LAS BAJAS INGLESAS EN CARTAGENA DE INDIAS EN 1741

Enrique ZAFRA CARAMÉ

(RE)

A historiografía es el registro escrito de la Historia, la memoria fijada por el ser humano de su propio pasado mediante la escritura. Para reconstruir los acontecimientos pasados se recurre a las fuentes históricas, es decir, a testimonios escritos o materiales.

Estos testimonios emanan de cronistas que vivieron esos acontecimientos y que normalmente llegan a un consenso, creando la «versión histórica oficial». Todo lo que se aparte de ella constituye una «historia excéntrica», que introduce diferentes versiones de unos mismos hechos, y sobrepasar esta frontera es entrar de lleno en el «fraude histórico»; pero también constituye un fraude la «fabricación» de una versión oficial falsa, instigada intencionadamente, bien por quien tiene capacidad coercitiva sobre los cronistas, bien por la propia ideología o por un arbitrario sentimiento patriótico de estos.

Este es el caso del tratamiento histórico por parte de los cronistas ingleses del siglo XVIII de la Batalla de Cartagena de Indias librada en 1741, que supuso el mayor fracaso naval del Imperio británico tanto por las enormes pérdidas infligidas por el heroico almirante español Blas de Lezo, en situación de inferioridad manifiesta, como por sus consecuencias para la expansión colonial inglesa. El rey Jorge II amenazó con la horca a quien diera detalles sobre tan vergonzante humillación. El objetivo, además de evitar el descrédito del fallido intento de penetración en Sudamérica, fue sin duda ocultar el alcance de las pérdidas sufridas.

Las crónicas inglesas

La inigualable maestría propagandística británica, necesaria para mantener la mística y la disciplina nacionales del correoso pueblo inglés, tuvo un especial caldo de cultivo en el tratamiento histórico fraudulento de este enfrentamiento. Buena muestra de ello es el bochornoso epitafio en la tumba de Edward Vernon («... y en Cartagena conquistó hasta donde la fuerza naval pudo llevar la victoria») (1), que mediante una filigrana semántica intenta mostrar como una victoria lo que realmente fue una desastrosa derrota, continuando con la empalagosa prosopopeya de las primeras narraciones sobre la fallida campaña, observantes del estricto cumplimiento de la despótica prohibición de Jorge II, que fue una auténtica coacción directa para manipular y falsear la Historia, al más puro estilo británico.

Esas primeras crónicas, a pesar de sus rimbombantes nombres que auguran veracidad, como *Original Papers…, An Authentic Account…, An Impartial Representation…* (*Excusatio non petita, acusatio manifesta*), evidencian una necesidad imperiosa de justificar la larga serie de errores de planeamiento, de ejecución y de coordinación cometidos en el desarrollo de una campaña que *a priori* parecía un paseo dominical por la aplastante superioridad de medios, y que sin duda lo hubiera sido de no encontrar enfrente a un hombre singularmente valeroso, minucioso y eficaz como era Blas de Lezo, que apuraba hasta el último resquicio su ingenio, pundonor y experiencia bélica antes de doblegarse (lo que nunca hizo). Muchos otros se hubieran rendido en algún momento de la prolongada contienda, que se iba presentando de muy mal cariz, hasta que llegó el inesperado desenlace final.

Fueron continuas las alusiones al heroísmo y a la honorabilidad de Vernon, objeto de floridos poemas, tratándole poco menos que de generoso prócer del Imperio británico y espejo moral de sus hombres, quienes en realidad le aborrecían por la poca consideración que con ellos tenía y por el trato inhumano que les dispensaba, algo habitual en la Marina inglesa de la época. Sin embargo, hubo un cronista, Tobías Smollet, cirujano ayudante en el navío de 80 cañones *Chichester* (2) durante el asedio, y posteriormente escritor de gran éxito, que dice de él: «El almirante era un hombre de débil entendimiento, fuertes prejuicios, arrogancia ilimitada y pasiones excesivas», y explica con detalle sus decisiones siempre encaminadas a lucirse a costa de sus hombres sin preocuparse lo más mínimo por su bienestar, en especial en lo que se refería a las tropas de tierra e infantes de marina, a quienes incluso descuidaba el suministro esencial de provisiones y agua necesario para sobre-

---

(1) *… and at Carthagena conquered as far as naval forces could carry victory.*

(2) En lo sucesivo el número de cañones de cada buque figurará entre paréntesis tras el nombre del mismo.

vivir, y les denegaba tanto el apoyo de fuego naval, por temor a que sus buques entraran en el alcance de los certeros artilleros españoles, como la participación de la gente de mar en los combates terrestres, en el fundado convencimiento de que desertarían a la menor oportunidad. Fue apodado despectivamente por sus hombres *Old Grog* porque usaba una capa impermeable de moaré barato llamado *grogram*, de la que surgió el nombre dado a la bebida que él mismo ideó, el Grog, resultante de rebajar el ron con agua tibia y zumo de lima o limón en un inútil intento de evitar que sus desmotivados hombres entraran en combate borrachos o groguis (es el origen de este tér-mino).

