del petróleo por el oleoducto proyectado se comisionó a otra subsidiaria de la Standard Oil Company, la Andian



National Corporation, compañía dirigida por el capitán Flannagan , con sede principal en Toronto, Canadá.

Los técnicos de la Andian trazaron el recorrido del oleoducto y debían decidir a que punto de la costa norte debían dirigir la línea (pipe line) para construir la estación terminal y el embarcadero del producto.

Por las inmejorables condiciones de seguridad que brinda la bahía de Cartagena, nuestro puerto fue seleccionado para montar en él la estación terminal del oleoducto y el sitio donde construir el muelle petrolero. Ese sitio fue escogido en el sector que aparecía en los mapas antiguos con el nombre de El Mamonal. Para el efecto Andian adquirió todos los terrenos cercanos a la terminal, especialmente la hacienda Buena Vista. Además compró toda la isla de Tierra Bomba y la península de Bocagrande. Para establecer la sede de sus oficinas en Cartagena y las de la Troco construyó el edificio Andian en la Plaza de la Aduana destruyendo la casa colonial llamada “La Isla”, que ocupaba toda la cuadra.

El oleoducto se iniciaba en la estación de El Centro, (cerca de Barrancabermeja), y continuaba con las siguientes estaciones: Galán, Chingalé, Puerto Mosquito, Costilla, Los Negritos, Santa Ana, Plato; Barranca Nueva y la terminal en Mamonal. Después, con el fin de dar mayor rendimiento al transporte del petróleo por el oleoducto, se instaló una segunda tubería y se establecieron otras estaciones de bombeo intercaladas entre las iniciales. Estas nuevas estaciones son: Yarirí, Guayabo, Palenquillo, Matecaña, Buena Vista, Barbú, Nervití, Arjona, y la terminal de Mamonal. El oleoducto estaba dividido en tres sectores: Distrito Sur, de El Centro a Costilla, Distrito Central de Matecaña a Barbú y distrito norte de Barbú a la Terminal de Mamonal. La capacidad transportadora inicial del oleoducto era de 30.000 barriles diarios. Más tarde con las reformas y ampliaciones la capacidad aumentó a 62.000 barriles diarios.

El oleoducto de Andian se dio oficialmente al servicio el día 1 de julio de 1926 y dos días más tarde el 3 de julio del mismo año zarpó de los muelles de Mamonal el tanquero T. J. Williams con 88.172 barriles de petróleo de la antigua Concesión de Roberto de Mares. Se transportó crudo hasta 1984. Así, podemos aseverar que después del muelle de los Pegasos, el más antiguo de los actualmente en servicio en la bahía de Cartagena es el de Mamonal o, mejor, el de la Refinería, ya que el Terminal Marítimo construido en la isla de Manga fue inaugurado a comienzos de 1934.

La construcción de la estación terminal y el muelle petrolero en Mamonal, influyó positivamente en la actividad comercial de Cartagena. En derredor de la estación terminal surgió un campamento de una docena de edificaciones destinadas a administración, casino y al alojamiento del personal operativo de la terminal y del muelle petrolero. La Aduana Nacional creó el cargo de capitán del puerto de Mamonal (distinto al de la ciudad).

Como se dijo antes en la Plaza de la Aduana se construyó el edificio de la Andian, con indiferencia vandálica para el entorno arquitectónico colonial de la ciudad vieja, pues implicó la destrucción de la casa “Isla”, como dijimos antes, allí funcionaron otras dependencias como el departamento marítimo, que desarrollaba las funciones de agencia marítima exclusivamente para los barcos petroleros que arribaban al terminal de Mamonal. Andian cedió a la Nación los terrenos adquiridos en la isla de Tierra Bomba. Donde la península de Bocagrande se une con la isla de San Sebastián, centro de hoy, Andian construyó un depósito para derivados del petróleo en el sector que aún se llama El Limbo.

En 1930 Andian decide construir un hospital con el nombre de Mamonal. Prestaba servicios médicos y hospitalarios a los empleados de la Compañía. Y vendía sus servicios a quienes podían pagarlos en general.



Cuando se tomó la decisión de construir una refinería de petróleo en la Costa Norte del país se volvió a decidir por Cartagena y su abrigada bahía, por estar en ella ya establecido el oleoducto que se iniciaba en Barrancabermeja; por la existencia del muelle petrolero; por la facilidad de comunicación fluvial mediante la vía del canal del Dique y por estar unida Cartagena a Barranquilla por la carretera de la Cordialidad y estar comunicada Cartagena con Medellín y el interior del país por la Troncal de Occidente.

