



Academia de Historia del Magdalena

Con personería reconocida mediante Resolución 1765 de 12 de diciembre de 1963, expedida por la Gobernación del Magdalena y Nit 900555570-3 de la Cámara de Comercio de Santa Marta

LA REALIDAD HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE SANTA MARTA DURANTE LA DOMINACIÓN ESPAÑOLA

Por: Álvaro Ospino Valiente

Durante las primeras décadas de conquista, Santa Marta se constituyó en cabeza de puente por donde ingresaban las compañías expedicionarias de los territorios internos de la actual República de Colombia, remontando el Río Grande de la Magdalena. De aquí, partió hacia el país de los chibchas, don Gonzalo Jiménez de Quezada, donde fundaría en 1538 a Santa Fe de Bogotá.

El desenvolvimiento urbano de Santa Marta durante el siglo XVI, fue lánguido y agónico; en primer lugar, los problemas internos de sus malos gobernantes, codiciosos de riquezas y poder, envueltos en acusaciones, juicios de residencias, expedientes de cargos, calumnias o difamaciones, saltando del plano personal a las decisiones políticas sobre la ciudad, disputas que en nada beneficiaban. Y por último, los enemigos externos asediaban a la escasa población, en tanto que los grupos aborígenes Chimilas y Bondas, se resistían al sometimiento español, siendo una permanente amenaza, temiéndose a las formas de ataques en las flechas mortales untadas de ponzoña. Igualmente, promediando la centuria suceden las primeras incursiones piratéricas a cargo de franceses e ingleses, destruyendo constantemente el incipiente asentamiento urbano y aterrorizando a sus pobladores.

Lo cierto es que, Santa Marta nació sin porvenir, su estado de ruina y desolación serían los signos urbanos más característicos en sus 300 años de historia española. Tal como le informaba Fray Tomás de Angulo al Consejo General de Indias en carta del 31 de mayo de 1535:

No hay necesidad de abrir la puerta a que más cristianos vengan. Antes hay necesidad de sacar muchos de los que hay, porque ellos están perdidos y mueren de hambre.

Así mismo el gobernador Luis de Rojas ante la arremetida indígena le comunicaba al rey Felipe II en misiva del 30 de septiembre de 1572, dilapidario dilema que nunca fue capaz de resolver la Corona:

Si vuestra Majestad no lo remedia, entiendo sea de venir a despoblar.

La relegación urbana y poliorcética de Santa Marta se remonta al tercer viaje del ingeniero militar Bautista Antonelli, encargado del plan defensivo americano de Felipe II e iniciador de las consideraciones políticas ventajosas para Cartagena que dieron lugar a su favorita preferencia en detrimento de los intereses de Santa Marta; por lo tanto, se hace necesario mantener un paralelo con esta ciudad para explicar su realidad histórica poliorcética. Finalmente, Antonelli inicia el proyecto del recinto amurallado en la ciudad de Cartagena

hacia 1595, propinándosele la primera estocada a las aspiraciones políticas de Santa Marta.

Es el comienzo de la exclusión de Santa Marta de las prioridades políticas de España en América, marcando un crecimiento progresivo del recinto pétreo cartagenero y el postrado hundimiento urbano samario. Durante más de dos siglos la Corte española no cesó de atender el problema de seguridad y defensa de Cartagena. En ella dedicaron sus mejores esfuerzos los mejores ingenieros militares y se invirtieron sumas incalculables entre fortalezas y almacenes. Con el Canal del Dique se revoluciona el comercio hacia el interior, año tras año aumentaba el volumen de carga a través de ese conducto. Es así como el puerto de Santa Marta se abandona paulatinamente, al tocar fondo la Armada de los Galeones en puerto cartagenero, que transportaba hombres y mercancías al Nuevo Mundo, las riquezas en lingotes y doblones a la metrópoli, según, por ofrecer Cartagena un puerto más seguro. Fray Antonio Julián nos lo explica en su obra:

Aquí a la llegada de las flotas se convertían días como de feria general donde concurrían los comerciantes, no sólo del Nuevo Mundo, sino de Quito y Perú por el Océano Pacífico a través de Panamá, cargados de pesos duros y doblones, se proveían de mercaderías para llevarlas a sus ciudades. Algunos quiteños tomaban la ruta por tierra hasta conectar con el Río Magdalena, por su parte los limeños lo hacían por Panamá. Los provenientes del Reino de Santa Fe, las gobernaciones de Antioquia y Popayán lo realizaban siguiendo el curso del Río Magdalena. A los comerciantes de Santa Fe, les era indiferente que la concurrencia fuese en Santa Marta o en Cartagena, aunque en teoría le resultaba más camada en Santa Marta. Más los limeños y quiteños, les convenía en Cartagena por su mayor proximidad con Portobello y porque se disminuía el trayecto, y también porque ahorrarían el peligro de doblar una punta que hay entre Cartagena y Santa Marta.