Tampoco sale bien parado el general Wentworth, al mando de las tropas terrestres tras la muerte natural del general Cathcart, de quien Smollet dice: «Y el general, aunque tenía algún talento, era totalmente defectuoso en cuanto a experiencia, confianza y resolución». En conjunto, sobre la manera de llevar a cabo las operaciones, critica: «Es una triste verdad, que, sin embargo, debe ser mencionada, que unos bajos, ridículos y perniciosos celos subsistieron entre los oficiales de tierra y los de mar durante toda esta expedición; y que sus respectivos jefes eran tan débiles o malvados como para aprovechar todas las oportunidades de estorbar y manifestar su desprecio el uno por el otro en un momento en que las vidas de tantos valientes compañeros estaban en juego y en que el interés y el honor de su país exigía el máximo celo y unanimidad. En lugar de condescender y cooperar vigorosa y cordialmente, comenzaron a celebrar consejos de guerra por separado, manifestaron amargas protestas y se enviaron mensajes irritantes entre sí; y mientras cada uno de ellos se esforzaba por hacer apenas lo que le evitara la censura de un tribunal, no parecía disgustado por el descuido de su colega; más bien al contrario, ambos estaban aparentemente contentos con abortar la expedición, en la esperanza de poder estigmatizar al otro con la infamia y la desgracia».

Pero Smollet, que para evitar represalias tuvo que escribir su historia disfrazándola de ficción con nombres imaginarios (3), narrador cáustico y sincero en sus crudos relatos sobre la batalla, implacable con el vicealmirante, de ávidas aspiraciones políticas, era una excepción. Los demás cronistas ensalzaron al «glorioso» Vernon de manera desmedida, vertiendo continuas y redundantes descalificaciones contra todo el que no fuera inglés. No escatimaron comentarios despectivos sobre la poca profesionalidad y cobardía de los franceses o la holgazanería y baja catadura de los españoles, de quienes decían que estaban siempre borrachos y que salían corriendo al primer cañonazo de los navíos ingleses. Ni siquiera son condescendientes con sus aliados, los

(3) *Las aventuras de Roderick Random* (1748) ofrece una visión descarnada de la vida en los buques de la Marina británica, destacando el vicio y la brutalidad de una forma realista, aunque de manera satírica para suavizar la denuncia, e incluye el relato del ataque a Cartagena de Indias.

colonos norteamericanos, ni con los negros macheteros de Jamaica que lucharon con ellos muriendo lealmente por Inglaterra. Al contrario, los despreciaban hasta el extremo de escandalizarse de que hubiera habido que poner finalmente armas en sus manos, aduciendo que «no eran de fiar» y que solo servían para llevar los atalajes y pertrechos detrás de las tropas y para los duros trabajos de fajina.

Los cronistas, empezando por el mismo Vernon, cargaron las tintas culpando de la derrota al general Wentworth, que para ellos no estaba a la altura del difunto Lord Cathcart, a las desavenencias de este con el vicealmirante y, sobre todo, a las enfermedades tropicales. Ni se les pasó por la cabeza reconocer la legendaria capacidad de resistencia ante las adversidades del soldado español, demostrada a lo largo de los siglos, ni los extraordinarios méritos de nuestro invicto Blas de Lezo, auténtico artífice de la ruina del petulante Vernon.

La historia manipulada

Hemos de admitir que el tratamiento que los cronistas hagan de las actuaciones de los protagonistas de un hecho bélico histórico es siempre subjetivo, que depende de simpatías y/o de ideologías, pero el auténtico fraude de las crónicas inglesas estriba en la ocultación de las cifras referentes a sus pérdidas tanto humanas como materiales. Las matemáticas no mienten.

Consultando los panfletos coetáneos anglosajones, e incluso otros modernos que tratan de la batalla basándose en aquellos, la operación se disfraza como un paseo que se dio la Marina de Su Graciosa Majestad por las Indias Occidentales, otorgando gran mérito a que destruyeron los fuertes y baterías de la bahía de Cartagena, que «hundieron» seis navíos españoles y ocho galeones mercantes y que se retiraron porque las enfermedades tropicales empezaron «a incomodarles». En realidad una densa cortina de humo para intentar salvar la honra inglesa, ya que la derrota, con la aplastante superioridad de que disponían, fue tan vergonzosa y las pérdidas tan onerosas que supusieron la muerte política del primer ministro Sir Robert Walpole, por más que desde el principio fuera contrario a la confrontación.

Afortunadamente se encontraban presentes otros actores y espectadores, tanto del bando contrario como neutrales, que introducen versiones «históricamente excéntricas» respecto a las británicas, pero con datos y cifras constatadas, que van desmontando las falacias oficialistas dirigidas a contentar al pueblo inglés, tan dado a alzar las campanas al vuelo y a componer himnos cuando se le alimenta con la propaganda patriotera típica de los anglosajones.

El contingente inglés

Las tropas que Inglaterra envió a Jamaica para la conquista de Cartagena de Indias —desde Spithead (Portsmouth) en el enorme convoy de Sir Chaloner Ogle y desde Norteamérica en 40 transportes de tropas—, hasta ahora pobremente identificadas y cuantificadas, consistían exactamente en:

— Seis regimientos de Royal Marines, cada uno de ellos con 10 compañías de 100 hombres, que con los oficiales sumaban 6.930:

- 44.th Regiment (4) of Foot o 1.st Marines del coronel Wolfe.
- 45.th Regiment of Foot o 2.nd Marines del coronel Robinson.
- 46.th Regiment of Foot o 3.rd Marines del coronel Lowther.
- 47.th Regiment of Foot o 4.th Marines del coronel Wynyard.
- 48.th Regiment of Foot o 5.th Marines del coronel Cochrane.
- 49.th Regiment of Foot o 6.th Marines del coronel Moreton.

— Cuatro regimientos de Infantería, cada uno de ellos con 815 hombres, sumando 3.260:

- 24.th Regiment of Foot del coronel Wentworth (ascendido a general de brigada al asumir el mando absoluto de las fuerzas terrestres).
- 15.th Regiment of Foot del coronel Harrison.
- 34.th Regiment of Foot, coronel Cavendish.
- 36.th Regiment of Foot, coronel Fleming.