La Refinería

Decidido que sería Cartagena el lugar más adecuado para construir una refinería para derivados del petróleo de utilización cotidiana, se erigió en el sector de Mamonal entre los años 1955 y 1957. La firma especializada Bechtel la construye y se inaugura oficialmente en 1957, el 7 de diciembre. Sucesivas industrias se van añadiendo a la creación de la refinería tales como Amocar, Abocol, Cabot, Petroquímica, Biofilm, Propilco, Dow, Colclinker, Maltería Tropical, Esso Colombiana, Móbil, Texaco, Astilleros Cartagena, Astivik, Ferrocem, Conastil, Alcalis de Colombia, Vikingos, Océanos, Frigopesca, Polymer, Electrificadora de Bolívar, Corelca, Proeléctrica, de capital privado, que van haciendo del sitio un complejo industrial y portuario.

El Canal del Dique y Mamonal

En 1650 el gobernador interino de Cartagena, don Pedro Zapata de Mendoza, ordenó iniciar los trabajos de excavación de un Canal para unir el puerto de Cartagena y el río Magdalena. A pico y pala manejados por esclavos y obreros libres, ambas clases pagados, se unieron lagunas sucesivas hasta integrar un canal convirtiendo a Cartagena en un puerto fluvial.

Pero la suerte del canal estaba sujeta a la viabilidad de su navegabilidad, si el cauce se atascaba se estrangulaba el movimiento del puerto. En sucesivas etapas históricas el Canal fue limpiado, ensanchado, rectificado, desviado, con el propósito de hacerlo fácil a la navegación hasta cuando llegó a Colombia el barco de vapor. Desde su apertura el canal unía el punto de salida del río del canal, allí se fundó la población de Calamar, con la bahía de Barbacoas, cercana a Cartagena. En barcos de poca quilla se hacía peligroso que desde Barbacoas se navegara un trecho hasta Cartagena. De allí que en 1930 el Gobierno Nacional aprovechara que dragas de la Frederick Snare Corporation que construyó el Terminal Marítimo estaban en la ciudad para contratar un corte en tierra firme para unir el Dique con el Caño del Estero y lograra así una salida a la bahía de Cartagena en la localidad de Pasacaballos cerca de Mamonal. La cantidad de la carga fluvial que va a Cartagena y sale de ella la ha convertido en el primer puerto fluvial del país, casi toda esta carga va para la zona industrial de Mamonal. Pero la rectificación del Canal tiene problemas para la bahía de Cartagena que sufre el fenómeno llamado colmatación, se está llenando su fondo de fango arrojado por la corriente del río. En su publicación “Cartagena, Puerto y Plaza próspera”, reflexiones sobre una Costa Bicéfala, Rodolfo Segovia Salas opina que es indispensable terminar y conservar la gran obra de rectificación del Canal, a la que le hacen falta todavía inversiones menores, comparadas con las que ya se le han hecho. Dice Segovia que sería importante reconstituir un instrumento institucional que le dé a la ciudad voz en las operaciones de mantenimiento como antaño con la Junta de Conservación del Dique. Esa injerencia-continúa-debe coordinarse con el Ministerio de Obras Públicas y Transporte que podría estar dispuesto a compartir responsabilidades y asegurar rentas con destinación específica, como las que tiene hoy día para el mantenimiento de carreteras mediante un eventual peaje fluvial. Añade que el manejo



de las aguas del Canal tiene una influencia enorme sobre el uso de las tierras aledañas y sobre la pesca artesanal. Insiste diciendo en que el adecuado mantenimiento-se infiere que él juzga que no lo es en la actualidad- de las trampas de sedimentación a lo largo del Dique y la eventual instalación de esclusas y espolones en Calamar, Totten construyó esclusas y puertas allí, es indispensable para controlar el volumen de sedimento que llega hasta las bahías de Barbacoas y Cartagena, causa de desequilibrios medio ambientales

ECOPETROL

ECOPETROL inició en los años sesentas asociado con Intercol exportaciones de Fuel Oil utilizando para ello el oleoducto de Andian y los depósitos y el muelle de Intercol de Cartagena. Para ampliar las operaciones la empresa Ecopetrol adquirió un buque cisterna, el Oil Bar, que fue anclado en la zona de Mamonal para servir de depósito de fuel oil. En mayo de 1967 construyó su terminal llamado Néstor Pineda, dedicado principalmente a la exportación de fuel oil. La Refinería de Intercol- Cartagena fue adquirida por Ecopetrol en 1974. Su ampliación más importante data de 1982. Actualmente procesa 70.000 mil barriles diarios. La refinería de Ecopetrol-Cartagena se abastece de crudos mediante un oleoducto que la comunica con Coveñas. Esta bombea crudos procedentes de Caño Limón, Cusiana y mezcla crudos de distintas procedencias. Ocasionalmente crudos de Ecuador. Los principales productos son :gasolina, ACPM, propano, keroseno, Turbo-combustible, fuel oil-azufre y algunos subproductos.