Parte de la administración virreinal residía en dicha ciudad, por lo tanto los navíos pasaban de largo con la correspondencia oficial. Entre los quiteños y limeños, habían caballeros poderosos y hombres de fuertes caudales; influyentes en la corte española y determinantes para que las flotas fueran a hacer su rada en el puerto de Cartagena por el apogeo del comercio, la ciudad prosperaba y en ella, se radicaban para echar raíces, familias poderosas al amparo de las fortificaciones, que contribuyeron en gran parte a su configuración urbana, declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Sin la llegada de las flotas y por consiguiente abandonada del comercio e indefensa, Santa Marta se fue despoblando. Al paso que crecía Cartagena, Santa Marta decrecía. Luego de la destrucción de Santa Marta en 1655 por el Goodson, muchas de las principales familias emigraron a Maracaibo, Cartagena, Mompox, Honda y Tenerife. Para entonces, los intereses de la Corona residían en Cartagena, por lo tanto era preciso fortificarla, para defenderla de los ataques de las naves de guerra enemigas, interesadas en el derrumbe español.

Proyectos e ingenieros militares al servicio de la Corona desfilaron interrumpidamente por esa ciudad, mientras que Santa Marta se debatía entre las ruinas y las continuas humillaciones del enemigo. Esta, al no reportarle ningún beneficio económico a la monarquía, quedaba como muchas ciudades indefensas en el litoral Caribe, que todavía eran la gran mayoría, bajo la tutela del gobernador, una mínima guardia personal y los vecinos mal armados. Ellos tenían que enfrentarse por sus propios medios con el enemigo que les hostigase y frecuentemente los hombres tenían que acudir a las armas en unas obras defensivas en mal estado, mientras las mujeres y niños corrían despavoridos por los montes en busca de refugio.

En el siglo XVII, Santa Marta estuvo mal resguardada por dos pequeñas fortalezas, el Fuerte San Juan de las Matas de traza en estrella de cuatro "rayos" inspirado en la antigua escuela de fortificación italiana, correspondiente al período de fortificación renacentista con

principios abaluartados y la plataforma de San Vicente a manera de reducto, insuficientes ante el poderío enemigo. El segundo cuarto del siglo XVIII, fue el tiempo donde la ciudad mantuvo una defensa aceptable, se amplía el horizonte defensivo a los cerros con reducidas e irregulares fortificaciones sin tener en cuenta las reglas del Arte, pero en fin para cumplir una labor defensiva. Paradójicamente la paz reinó y poco trabajo tuvo las fortalezas.

Con la derrota del almirante inglés Edward Vernon en su intento de apoderarse de Cartagena en 1741, parece realizarse el prestigio de esa ciudad e igualmente justificar el esfuerzo de la monarquía en mantener la inexpugnabilidad de su plaza, mermando de este modo las posibilidades de convertir a Santa Marta en plaza fuerte y de gozar de proyectos de fortificación conforme a las reglas preceptuadas en su momento. Otro factor determinante en la postración militar y por consiguiente urbana de Santa Marta, fue la llegada a Cartagena del ingeniero militar extraordinario Antonio de Arévalo, después de la heroica defensa ante Vernon. Con Arévalo desfilan un serial de conceptos adversos sobre la inconveniencia de fortificar Santa Marta y a su modo definir un extraño concepto de estrategia militar puesto en práctica en otros lugares durante los reinados de Fernando VI, Carlos III y Carlos IV:

La mejor defensa es la que no tiene defensa.

Es decir, en la medida que no estuviese fortificada, menos apetecible era para el enemigo. No convertir a Santa Marta en plaza de guerra, como tampoco construir grandes fortalezas, ante el grave riesgo que cayeran en manos de los ingleses y fuese difícil su recobro. En sus opiniones, Arévalo se apoyó en la sentencia desfavorable con respecto a Santa Marta, emitida por el tratadista Ignacio Sala en 1752, cambiando su opinión inicial de prestarle alguna atención a las fortalezas samarias, poco tiempo después de su llegada. Opinaba Arévalo:

Santa Marta no debe convertirse en plaza nueva de guerra, no debe protegerse por no responder a los gastos que origina. Y en iguales circunstancias siempre será lo más seguro hacer lo mismo para no dar en manos de los enemigos y de nada servirán entonces las fortificaciones de Santa Marta, sino de perder el gasto y muchos cuidados de muchos años para un lance aventurado.