— Un destacamento de refuerzo del 33.rd Regiment of Foot del coronel Dalzell, basado en las islas de Sotavento, compuesto por 300 hombres.
— El regimiento americano del coronel Gooch, basado en Virginia (más tarde 43.rd Regiment of Foot), formado por cuatro batallones de colonos americanos voluntarios, divididos en 36 compañías dirigidas por oficiales ingleses de 114 hombres cada una, totalizando con la plana mayor 4.300 hombres de las siguientes colonias:

(4) Los regimientos se empezaron a numerar en 1751; hasta entonces recibían el nombre de su coronel, pero se incluye su posterior numeración para una mejor identificación.

- Pennsylvania, ocho compañías.
- Nueva York y Massachusetts, cinco compañías cada una.
- Virginia y Carolina del Norte, cuatro compañías cada una.
- New Jersey y Maryland, tres compañías cada una.
- Connecticut y Rhode Island, dos compañías cada una.

— Colonos norteamericanos voluntarios independientes, 200.
— Negros macheteros de Jamaica para trabajos de fajina, 500.

En total, 15.490 soldados de a pie que, sumados a los 18.630 de mar (5), totalizaban 34.120 súbditos ingleses al asalto de una ciudad de unos 20.000 habitantes defendida por una guarnición de unos 3.200 hombres entre soldados, marineros e indios flecheros.

Las bajas humanas

Según Rolt (6), cuando se retiraron las tropas de tierra inglesas habían sufrido la baja de 2.500 hombres muertos y 268 heridos, y «las de a bordo no fueron considerables». En el mismo sentido vienen a expresarse otras crónicas de la época en consonancia con lo que Vernon quiso hacer ver. Cifras ridículas como veremos.

La toma de los fuertes y baterías de Boca Chica, que se prolongó durante 21 días, a pesar de las cifras exiguas proporcionadas por el propio Vernon en sus cartas al duque de Newcastle, provocó numerosas bajas, tanto en la playa como en los barcos que osaban acercarse al alcance de la artillería española, algunos de los cuales quedaron maltrechos, como veremos después.

Varios cronistas ingleses de la época citan que en el ataque más cruento, el asalto a los muros del castillo de San Felipe de Barajas, hubo cien muertos y doscientos heridos, otros hablan de 600 bajas en total, cuando las fuentes españolas y las neutrales contabilizaron más de mil cadáveres tras el ataque. Según el *Scots Magazine* de 1741, solo en este asalto hubo 1.320 muertos y tantos heridos que los españoles salieron de los muros para llevarles a ser atendidos, por supuesto como prisioneros.

---

(5) Incluidos los marineros de los transportes de tropas y barcos de aprovisionamiento.

(6) Rolt, Richard: «An Impartial Representation Of The Conduct Of The Several Powers Of Europe, Engaged In The Late General War». Volumen I, parte I, capítulo VI. *The Siege of Carthagena*, 1749.

No existen muchos más detalles de las bajas de cada una de las escaramuzas que se produjeron durante los más de sesenta días de asedio, por lo que nos centraremos en el número de combatientes del bando inglés que pudo finalmente reembarcar.

El *Royal Marines-Historical Timeline 1700* (7) menciona que de los 6.930 hombres de ese Cuerpo que salieron de Spithead, reembarcaron en la retirada 3.382, 1.103 de ellos enfermos o heridos, que fallecieron en el regreso casi todos. Es decir, que sobrevivió un 30 por 100.

De las bajas en los cuatro Regimientos de Infantería nada se cita oficialmente, pero debió arrojar un porcentaje de bajas parecido al de los anteriores, pues de los más de 100 transportes que salieron cargados de tropas de Inglaterra, bastaron menos de 40 para llevarles de vuelta.

Del regimiento americano del coronel Gooche murieron casi nueve de cada diez hombres. De los 4.300 iniciales, regresaron a casa ilesos 17 oficiales y 130 soldados, acompañados de 256 enfermos. De los 40 barcos de transporte que les habían llevado a Jamaica, solo cuatro fueron necesarios para conducirlos de vuelta, uno a Nueva York, dos a Virginia y otro a Carolina del Norte, según los historiales de las colonias, menos ocultistas que los textos ingleses. Parece ser que hubo otros supervivientes norteamericanos, pero fueron obligados a embarcar en los buques de guerra por falta de marinería, donde fueron tratados de forma pésima. El almirante Vernon comunicó (8) al general Wentworth que, sintiéndolo mucho, tendría que retener a un número indeterminado de colonos a bordo de los barcos de guerra que regresaban a Inglaterra para su maniobra en lugar de despacharlos para Norteamérica. Nunca regresaron. Es una prueba de que las dotaciones quedaron en cuadro, aunque no hay cifras oficiales de bajas en los buques.

John Pembroke (9) menciona un total de 18.000 bajas, producidas «9.000 por Admiral One Leg (en referencia a Lezo, al que califica de "excelente líder") y otras 9.000 por General Yellow Fever and Admiral Cholera». Probablemente incluye muertos y heridos. Menciona también que cuando reembarcó para la evacuación, pudo ver que la superficie de la bahía de Cartagena era de color gris debido a la gran cantidad de podridos cadáveres de ingleses, quienes «morían a tal ritmo que no daba tiempo a enterrarlos». Es cierto que un enorme número de bajas (aproximadamente la mitad) fueron ocasionadas por las enfermedades tropicales a las que no estaban habituados los ingleses,

---

(7) *http://www.royal-marines.net/1700.html*.