CAPITULO X

LA ARMADA NACIONAL

Como Cartagena fue desde los años iniciales de su fundación el puerto más importante de Tierra o Costa Firme los barcos que venían a ella o salían de ella estuvieron al poco tiempo custodiados por el sistema de convoyes que estableció el Imperio Español para la seguridad de dichas naves medidas que iban desde proveer buques de guerra hasta promulgar la legislación que prohibía que embarcaciones mercantiles vinieran solas o sin protección. Las embarcaciones de las Flotas de los Galeones venían resguardadas por buques de la Marina española fuertemente armados.

El sistema impositivo español tenía un impuesto llamado de Armada, que fue establecido para el sostenimiento de los buques del estado que defendían las costas de América contra los piratas, y que se cobraba en general sobre las importaciones. El mar era ancho, cosa que no tiene duda, y ajeno, según lo querían abierto a sus embarcaciones las potencias enemigas de España, que les prohibía el acceso a él , pero que no podía controlarlos, así es que fuera de proteger las naves en sus viajes lo que hizo el Imperio Español para su defensa fue fortificar a las ciudades. Así pues, no se veía la necesidad de crear una armada estable sino en enviar una en auxilio de la ciudad atacada desde otra colonia, o desde España misma, cuando hubiera conflicto, o tener unas pocas para policía aduanera. Podemos, pues, decir que por no tener armada tuvimos fortificaciones o mejor que por tener fortificaciones no tuvimos armada durante el Imperio Colonial en América.



Durante el correr del siglo diecinueve, después de la Independencia, tuvimos tantas peleas políticas que el conflicto, motivo de la creación de una armada de guerra, entre otros, era interno y con fuerzas terrestres, aunque en varias de ellas las distintas fuerzas llegaron a ver la necesidad de armarse en el mar y adquirieron algunos barcos que implementaron como buques de guerra. Pero esos intentos eran costosos y poco duraderos, aunque señalaban la necesidad sentida de crear una Marina de Guerra, particularmente cuando potencias extranjeras usaban las suyas para bloquearnos y amenazarnos como en el caso Barrot, el incidente Russell, el asunto Mac Intosh y la cuestión Cerrutti, que magistralmente nos relató Eduardo Lemaitre en su libro “La bolsa o la vida”.

Cuatro veces, en dos épocas distintas, ha tenido la Nación la intención de organizar la Marina de Guerra. La primera vez en Cartagena de Indias durante la Independencia cuando su Presidente-Gobernador, Manuel Rodríguez Torices, mantiene una fuerza marítima e inicia una Escuela Naval en 1811; la segunda vez al crear en su condición de Vicepresidente de la República el General Santander la Escuela Naval en 1822, organizando los buques que al mando del general de división, realmente este grado corresponde a contralmirante, después almirante, José Padilla, vencieron a los españoles en la batalla del Lago de Maracaibo, el 24 de julio de 1823.

Durante el gobierno del general Rafael Reyes se creó, en forma efímera, la Escuela Naval Nacional, en julio de 1907. Se volvió a crear en 1932 y 1934 cuando el presidente Enrique Olaya Herrera preparó al país para la contienda con el Perú y le correspondió al presidente Alfonso López Pumarejo la fundación definitiva de la Escuela Naval de Cadetes en Cartagena.

Es a partir del año 1907 cuando se comienza a ver la necesidad de tomar la decisión seria y firme de controlar el mar cuando el 6 de julio de ese mismo año se fundó la Escuela Naval Nacional de Cartagena, mediante el Decreto 793 de ese mismo año. Se iniciaron las actividades académicas y marineras a bordo del barco transporte “Marroquín”, que con los cruceros “Cartagena” (1) y “Pinzón”, y los cañoneros “Hércules” y “Boyacá” formaron la Marina de Guerra de esa época. A pesar de que la Escuela Naval fue reorganizada por los decretos ejecutivos 1200 y 1075 de 1908 respectivamente, no subsistió mucho tiempo y se terminó el contrato con el teniente Alberto Asmussen de la Armada Chilena, los primeros graduados como oficiales fueron enviados a especializarse a las Marinas de Guerra de España y Chile porque Colombia se había quedado sin Armada Nacional.