Con estas razones esgrimía la propuesta del gobernador Rosales Troncoso en 1764 durante el reinado de Carlos III, negando cualquier intención de levantar fortalezas. Eran claros los intereses del ingeniero militar Arévalo en no aprobar siquiera una obra de refuerzo, porque en esos momentos estaba obstinado con el vasto plan de obras en Bocachica y en las baterías colaterales del Fuerte de San Felipe de Barajas en Cartagena, resultaba explicable que al considerar la realización de obras en Santa Marta, el presupuesto de su gran empresa castrense cartagenera se vería afectado, como también los recursos humanos y técnicos.

Promediando el siglo XVIII con Antonio de Arévalo, la negativa de fortificar Santa Marta conforme a las reglas del Arte Militar queda determinada, justamente en los precisos momentos cuando relucía con mayor belleza las líneas fulgurantes del neoclásico militar, qué aún conservan las fortificaciones de Cartagena de Indias. Es indiscutible que Inglaterra perdió la oportunidad en abrir la brecha a los dominios españoles, apoderándose inicialmente de la ciudad de Santa Marta y crear a partir de ella la base de operaciones en tierra firme, como lo era Jamaica en el Caribe. Tal preocupación fue expuesta por el gobernador Rosales al rey, analizando lo que acontecería si Santa Marta cayera en manos de los ingleses, peligraría la plaza de Cartagena, al marchar por tierra y mar hacia ella.

Incluso ante el inminente segundo episodio de la guerra por el III Pacto de Familia entre 1779 y 1783 con el *Visitador General de las Fortificaciones en América*, el ingeniero Militar Agustín Crame, se mantiene el concepto de no realizar obras de grandes proporciones, sino intervenir con refuerzos sencillos a los fuertes de San Fernando, San Antonio y de la isla del Morro, al parecer los menos arruinados.

Con Crame finalizan las construcciones de fortificaciones en Santa Marta, cuando el teatro bélico cambia de intereses, personajes y escenarios al no tener contra quien combatir y alejarse para siempre los enemigos del mar. Con el fin de la guerra, comienza una nueva batalla para las fortalezas samarias: abandono obsolescencia y destrucción. Finalizando el siglo XVIII, se advierte en la ciudad un progreso urbano nunca antes registrado, alternado con las medidas económicas y militares instruidas desde España y ejecutadas por uno de los mandatarios más aplicados que tuvo la provincia de Santa Marta, el gobernador José de Astigárraga.

Las primeras manifestaciones de insurgencia de finales del siglo XVIII, encontraron a Santa Marta en las mismas condiciones de aislamiento de los dos siglos anteriores, con lo cual pretendían mantenerla alejada de cualquier posibilidad en convertirla en teatro de guerra. Aún bajo esta nueva situación, Santa Marta cumple un papel irónico manteniéndose fiel a la Madre Patria, bautizada por el gobernador Víctor de Salcedo y Somodevilla (1805-1810), como «la muy noble, la muy fiel y la muy leal), donde el rey de España tendría su más firme plaza; quizás porque su población comprendió, que en su historia jamás había gozado de una prosperidad, traducida en las obras urbanas, religiosas, defensivas y de beneficio económico que en su momento gozaba.

A ello contribuía, el mismo aislamiento del contexto europeo y el cuidado de España en evitar la llegada de personas con las noticias de los acontecimientos políticos de Europa, sobre todo de la Revolución Francesa, motivadas por las doctrinas predicadas por los filósofos del siglo XVIII. La disposición de los samarios frente a las nuevas ideas, eran entregar sus vidas y bienes para sostener la religión y a su amado monarca; irónicamente los indígenas que tanto sufrieron siglos atrás, fueron leales a esta causa, fe de ello la condecoración con la medalla de oro otorgada a Antonio Núñez, cacique de los Mamatoco.

Durante la reconquista de España en 1815 en el reinado de Fernando VII (1808-1833), Santa Marta cumplió un papel decisivo abasteciendo de víveres y hombres a las tropas de Pablo Morillo para el sometimiento de Cartagena; conservando su fidelidad a la monarquía hasta el día 10 de noviembre de 1820, cuando definitivamente fueron ocupadas por las fuerzas patriotas.

La noble causa de la Emancipación, truncó el momento próspero que gozaba Santa Marta, gracias a la monarquía que había vuelto los ojos a ella. Aún con el breve renacer urbano y comercial de su puerto a principios del siglo XIX -no obstante eran pocos los barcos que llegaban de España, porque desde el puerto de Sabanilla se fomentaba el contrabando- y durante el tiempo que duró la República de la Nueva Granada (1831-1856), esta ciudad jamás volvió a disfrutar de las mieles del progreso. La segunda mitad del siglo XIX, pasó por Santa Marta dejando las huellas de la violencia política, que nunca dejó en pensar en futuro; corroborando aquella lapidaria sentencia que concluimos de la historia de Santa Marta, una ciudad condenada a pobreza perpetua.