(8) Carta del vicealmirante Vernon al general Wentworth de 29 de mayo de 1741 a bordo del *Princess Carolina*.

(9) Guía civil, hijo de un magnate jamaicano del azúcar, que estuvo en el *Galicia* (apresado) cuando Vernon lo introdujo en el surgidero para bombardear infructuosamente Cartagena. Publicó *True account of Admiral Vernon's conduit on Cartagena*, muy crítico con el vicealmirante.

pero para ello fue decisiva la resolución de nuestro héroe Blas de Lezo, que retrasó todo lo posible la consecución por el bando inglés de cada objetivo, prolongando así su exposición a las enfermedades y propiciando a la vez la escasez de provisiones y agua.

Las bajas del bando inglés, finalmente, se estiman entre 9.000 y 12.000 muertos y 7.500 heridos o enfermos. Las españolas, en 800 muertos y 1.200 heridos o enfermos.

Los siguientes comandantes de buque murieron durante el asedio:

— Captain Robert Trevor del *Chichester* (80).
— Captain James Hemmington del *Princess Amelia* (80).
— Captain Arthur Fitzroy del *Orford* (70).
— Captain Audrey Beauclerk del *Prince Frederick* (70).
— Captain Thomas Jolley del *Rippon* (60).
— Captain John Trevor del *Defiance* (60).
— Captain William Douglas del *Falmouth* (50).
— Captain Henry Reddish del *Anglesea* (40).
— Captain Frances Percival del *Astrea Prize* (20).
— Commander Francis Wakeman del *Cruizer* (8).

La adulteración descarada de las cifras de bajas humanas publicadas por las versiones oficialistas inglesas hizo un flaco favor a la Historia, y constituyó una indigna ofensa a la memoria que merecen los caídos en combate. La amenaza real del dogal al cuello demostró su eficacia. Pero todos aquellos cuyos cadáveres quedaron en tierras o aguas americanas tenían familias que les esperaban, y la verdad termina siempre prevaleciendo.

Los barcos de Su Majestad Jorge II

El número y la identificación de los barcos ingleses participantes en la Batalla de Cartagena de Indias, tanto de guerra como transportes de tropas y de avituallamiento, constituyen un galimatías de contradicciones, pues la profusa bibliografía no se pone de acuerdo; incluso en las transcripciones de los consejos de guerra celebrados por Vernon se confunden nombres de barcos y hasta se citan otros que nunca estuvieron allí.

En lo que se refiere solo a los buques de guerra ingleses, tras un minucioso estudio de la bibliografía inglesa consultada, de los historiales de la Royal Navy y de información moderna especializada en la Marina inglesa de la época, el orden de batalla dividido en las tres divisiones que se constituyeron fue el siguiente:

División / Tipo de Buque	Vicealmirante Edward Vernon	Contralmirante Sir Chaloner Ogle	Comodoro Richard Lestock
Navíos de línea (de tres puentes los de 80 cañones, el resto de dos puentes)	*Princess Carolina* (80) *Torbay* (80) *Chichester* (80) *Orford* (70) *Burford* (70) *Weymouth* (60) *Deptford* (70) *Worcester* (60) *Strafford* (60) *Princess Louisa* (60)	*Princess Amelia* (80) *Russell* (80) *Norfolk* (80) *Shrewsbury* (80) *Jersey* (60) *Rippon* (60) *York* (60) *Tilbury* (60) *Windsor* (60) *Litchfield* (50)	*Boyne* (80) *Suffolk* (70) *Prince Frederick* (70) *Hampton Court* (70) *Lion* (60) *Montagu* (60) *Dunkirk* (60) *Defiance* (60) *Falmouth* (50)
Fragatas (un puente)	*Shoreman* (40) *Squirrel* (20) *Seahorse* (20)	*Experiment* (20) *Sheerness* (20)	*Astrea Prize* (20) *Wolf* (10)
Brulotes	*Eleanor* (10) *Vulcan* (8) *Cumberland* (8) *Strombolo* (8) *Success* (8)	*Phaeton* (8) *Vesuvius* (8)	*Aetna* (8) *Firebrand* (8)
Bombardas	*Alderney* (6 + 2 de 13”)	*Terrible* (6 + 2 de 13”)	
Ténderes	*Pompey* Otro sin nombre	*Goodly*	*Virginia Queen*

Además participaron, sin estar integrados en ninguna división: las fragatas *Anglesea* (40) y *Ludlow-Castle* (40), las corbetas *Cruizer* (8) y *Spence* (8), los buques hospital *Scarborough* (18) y *Princess Royal* (18) y el ténder *Elizabeth*.

Los siguientes buques, incluidos por varias informaciones en el orden de batalla, no llegaron a participar en el asedio por los motivos que se indican:

— *Cumberland* (80). Se averió en el tránsito entre Spithead y Portugal, quedándose en Lisboa reparando (no confundir con el brulote del mismo nombre).
— *Buckingham* (70), *Prince of Orange* (70) y *Superb* (60). Resultaron dañados por una fuerte tormenta durante el tránsito a las Indias y no llegaron a tiempo. El *Superb* (60) se incorporó a Cartagena el 3 de mayo, solo para la evacuación.
— *Augusta* (60). Salió de Jamaica hacia Cartagena en la División de Lestock, pero encalló a la salida de Port Royal, rompió el timón y tuvo que volver a puerto.