(1) Hay una historia simpática sobre este crucero “Cartagena”, y es la que sigue, este barco se llamó originalmente “Bashir”, cuando fue construido en 1894, en Italia, con un costo de 90.000 libras esterlinas. Los planos fueron hechos por un ingeniero inglés, previo mandato de una comisión internacional que se creó para arreglar las finanzas, el ejército y la marina del Imperio de Marruecos y su costo fue pagado por el Sultán, que lo usaba como yate de recreación, de allí que esta unidad de guerra tenía un suntuoso decorado árabe.

La decisión del Sultán de venderlo coincidió con la guerra civil colombiana de 1899-1902, que obligó al Gobierno a adquirir buques de guerra. Fue comprado por Joaquín F. Vélez, en ese tiempo gobernador del Departamento de Bolívar y lo bautizó como “Cartagena”, nombre que conservó hasta ser subastado en 1916. Este crucero “Cartagena” fondeó por primera vez en la bahía de Cartagena el 11 de julio de 1902, llegó a nuestro país por Puerto Colombia a donde llegó pocos días antes con una tripulación española. En 1912 fue refaccionado en La Habana y costó 30.000 pesos en oro americano. Tenía este crucero 800 toneladas de desplazamiento neto y sus dimensiones eran: eslora 76 metros manga 8, puntal 6, un calado de 15 pies y jamás desarrolló en Colombia una velocidad de más de 9 nudos. Su armamento consistía en un cañón Driggs en proa, de 14 centímetros, dos cañones de 0.57 cms. en las batayolas y otros dos en el puente de mando del mismo calibre; además cuatro de tiro rápido Schneider Canet.



LA MARINA DE GUERRA DE ENRIQUE OLAYA HERRERA

Después del cierre de la Escuela Naval en 1909 el país siguió sin Marina de Guerra hasta 1932, año en que se presentó el conflicto con el Perú. El doctor Enrique Olaya Herrera como Presidente de la República, ante la emergencia, emprendió la tarea de crear una Marina Colombiana, contratando en forma individual a un grupo de oficiales, clases y marinería de la Armada Británica, que encabezaba el Contralmirante B. O. Bell Salter, quien actuó como jefe de la llamada Misión Inglesa. Con la donación romántica y patriota de los anillos de oro de los colombianos y otros aportes se compraron los buques de guerra, entre los cuales estaba el Destructor MC “Caldas” y MC “Antioquia”, unidades con las mejores características de su tiempo, las cuales con los nombres de “Duero” y “Tajo”, habían formado parte de la Marina de Guerra Portuguesa, botados de los astilleros de Yarrow Co. Ltd. de Lisboa. Otras unidades fueron los transportes “Cúcuta”, “General Mosquera” (su esqueleto de fierro estuvo hasta hace poco visible en la bahía de Cartagena del lado cercano al Club Naval) y el “Boyacá”. Los cañoneros de mar “Mariscal Sucre”, “Pichincha”, “Carabobo”, y “Junín”, que fueron traspasados del Ministerio de Hacienda, en donde servían como guardacostas, y los cañoneros de río, “Cartagena”, “Santa Marta” y el “Barranquilla”, construidos en Gran Bretaña especialmente para navegar por los ríos del sur. Firmada la paz con el Perú mediante el protocolo de Río, se fundó la primera Escuela de Grumetes a bordo del transporte “Boyacá”, surto en Puerto Colombia, por el Presidente de la República, Enrique Olaya Herrera. El Capitán de Navío de la Armada alemana, Erich Ritcher, con cuatro oficiales, veinte hombres de personal auxiliar y sesenta grumetes iniciaron la tarea de preparar al personal naval en la formación de clases y marinería.

Con ese sólido antecedente, en 1935 se funda en Cartagena en la Presidencia de Alfonso López Pumarejo la Escuela Naval de Cadetes. Esta inicia tareas en el buque transporte MC “Cúcuta” y su primer director fue el Capitán de Navío R. D. Binney de la Misión Inglesa. El 13 de abril de 1935, mediante Decreto 712 de ese mismo año, el Gobierno Nacional da de alta 41 aspirantes a Cadetes Navales.

CAPÍTULO XI

DEL ANDAR EN ZIG-ZAG DEL CANGREJO AL VUELO DEL ALCATRAZ

Como todo mundo sabe si bien la ciudad de Cartagena no obstante sus desventajas se desarrolló con rapidez debido a sus ventajas comparativas, hasta el punto de convertirse, al poco tiempo de fundada, en la ciudad portuaria más importante de Costa o Tierra Firme en América. Pero no se crea que en relación a ella todo fue miel sobre hojuelas, como se dice, pues tuvo muchos altibajos en su ya larga vida.