Esto totaliza 58 barcos de guerra presentes, entre ellos 29 navíos de línea, ocho de ellos de tres puentes (los de 80 cañones). A estos 58 hay que sumar los mercantes de avituallamiento y material y los transportes de tropas, de entre los 40 que llegaron a Jamaica desde Norteamérica en octubre de 1740 con el regimiento del coronel Gooch, y los más de 100 desde Inglaterra en enero de 1741 con los cuatro regimientos de Infantería, los seis de Marines, material de artillería y vituallas. Aunque suman más de 140 barcos mercantes, en Jamaica se debieron reagrupar las tropas en un número más reducido de transportes.

Dando por cierto que la suma de barcos que llegó el 14 de marzo a punta Canoa era de 186, pues fueron visualmente contabilizados desde la ciudad, el total de mercantes tuvo que ser entre 128 y 132 (algunos barcos de guerra independientes pudieron incorporarse después del grueso). Rolt (10) cita, en la misma obra, primero 115 mercantes y luego 90, y Marley (11), primero 85 y después 100. Estas discrepancias, junto a la afirmación de Vernon en el parte (12) del 1 de abril (10 de abril) (13) de que llegó a Cartagena con 124 barcos en total (lo que daría solo 66 mercantes), hacen interpretar a algunos autores que Vernon ignoraba a los mercantes con vituallas y material, unos 50, teniendo en cuenta solo los aproximadamente 80 transportes de tropas.

Sea como fuere, la cifra de barcos más plausible es de 58 de guerra (29 navíos de línea y 29 de otros tipos) y unos 130 mercantes.

Las bajas de la Escuadra

La mayor contradicción que se vislumbra en las disciplinadas y cartesianas crónicas inglesas sobre el asedio es que, a pesar de estar reconocida la pérdida de numerosos barcos, tanto por acción de la artillería española desde buques, baluartes y baterías de tierra como por la quema deliberada (14) de otros debido a la falta de gente de mar para manejarlos al final de la contienda, no

(10) Rolt, Richard: *op. cit,* parte I, capítulo VI.

(11) Marley, David: *Wars of the Americas: A Chronology of Armed Conflict in the New World, 1492 to the present*. Volumen I, 1998.

(12) Carta del vicealmirante Vernon al duque de Newcastle de 1 de abril de 1741 a bordo del *Princess Carolina* frente a Cartagena de Indias.

(13) Las fechas de los textos ingleses anteriores a 1752 difieren en diez días de los españoles o franceses y de los ingleses modernos, ya que aquellos se referían al calendario juliano y no al gregoriano que se instauró en los países católicos en 1582, pero Inglaterra no lo adoptó hasta 1752. A las fechas inglesas de 1741 hay que sumar diez días para que coincidan con nuestras crónicas.

(14) *Memoria de lo ocurrido en la expugnación de los fuertes de Boca Chica y sitio de la ciudad de Cartagena de Indias, en el año de 1741, por los ingleses*, «... resultas de los ataques y reencuentros pasados, se infiere que á lo menos quemaron seis navíos , porque en los días 2, 4 y 6 se vieron en distintas partes de aquel mar seis grandes humos que no pudieron proceder de otra materia…».

existe una sola referencia sobre qué barcos fueron los que se perdieron ni su destino (hundidos, incendiados, inutilizados o inoperativos).

Se da por cierto, en la diversa bibliografía existente, que al menos dos unidades de tres puentes se perdieron, así como varios navíos y fragatas más (probablemente seis) y entre 27 y 50 mercantes. En cuanto a estos últimos, es imposible determinarlo, pues no se conocen las listas de los que participaron; no obstante, la *Lloyd's List* de 1741 refleja el regreso a Inglaterra de solo unos 40 mercantes en convoy escoltados por la fragata HMS *Torrington* (40) de los más de 100 que habían partido con Sir Chaloner Ogle.

Pero, ya que estas afirmaciones no se basan en ningún hecho constatado, haremos un seguimiento individualizado de cada barco para determinar su posible pérdida o inutilización. La única referencia concreta es la del transporte *Monmouth*, que Vernon reconoció (15) haber ordenado incendiar por estar completamente inutilizado.

En su parte de guerra de 26 de abril (6 de mayo) (16) Vernon reconoce el lamentable estado en que quedaron muchos de sus barcos (aunque se excusa con una presunta necesidad de limpieza de cascos) y comenta sus intenciones: «Si no estimo la conveniencia de que permanezcan en la mar, cuando llegue a Jamaica usaré toda la diligencia posible para disponer que los siete navíos de 80 cañones que no tienen la obra viva tratada contra la broma, y otros tantos de nuestros setenta y sesenta cañones que creo estarán arruinados si no llegan a casa este verano, estén en condiciones de volver a la base efectuando el tránsito en verano, lo que es absolutamente necesario por las malas condiciones de los buques, ya que no hay oportunidad de carenar en este País; con todos los respetos para las instrucciones adicionales de mis Señores sobre ese asunto. Y espero que, como serán la parte más considerable de mis Fuerzas, pueda recibir durante este tiempo órdenes de Su Majestad para ir a casa con ellos: si no, irán bajo el mando del Comodoro Lestock, comprendiendo que, si los franceses se han ido a su casa, pueden ser más queridos en nuestra casa que aquí. Y todos los brulotes también deben ir, pues llevan largo tiempo en el extranjero, y también las bombardas, si es que no estamos obligados a dejarnos una aquí, caso de no estar en condiciones de navegar a Jamaica: pero si ese es el caso, ayudará a obstruir este puerto, siendo hundida llena de piedras».

Blas de Lezo relató (17): «Desde el primero de abril habían empezado a salir algunos navíos y embarcaciones del convoy del enemigo, lo cual continuaron en

---

(15) Carta de 30 de mayo de 1741 del almirante Vernon al duque de Newcastle desde el *Princess Carolina* en Port Royal (Jamaica).

(16) Carta de 26 de abril de 1741 del almirante Vernon al duque de Newcastle desde el *Princess Carolina* frente a Castillo Grande en la bahía de Cartagena de Indias.

(17) Lezo, Blas de: *Diario de lo acaecido en Cartagena de Indias desde el día 13 de marzo de 1741 hasta 20 de mayo del mismo año*.

Don Blas de Lezo y Olavarrieta.
Museo Naval, Madrid.

hacer en distintos convoyes hasta el 20 de mayo en que salió con el último el capitán en jefe Lestock, y habiendo llevado cuenta el que la tenía de todo en el cerro de la popa don Bartolomé de Montes, salieron solo de este puerto 186 embarcaciones faltando hasta el completo de 195 (que fueron las que entraron) dos navíos de tres puentes y uno de 70 cañones. Halláronse demolidos los fuertes y baterías de Bocachica, Castillo Grande y Manzanillo, y la canal de dicho Castillo Grande abierta en todo el espacio que ocupó el Conquistador, y la de Bocachica libre totalmente, quedando en esta última las ruinas de nuestros navíos *San Felipe* y las de dos navíos de los enemigos a quienes pegaron fuego, los cuales discurrimos ser de los que batieron en la citada Bocachica que debieron de quedar inútiles de conducirse».

No existen textos ingleses que especifiquen si el número de barcos que salió de Cartagena fue el mismo que entró, pero hay otros testimonios de que se quemaron seis barcos, y de que tres navíos nunca salieron de allí, lo que coincide con el relato de on Blas.

Vamos a estudiar los movimientos que los barcos de guerra ingleses presentes en Cartagena de Indias efectuaron tras la batalla, con lo cual determinaremos cuáles seguían operativos, cuáles averiados leve o fatalmente y cuáles podrían haberse perdido totalmente, por más que Inglaterra y sus fieles cronistas no lo hayan reconocido nunca.

En las semanas siguientes, unos barcos fueron enviados a Inglaterra al mando del comodoro Lestock, de lo que queda constancia tanto en las crónicas como en las entradas de buques a puertos ingleses que nos relatan las *Lloyd's Lists*, otros participaron en junio de 1741 en el fallido asedio a Santiago de Cuba y algunos recibieron la orden de proteger Port Royal al mando del capitán de navío Thomas Davers, comandante del *Suffolk* (70).

En la tabla siguiente se presentan estas vicisitudes:

Tipo de Barco	Nombre	Llegada a Inglaterra con Lestock (o solo) (18) (19)	Ataque Cuba (junio 1741) (18)	En Jamaica con Davers (18)
Navíos de Línea	*Russell* (80)	*		
	Torbay (80)	30-VIII-1741, Portsmouth		
	Boyne (80)		SÍ	
	P. Amelia (80)	6-IX-1741, Spithead		
	Chichester (80)	1-IX-1741, Plymouth		
	Norfolk (80)	28-VIII-1741, Plymouth		
	***Shrewsbury* (80)**	*		
	P. Caroline (80)	1-IX-1741, Plymouth		
	Suffolk (70)			SÍ
	Orford (70)		***	
	***P. Frederick* (70)**			
	Buford (70)	3-IX-1741, Dover		
	H. Court (70)	3-IX-1741, Dover		
	***Lion* (60)**			
	Weymouth (60)		**	
	Montagu (60)		SÍ	
	Deptford (60)			SÍ
	***Jersey* (60)**			
	Dunkirk (60)			SÍ
	Rippon (60)		***	
	York (60)			SÍ
	Tilbury (60)		SÍ	
	Worcester (60)		SÍ	
	Defiance (60)		**	
	Strafford (60)			SÍ
	P. Louisa (60)		***	
	Windsor (60)	3-IX-1741, Downs		
	Lichfield (50)			SÍ
	Falmouth (50)	7-IX-1741, Downs		

(18) Rolt, Richard, 1749: *op. cit.*, vol. I, parte II. *Containing naval transactions in America and Europe, in 1741.*

(19) Fechas de llegada extraídas de la *Lloyd's List 1741.*

(Continuación)

TIPO DE BARCO	NOMBRE	LLEGADA A INGLATERRA CON LESTOCK (O SOLO) (18) (19)	ATAQUE CUBA (JUNIO 1741) (18)	EN JAMAICA CON DAVERS (18)
FRAGATAS	***Anglesea (40)***			
	Ludlow-Castle (40) fragata		**	
	Shoreham (32) fragata		SÍ	
	Experiment (20) fragata		SÍ	
	Squirrel (20) fragata	22-XI-1741, Plymouth		
	Seahorse (20) fragata		***	
	Sheerness (20) fragata		SÍ	
	***Wolf* (10)** corbeta	Hundido (Caicos) marzo 41		
	Cruizer (8) corbeta	6-X-1741, Portsmouth		
	Spende (8) corbeta			
BRULOTES	*Eleanor* (10) brulote	6-IX-1741, Portsmouth		
	Aetna (8) brulote		***	
	Firebrand (8)		***	
	Phaeton (8)		SÍ	
	Vesuvius (8)		SÍ	
	Vulcan (8)			SÍ
	Cumberland (8)	6-IX-1741, Portsmouth		
	Strombolo (8)		SÍ	
	***Success* (8)**	*		
BOMBARDAS	*Alderney* (6 + 2)		SÍ	
	Terrible (6 + 2)	22-XI-1741, Plymouth		
OTROS	*Scarborough* (18) hospital		SÍ	
	Princess Royal (18) hospital	22-XI-1741, Plymouth	SÍ	
	***Astrea Prize* (20)** munición			

* Estaban en la lista para engrosar el convoy con Lestock, pero no está registrada su llegada a Inglaterra.