En los que se combinaban períodos de esplendor y prosperidad y otros de extrema penuria. En los primeros días, como hemos visto, de su fundación, tuvo la existencia amargada por la constante arribada aquí de piratas, y corsarios, que querían sus ganancias en la forma de botín de guerra. Lo sufrió incluso después de haberse amurallado en sus recintos. Sufrió el abandono de las gentes buhoneras del Perú y de Buenos Aires a sus ricas ferias, al no venir ya las flotas de los



galeones que las nutrían de “ropas de Castilla”. En ocasiones las medidas restrictivas españolas la afectaban en su comercio, en el de la harina, por ejemplo. La rebeldía social de los marginados y esclavos se sumaba a la rebelión de los cimarrones de los Palenques. La Inquisición con su presión sobre o contra la libertad de ideas y desarrollo de las ciencias. Factores todos negativos a los que bien pudieran sumárseles otros. Pero a la par recibió una de las mayores inversiones que país alguno haya hecho en esa época fuera de sus fronteras naturales, para llevar una estacada aborígen mocaná a la categoría de ciudad, con tantos detalles exquisitos en su fortificación. Había gente de Africa que venía a Cartagena porque aquí era más fácil tomar un barco para ir a Europa, ya que era el centro de una rosa náutica viajera por los siete mares, como se dice. Vio arrumadas en sus plazas las barras de plata, brillando al sol, provenientes de San Luis Potosí en el Perú, que llenaron las sentinas o panzas de los galeones y hoy los fondos de los mares, como el por fin descubierto barco “Nuestra Señora de Atocha” pero también el aún inhallado galeón “San José”, que tanto tortura en sueños a Rodolfo Segovia Salas, a quien se debe el interés redivivo por esta especie náufraga, que nos puede dejar muchas cosas buenas en todo caso. Recibió Cartagena en la vil e inicua trata negrera centenares de miles de africanos que alimentaron los “tumbeiros” y las faltriqueras de los portugueses, primero, y luego las de los súbditos de otras nacionalidades que se enriquecían con la mano del gato. Y de ese producido la ciudad tomaba su parte hasta el punto que es dable decir, metafóricamente, que con la sangre de los esclavizados se juntaron los canteros de la murallas de Cartagena. Y con su trabajo, aunque en este caso pagado, Zapata de Mendoza construyó el Canal del Dique, que es una obra de ingeniería hidráulica muy superior a las que se hicieron en México para el Gran Canal de Desagüe de México por Tequixquiac. A esta ya larga relación de épocas faustas y nefastas hay que añadir que los ataques piráticos la dejaban devastada y en plan de salir otra vez como el ave Fénix a remontar el vuelo. Manes de Pointis, Draque, Vernon y tutti quanti...

Claro, que la fuente de sus desdichas más largas comenzaron, para durar un siglo largo, con el asedio o sitio que Morillo le impuso, consciente de que las fortificaciones eran inexpugnables en un ataque frontal, también a él le costaría caro en vidas de sus soldados, y se decidió mejor por hambrear a los cartageneros “numantizándolos” de hambre, y dejándole el título de La Heroica por su denodado esfuerzo y valentía, pero también por el deterioro de sus costumbres gastronómicas, porque no me vengan a decir que eso de comer salcochado cuero de montura o silla de caballo es algo grato....

Las llamadas guerras civiles, fraticidas, colombianas, desde la constitución de la República de Cartagena en 1811, pasando históricamente por el sitio de don Pablo Morillo en 1815, y viniendo después, en la época de Núñez, al de Gaitán Obeso en 1885, la dejaron a Cartagena extenuada y sin rumbo, sufriendo la despoblación que había comenzado en la diáspora iniciada en 1849 con la peste llamada de la “yuca brava”, y que no era otra cosa sino el temible Cólera. Núñez hizo mucho por la ciudad natal, en lo político y en lo material, y a fines del siglo diecinueve y comienzos del siglo veinte parecía que el Alcatraz de Piedra que es la ciudad, remontaba el vuelo otra vez. Pero no fue así, solo hacia los años treinta y cuarenta que embocaron en los expansivos cincuentas y sesentas se logró el sueño de los cartageneros, que veían como su ciudad se arruinaba por un lado y como su poeta los regañaba llamándolos “una caterva de vencejos”.

PERO TAMBIÉN LOS VENCEJOS VUELAN....



No todo podía ser el andar “hacia atrás” del cangrejo, que simboliza a la Isla principal de Cartagena cuando se llamaba Caramairí, o “isla de cangrejos”, por su abundancia aquí, idea que traduce “retroceso” o “indecisión”, que tanto dio que decir el animalejo que en la inicial bandera de la ciudad estuvo representado este crustáceo.