** Citados en la zona, en Cartas de Vernon a Ogle de 13 de julio y 18 de julio de 1741.

*** Citados en la zona, en Carta de Vernon al duque de Newcastle de 29 julio.

El propio Vernon indica (20) que muchos de los barcos de los que se retiraron de Cartagena tuvieron que hacerlo remolcados por sufrir daños que les impedían maniobrar por sí mismos.

Tal y como cita Colledge (21), era una práctica habitual de la Royal Navy en el siglo XVIII disfrazar de *rebuilds* (reconstrucción, o lo que hoy llamaríamos obras de gran carena) la construcción de nuevos barcos. Es decir, para no pasar el control del Parlamento se dictaba la orden de «reconstruir» un navío o fragata, pero en realidad se hacía uno completamente nuevo con el mismo nombre, que heredaba el registro y el timbre del anterior, aunque no tuviera ninguna pieza en común. Esta práctica podría haberse utilizado también para ocultar el hundimiento de barcos en ultramar, simulando su regreso a la base y «construyendo su reconstrucción».

Esta costumbre inglesa de sustituir rápidamente un buque hundido por otro con el mismo nombre ha llegado hasta nuestros días. Tras el hundimiento de los destructores HMS *Sheffield* (D-80) y HMS *Coventry* (D-118) en las Malvinas, la Royal Navy no tardó en ordenar la construcción de dos buques homónimos (*F-96* y *F-98*). Probablemente una manera de centrar el protagonismo del nombre en un buque en activo para soslayar el hecho desgraciado de un hundimiento.

Haciendo un seguimiento de las actividades posteriores de los barcos sometidos a gran riesgo en los combates, y de los que nada se supo desde la retirada de la bahía de Cartagena, llegamos a lo siguiente:

— *Shrewsbury* (80): resultó muy dañado el 19 de marzo cuando, abriendo fuego desde su fondeo contra las baterías de Boca Chica, una bala española partió su cable de fondeo y abatió a sotavento hasta la costa sur de la entrada, siendo muy castigado por las baterías y por los cuatro navíos españoles apostados frente a la bocana de la bahía. Según los partes de guerra, se retira con muchísimas bajas, y desde ese momento no se le vuelve a nombrar nunca más. Su historial dice que regresó a Inglaterra, pero no se registró su llegada a ningún puerto inglés, y hasta su supuesto desguace en 1750 no se registra actividad alguna.
— *Russell* (80). Tras el duro castigo que compartió el 19 de marzo con el buque anterior, Sir Chalone Ogle cambia su insignia al *Jersey* (60), y no se vuelve a nombrar nunca más al navío ni se registra su llegada a ningún puerto inglés. En la batalla del cabo Sicié (Tolón) tres años

(20) Carta de 30 de mayo de 1741 del almirante Vernon al duque de Newcastle desde el *Princess Carolina* en Port Royal (Jamaica).

(21) COLLEDGE, J. J.; WARLOW, Ben: *Ships of the Royal Navy: A Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy,* 2010.

más tarde reaparece un navío *Russell*, el que terminó apresando al *Glorioso* tras su heroico quíntuple combate en 1747, que podría ser uno nuevo «reconstruido».

— *Prince Frederick* (70). El duro castigo que sufre también frente a Boca Chica ocasiona la muerte, entre otros muchos, de su comandante, Audrey Beauclerc. No se sabe nada del navío tras la batalla, y «reaparece» en 1744, por lo que podría haberse perdido y haber sido «reconstruido» en Portsmouth.
— *Lion* (60). Tras los ataques iniciales en Boca Chica deja de ser nombrado, desapareciendo hasta 1745, en que teóricamente sale de grandes obras en Woolwich por valor de más de 30.000 libras, el precio de un barco nuevo. Podría ser otro caso de *rebuild*, ya que no queda registrada su llegada a Inglaterra.
— *Jersey* (60). Historia paralela al anterior, reaparece en 1744 tras obras en Plymouth por valor de más de 22.000 libras, sin que quede registrada su llegada a Inglaterra. Se le intenta situar en Newfoundland (Terranova) en 1742, pero ese año estaba en plena «reconstrucción», siendo en 1744 cuando su comandante John Hardy es nombrado gobernador de Terranova.
— *Anglesea* (40). Tras la batalla de Cartagena se le da por regresado en septiembre a Inglaterra, lo que no refleja la Lloyd's List, y se le da por hundido poco después en Sheerness. El último comandante que figura en su historial fue Henry Reddish, muerto en Cartagena de Indias.
— *Wolf* (20). Se le da por hundido «accidentalmente» en Caicos en marzo de 1741, en plena Batalla de Cartagena de Indias.
— Brulote *Success*. Nada se sabe de él tras actuar en Cartagena de Indias. Es posible que fuera hundido lleno de piedras, como citó el propio Vernon, que a menudo confundía brulotes con bombardas.
— Transporte de municiones *Astrea Prize* (ex-*Astrea*, fragata española alias *Santa Bárbara*, capturada en noviembre de 1739). Tras la batalla figura al mando de Charles Steevens, que en realidad era el comandante del *Phaeton*. Se le da por quemado en Piscatagua (New Hampshire) en 1743.