En la obra de don Guillermo Echavarría Misas, con el simpático título de “De la Mula al Avión”, Compañía Colombiana de Navegación Aérea, he escarmenado los siguientes datos sobre un tema que infortunadamente poco se ha historiado no solo en Cartagena sino en el país todo. Narra el autor cómo al conocer el día 16, (fecha precisa), de septiembre de 1919 un catálogo que un representante de una casa exportadora francesa le mostró, sobre los aviones fabricados por la Casa Henri Farman sintió una admiración y entusiasmo muy grandes, al ver algo totalmente nuevo (filoneísmo) para nuestra tierra, y que ya despertaba interés mundial en la prensa, con los nuevos records alcanzados, en duración y distancia, de los vuelos en Estados Unidos y Europa. Recordaba don Guillermo aquellos días en el año 1910, en Nueva York, cuando veía los primitivos aparatos con los cuales los aficionados hacían ensayos de vuelo muy cortos y con muchos fracasos. Eran aviones biplanos de estructura de tela y madera con el motor atrás (pusher), donde el piloto iba sentado o acostado adelante y al aire libre. De cómo al mostrar a su padre, hombre emprendedor, que llamó enseguida a un grupo de amigos comerciantes e industriales, resolvió crear una empresa para traer algunos aviones y emprender el transporte aéreo en un país tan montañoso y ayuno de caminos como Colombia, donde todavía la mula era barco o ferrocarril. El padre de don Guillermo Echavarría Misas acogió la idea y se formó la compañía con los siguientes socios: Alejandro Echavarría e Hijos, R. Echavarría y Cía., Vásquez Correa y Cía, L. Mejía S. y Cía., Pedro Vásquez U., Gonzalo Mejía, Martín Rodríguez, Ernesto Arango, E. Moreno e Hijos, Pedro Nel Ospina Vásquez y Gustavo Uribe. Todos merecen ser citados....

Antioqueños al fin, eh, avemaría....

Aunque estos hechos ocurrían en Medellín, sus implicaciones se verían en Cartagena y en la Costa al poco tiempo, como seguidamente hemos de ver. El 16 de septiembre de 1919 firmaron en la oficina del padre de Echavarría Misas los estatutos de la sociedad y el día 26 del mismo mes y año se legalizaron en la notaría Primera, ante el notario Zacarías Cock B. mediante escritura pública, número 2.448. El gerente era el mismo Autor de la obra en comento, don Guillermo Echavarría Misas. Después de muchas cosas interesantes, asociadas al tema, que no podemos aquí relatar in extenso, este libro nos narra como pocos días después de la constitución de su sociedad, el señor Echavarría Misas se trasladó a Cartagena por el río Magdalena con el fin de conseguir allí (aquí) un terreno apropiado para la armada de los aviones y la construcción de un hangar. La Andian Corporation, le arrendó a la orilla del mar, en Bocagrande, en las cercanías del Hotel Caribe de hoy, un terreno muy plano y compacto, que no era sino una de esas playas duras. El hangar tuvo una boca de 30 metros, capaz de albergar a un avión Goliat. En Cartagena se construyó el primer hangar del país, podríamos decir que el primer aeropuerto, en una ciudad que fue fundada por tener un puerto de mar al venir don Pedro de Heredia. Este hangar tenía dos salidas, una para aviones con ruedas y otra para hidroaviones. Fue construido en madera óptima y diseñado por los técnicos franceses que habían venido a servir los aviones, después se construyeron dos hangares más, en Barranquilla y Medellín. Viajando en el vapor “Atenas” llegaron a Cartagena dos famosos aviadores franceses, que habían participado en la guerra aérea durante la Primera Guerra Mundial, los capitanes Jacques Jourdanet y René Bazin, el día 5 de enero de 1920. Con ellos sus mecánicos de aviación: George Goupil y Eugene Georges. De una vez al llegar se pusieron manos a la obra para montar el primer avión F-40 que



fue traído en el mismo barco, metido en enormes cajas, cosa que hicieron rápidamente. El otro frente de trabajo fue el del hangar, el avión Goliat tenía nada menos que 28 metros de envergadura. Armado el avión se hizo el primer vuelo en Cartagena, como viajeros el piloto Bazin, (pronúnciese Bazán) su mecánico Goupil y don Guillermo Echavarría Misas.

La inauguración del hangar y del avión F-40 se hizo con la asistencia del alcalde de Cartagena y del arzobispo Brioschi, quien bendijo al avión con el nombre de “Cartagena”, pero elogiando a los antioqueños como era debido. Se hizo el vuelo inaugural con el alcalde, la reina del carnaval Tulia Martínez, (Tulipán I), y Echavarría Misas. El arzobispo no participó en el vuelo. Bazin pilotaba el primer vuelo del Alcatraz sobre la ciudad- Cangrejo. El diario “El Porvenir” editó una separata especial en pequeño formato que se lanzó desde el aire. Media hora sobrevolaron la ciudad. El día 22 de febrero de 1920, pocos días después, se remontó el vuelo para el primer viaje entre Cartagena y Barranquilla. Se llevó correo con peso de 4 kilos. Poco después el general. Herrera hizo un vuelo entre Barranquilla y Cartagena en un avioncito llamado “Antioquia”, el piloto de apellido González (nota al margen del libro a la vista de Donaldo Bossa Herazo.) Se organizaron, al ver la ansiedad de los barranquilleros por volar, unos llamados vuelos de Sport, el general Benjamín Herrera participó en uno de ellos el día 3 de marzo de 1920. Se pregunta el Autor si se trata del mismo vuelo que Donaldo Bossa llama vuelo a Cartagena en la apostilla al libro ya referida. Pero se le concede el beneficio de inventario a su prodigiosa memoria. Pocos días después salió para Cartagena el avión llevando a bordo a Eduardo de la Espriella y a Julio Mario Santodomingo (padre). Fueron ellos los primeros pasajeros pagos de la empresa. Ese viaje se hacía a diario o casi a diario. También en Cartagena se hacían esos vuelos Sport a diario.

Uno de los aviadores franceses, el capitán Jourdanet, regresó a Cartagena en abril, que era la sede principal de la compañía, y se dedicó con el aviador Bazin a armar el avión Goliat y a habilitar el aeropuerto de Barranquilla. Jourdanet realizó el primer viaje entre Cartagena y Barranquilla el 16 de abril de 1920. Así estuvo hasta cuando al remontar el vuelo en Barranquilla en la modalidad llamada “Sport” su avión se desplomó. Su muerte causó conmoción, pero trajeron al poco tiempo un segundo avión Goliat, bautizado como “Santa Marta”, y se solicitó a la casa Farman otro piloto. Bazin opinaba que en Colombia muchas ciudades servidas o a servir en el futuro por la compañía estaban en las cercanías del mar o del río Magdalena, y sugirió el empleo de hidroaviones. Así, el 5 de junio de 1920, el hidroavión “Santa Marta” salió en su derrota de vuelo de Cartagena para Barranquilla, por primera vez en la historia. El descenso fue en el Río.

Pierre Fratoní venía acompañado de su esposa en el vapor “Perú”, de la Compañía Trasatlántica Francesa y llegó a Colombia en junio de 1920, se encargó de los viajes entre Barranquilla y Cartagena, un mes después (el 20 de julio) al venir de un recorrido por la bahía y las poblaciones de la misma su avión cayó al mar, a punto de aterrizar, por apagamiento del motor. Averiguaciones posteriores hechas por el piloto Bazin establecieron que el ayudante encargado de alistar la máquina había olvidado llenar el tanque de gasolina.

Así cayó al mar el primer Icaro en la ciudad.

Por un error, pero no suyo....

Aunque esta empresa por motivo de los accidentes sufridos en sus aviones y otras contingencias duró poco, no quita eso la importancia de haber tenido a Cartagena como su inicial teatro de actividades, lo que hace que la ciudad pueda ser considerada históricamente como la cuna de la aviación en Colombia, pues Scadta fue fundada poco después.

Así, pues, el Puerto por antonomasia se convirtió también en Aeropuerto.



Fin

INDICE

I. El viaje Descubridor	pag.1
II. Descubrimiento de las costas del mar Caribe	pag.8
III. Descubrimiento de la costa Atlántica o Caribe de Colombia	pag.14
IV. Gobernación de Cartagena	pag.19
V. La ciudad y su Bahía	pag.23
VI. Puerto y muelles de Cartagena desde la Colonia hasta nuestros días:	pag.25
Muelle inicial de la Caleta;	
1) Muelle de la Bodeguita ; antiguamente de la Contaduría	
2) Muelle de los Pegasos;	
3) Muelle de la Machina;	
4) Terminal Marítimo o muelle de Manga	
5) Otros muelles importantes	
VII. Los ataques piráticos a Cartagena	pag-31
VIII. La fortificación de Cartagena de Indias	pag.34
IX. Vías terrestres y acuáticas de Cartagena con el interior del país	pag.37
X. La Armada Nacional	pag-52
XI. Del andar en zig-zag del cangrejo al vuelo del alcatraz	pag.54
Índice	pag.58



BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

ORÍGENES DEL PROYECTO TRASATLÁNTICO DE CRISTÓBAL COLÓN
Revista de la Academia de Historia de Puerto Rico

DIARIO. RELACIONES DE VIAJES
SARPE, 1985, MADRID
Cristóbal Colón

EL DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA Y SUS ANTECEDENTES
Biblioteca de Historia Nacional, Volumen CXIV, Santafé de Bogotá, 1995
Velandia, Roberto

LA CARTA DE COLÓN
ACTUALIDADES, PUBLICACIÓN ESPECIAL DE LA CORPORACIÓN TECNOLÓGICA
DE BOLÍVAR, CARTAGENA DE INDIAS, 1985.
Dager Nieto, Juan, Editor

TURBACO EN LA HISTORIA
Zabaleta Lombana, Alberto
Sin editorial, Cartagena, Colombia, 1992

DE CRISTÓBAL COLÓN A FIDEL CASTRO (I) (El Caribe, frontera imperial).
SARPE, MADRID, 1985
Bosch, Juan

HISTORIA DE PANAMÁ
Editora Renovación, S.A. 1982
Castillero R., Ernesto J

HISTORIA DEL CANAL DEL DIQUE. SUS PERIPECIAS Y VICISITUDES
EDICIÓN: CONSTRUCTORA SANZ Y CÍA. COBE LTDA
Lemaitre, Eduardo

BREVE HISTORIA DE CARTAGENA (1501-1901)



Ediciones del Banco de la República, Bogotá, 1979
Lemaitre, Eduardo

CARTAGENA DE INDIAS, PUERTO Y PLAZA FUERTE
ALFONSO AMADÓ, EDITOR; CARTAGENA, COLOMBIA, 1960
Marco Dorta. Enrique

APUNTES SOBRE MAMONAL
De la Vega, Rodolfo

CARTAGENA, PUERTO Y PLAZA PRÓSPERA
“Reflexiones sobre una Costa Bicéfala”
Segovia Salas, Rodolfo

TRES PUERTOS DE COLOMBIA
Estudio sobre el Desarrollo de Cartagena, Santa Marta y Barranquilla
Banco Popular, Ediciones
Nichols, Theodore E.

CARTAGENA DE INDIAS Y SU PUERTO
BORDAMAR EDITORES LTDA., CARTAGENA
Textos: Documentos de la Sociedad Portuaria de Cartagena; y Apuntes de Rodolfo de la Vega

CARTAGENA INDEPENDIENTE. TRADICIÓN Y DESARROLLO
Con notas introductorias de Martín Alonso Pinzón y Rodolfo Segovia
Ediciones Tercer Mundo, Bogotá, D. E.

COMENTOS CRÍTICOS SOBRE LA FUNDACIÓN DE CARTAGENA DE INDIAS, T. II
BIBLIOTECA BANCO POPULAR, VOLUMEN 6, BOGOTÁ, 1970
Otero D'Costa, Enrique

ARMADA REPÚBLICA DE COLOMBIA
“Apuntes de la Historia de la Armada Nacional”
Textos escritos por el almirante (r.) Rafael Grau Araújo.
Jaime Borda Martelo, Editor
Editorial Colina, Medellín

BOLETÍN HISTORIAL DE LA ACADEMIA DE LA HISTORIA DE CARTAGENA
DE INDIAS, AÑO XXXVIII, CARTAGENA, ENERO-FEBRERO DE 1953, NÚMERO 117
“El Almirante Candiani trató de destruir a Cartagena en 1898”
Por Pablo Emilio Nieto, Oficial de la Reserva Naval

BOLETÍN HISTORIAL DE LA ACADEMIA DE LA HISTORIA DE CARTAGENA DE
INDIAS, AÑO LX, CARTAGENA, MAYO DE 1945, NÚMERO 86
“Apuntes históricos sobre el Canal del Dique”
Por Mauricio N. Visbal



BOLETÍN HISTORIAL DE LA ACADEMIA DE LA HISTORIA DE CARTAGENA DE INDIAS, AÑO 1917, NÚMEROS 25, 26 Y 27

“El Canal de Bocagrande”

E. de Saldanha (Enrique Otero D’Costa)

BOLETÍN HISTORIAL DE LA ACADEMIA DE LA HISTORIA DE CARTAGENA, AÑO 18, NÚMEROS 39 Y 40

“La entrada al Puerto de Cartagena”

Jeneroso Jaspe

CARTAGENA INDUSTRIAL

Compulaser Publicidad

Jaime Borda Martelo-Guillermo J. Durán P.