Conclusiones

A pesar de los intentos de difuminar las pérdidas inglesas en Cartagena de Indias, con objeto sin duda de salvaguardar empecinadamente la honra del Imperio británico, estas fueron muy cuantiosas, tanto en bajas humanas como en daños materiales en buques de guerra y mercantes.

Se estima actualmente que las pérdidas fueron de entre 9.000 y 12.000 muertos y unos 7.500 heridos o enfermos. En total, mucho más de la mitad

de las fuerzas inglesas. Los navíos *Shrewsbury* (80), *Russell* (80), *Prince Frederick* (70), *Lion* (60), *Jersey* (60), las fragatas *Anglesea* (40) y *Wolf* (20), el brulote *Success* y el transporte de municiones *Astrea Prize* son serios candidatos de haber quedado para siempre en aguas neogranadinas, dos de ellos incendiados para no dejar rastro, aunque no exista constancia fehaciente de este hecho. Las insistentes informaciones de que dos buques de tres puentes quedaron para siempre en la bahía de Cartagena hacen muy creíble que se tratase de los dos primeros.

Los navíos que se trasladaron a Inglaterra tras la batalla, *Torbay* (80), *Princess Amelia* (80), *Chichester* (80), *Norfolk* (80), *Princess Carolina* (80), *Burford* (70), *Hampton Court* (70), *Windsor* (60) y *Falmouth* (50), la bombarda *Terrible* y los brulotes *Eleanor* y *Cumberland*, lo hicieron en deplorable estado, muchos remolcados, sin condiciones para el combate y algunos de ellos incluso sin poder navegar por sí solos. Tardaron años en volver a estar operativos, si es que no fueron «reconstruidos», y algunos fueron directamente retirados del servicio.

Los ingleses perdieron entre 27 y 50 mercantes, hundidos o quemados por falta de personal para hacerlos navegar. Casi la totalidad de los cañones que desembarcaron, unos 1.400, se quedaron para siempre en tierras americanas.

La importancia de la victoria española en la desigual batalla no estribó únicamente en haber impedido a los ingleses apoderarse de Cartagena de Indias, evitando con ello su penetración colonial en Sudamérica, sino que constituyó la mayor cifra de pérdidas humanas y materiales infligidas nunca al Imperio británico en el ámbito naval, merced al mayor héroe que ha tenido la Armada española, Don Blas de Lezo y Olavarrieta.

BIBLIOGRAFÍA

ANÓNIMO ESPAÑOL: «Journal du Siège de Carthagene en Amérique». Traducido al francés por el embajador de España en Francia, Luis Rigio y Branciforte, príncipe de Campoflorido. Publicado como *addendum* en el sexto tomo de Nicolas Lenglet-Dufresnoy, 1741, *Méthode pour étudier la géographie*, París.

ESLAVA, Sebastián de, virrey de Santa Fe: *Memoria de lo ocurrido en la expugnación de los fuertes de Boca Chica y sitio de la ciudad de Cartagena de Indias, en el año de 1741, por los ingleses*.

LEZO, Blas de: *Diario de lo acaecido en Cartagena de Indias desde el día 13 de marzo de 1741 hasta 20 de mayo del mismo año, que remite a S. M. D.n Blas de Lezo*.

COOPER, M. (editor): *An account of the expedition to Carthagena with explanatory notes and observations*. Londres, 1743.

VERNON, Edward: *Original Paper's Relating to the Expedition to Carthagena*, 1744.

RAYMOND, L. (editor): *Authentic Papers Relating to the Expedition against Carthagena being the Resolutions of the Councils of War; both of Sea and Land-Officers respectively, at Sea and on Shore*. Londres, 1744.

ROBERTS, J. (editor): *A journal of the expedition to Carthagena with notes. In Answer to a late Pamphlet Entitled «An account of the expedition to Carthagena*. Londres, 1744.

BOYSE, Samuel, 1747: *An Historical Review of The Transactions of Europe, from the Commencement of the War with Spain in 1739*, Vol I. Londres.

SMOLLET, Tobias, 1748: *An account of the Expedition against Carthagena*, inluido en *The Adventures of Roderick Random*. Londres.

ROLT, Richard, 1749: *An Impartial Representation Of The Conduct Of The Several Powers Of Europe, Engaged In The Late General War*. Londres.

BEATSON, Robert, 1790: *Naval and Military Memoirs of Great Britain, from 1727 to 1783*. Volumen I. Londres.

CLOWES, William Laird, 1898: *The Royal Navy: a history from the earliest times to the present*. Londres.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *1902. Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de León*, Vol. VI. Est. tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.

RICHMOND, Sir Herbert William, 1920: *The Navy in the War of 1739-48*. Vol. I. Londres.

MARLEY, David, 1998: *Wars of the Americas: A Chronology of Armed Conflict in the New World, 1492 to the present*. Vol. I. Londres.

SYRETT, David 2002: *The Navy Board and Transports for Cartagena, 1740*.

WINFIELD, Rif, 2007*: British Warships in the Age of Sail 1714 - 1792*. Yorkshire.

HARDING, Richard 2010: *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy: The War of 1739-1748*. Woodbridge.

COLLEDGE, J. J., WARLOW, Ben, 2010 [1969]: *Ships of the Royal Navy: A Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy*. Londres. Chatham.

Lloyd's Lists, 1741-1744. http://www.maritimearchives.co.uk/lloyds-list.html.

Three Decks -Warships in the Age of Sail. http://threedecks.org/

Royal Marines -Historical Time Line 1700. http://www.royal-marines.net/1700.html