

EL PUERTO DE LA CIUDAD DE SANTO DOMINGO EN LA ISLA ESPAÑOLA: PRIMER VÍNCULO ENTRE CANARIAS Y AMÉRICA (SIGLO XVI)

Antonio Gutiérrez Escudero

“Llave, puerto y escala de Indias” o “lugar donde todas las poblaciones y descubrimientos se han sustentado y proveído” son dos de los muchos epítetos, elegidos al azar, que en el siglo XVI solían emplearse para calificar tanto a la ciudad como al puerto de Santo Domingo en la isla Española. Durante toda la época colonial, para las autoridades locales siempre prevalecerá la idea de que de la seguridad de este enclave dependía toda la “de este mar océano”,¹ de ahí su importancia como primer lugar americano a partir del cual se irradiaría la colonización hispana por el Nuevo Mundo. En efecto, descubierta la isla por Cristóbal Colón en su primer viaje, al principio los asentamientos españoles se situaron en su vertiente atlántica (Fuerte Navidad y La Isabela). Ninguno de estos, sin embargo, tuvo la vida suficiente como para adquirir un carácter estable y permanente que les permitiera convertirse en urbes consolidadas. El hallazgo al sur del territorio de unas minas auríferas cercanas al río Haina provocó un cambio radical del proceso colonizador que se trasladó, por razones claramente económicas, de la zona septentrional a la meridional. El desplazamiento hizo necesaria la fundación de una nueva población entre 1494 y 1498: la ciudad de Santo Domingo, a orillas del río Ozama, convertida pronto en la capital insular y en el principal puerto del mar Caribe o de las Antillas, pues no olvidemos que tanto La Habana como San Juan de Puerto Rico se abren directamente al océano.

El Puerto de Santo Domingo fue durante un corto pero intenso período de tiempo el único punto de conexión entre Ultramar y la Península Ibérica, además de testigo privilegiado de la salida de destacadas expediciones exploratorias hacia el continente americano y de las peripecias de insignes conquistadores y personalidades de la época (Hernán Cortés, Francisco Pizarro, Pedro Alvarado, Núñez de Balboa, Juan Ponce de León, Francisco de Garay, Juan de Esquivel, Diego Velásquez, Rodrigo de Bastidas, Nicolás Federman, etc.). A pesar de esta importancia, con el paso del tiempo y con la aparición de lugares de mayor importancia estratégica y económica, la isla Española fue quedando relegada a un segundo plano, aparte de que con la intensificación del tráfico marítimo y el aumento del tonelaje de los buques, el Puerto de Santo Domingo comenzó a presentar una serie de inconvenientes que resultaban altamente perjudiciales (escasa profundidad de las aguas del río para navíos de gran porte, una barra de arena justo en la desembocadura del Ozama, corrientes marinas y vientos peligrosos en determinadas épocas del año, etc.), como tendremos ocasión de exponer.

El Puerto de Santo Domingo, además, tuvo el privilegio de ser el primer lugar de recepción de las familias que, procedentes del archipiélago canario, emigraban a América y arribaban a la Española para su distribución por el interior del territorio hispanodominicano. Así, en 1545 se concede capitulación para el transporte de treinta familias isleñas a Francisco de Mesa, vecino de la isla de Gran Canaria, quien señala su intención de “ir a entender en azúcares”. Sucesivas reales cédulas de 1555 y 1558 disponían la remisión de nuevos contingentes de canarios en número todavía sin cuantificar correctamente. Sí nos consta, al menos, que entre 1566 y 1574 viajó a la Española un total de “149 jefes de familia, mujeres y criados, sin

contar a los niños, cifra importante si se tiene en cuenta que la población blanca de la isla [Española] no pasaba por aquel entonces de 4.500 habitantes”.²

Gracias a esta aportación canaria, en Santo Domingo proliferaron los ingenios y la producción de azúcar fue siempre en constante aumento hasta cerca del último cuarto del siglo XVI,³ cuando las exportaciones totales de azúcar al Puerto de Sevilla estuvieron próximas a las 90.000 arrobas,⁴ y ello sin contabilizar la que se consumía localmente, la que se comercializaba en el mercado interamericano, la que se expedía a través del tráfico de contrabando, tal como notifica la Casa de la Contratación al rey,⁵ etc. Al mismo tiempo conviene resaltar la presencia en la Española de un importante número de portugueses. Ya en 1535 se nos dice que en Santo Domingo había más de doscientos, gran parte de ellos ejerciendo de “oficiales de azúcar” en los ingenios, pero también como labradores, carpinteros, albañiles, herreros, canteros, médicos, clérigos, barberos, etc.⁶ Probablemente, un considerable número de estos individuos arribarían a la isla integrados dentro de las familias procedentes del archipiélago canario, lugar donde, entre otras actividades, habrían contribuido al desarrollo de las explotaciones azucareras, una experiencia que luego trasladarían a tierras americanas.

Queda clara esta presencia portuguesa y su ligazón con la población canaria cuando en 1565, mucho antes de la unión de las Coronas peninsulares, Felipe II emitía una real cédula con órdenes de que se concediera

licencia para que puedan pasar a ella [a la Española]... ciento cincuenta portugueses labradores que a lo menos sean casados la tercera parte de ellos y que estos hayan de llevar y lleven sus mujeres, y que puedan llevar sus hijos no embargante que sean portugueses y no naturales de estos reinos... [y] *los dichos portugueses* que así llevaren y pasaren a la dicha isla *sean los que residen y están al presente* en estos nuestros reinos y *en las islas de Canarias*, y no los lleven y traigan de otros reinos extraños.⁷

No puede extrañarnos, pues, que en 1582 el licenciado Ribero informe de que “más de la mitad de hombres libres que hay en la isla son portugueses, sobre todo en los puertos”.⁸

EL COMPLEJO PORTUARIO DE SANTO DOMINGO

Hacia 1529, Nicolás Federmann hacía una curiosa descripción del lugar antes de emprender viaje a tierras venezolanas:

Llegué al fin a la isla que se llama la Española. La ciudad se denomina Santo Domingo y está bien construida. Sus calles son hermosas y lo mismo los edificios. *Posee un buen puerto y una fortaleza*, y aunque en la isla (cuyo contorno es de 500 leguas) existen muchas ciudades y aldeas de cristianos, Santo Domingo es la principal y más bella.⁹

Años después, el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo nos legó un precioso relato como buen conocedor de una capital a la que, en su opinión, “ningún otro pueblo hay en España” que la pudiese superar en magnificencia, “dejando aparte la insigne y muy noble ciudad de Barcelona”. Dice así:

El puerto de esta ciudad es doce o quince pasos de tierra donde surgen las naos. *Y las casas que están en la costa del río, están así cercanas de los navíos como en Nápoles, o en el Tíber de Roma, o en Guadalquivir en Sevilla en Triana.* Y en cuatro brazas de agua, tan cerca como he dicho, surgen naos grandes de dos gavias, y otras algo menores *se allegan tanto a la tierra, que echan una plancha y sin barca, por la plancha, botan en tierra las pipas y toneles, y también toman la carga.* Hay, desde donde surgen las naos hasta la boca de la mar y comienzo de la entrada del puerto, tiro y medio de escopeta, o poco más. Y entrando en el río dentro, a par del puerto, está un castillo asaz fuerte para la defensión y guarda del puerto y de la ciudad, el cual edificó el comendador mayor don frey Nicolás de Ovando en el tiempo de su gobernación.¹⁰

Una buena descripción del puerto de la capital de la Española nos la proporciona también el cosmógrafo López de Velasco, que además apunta algunos datos significativos para el presente estudio:

El puerto de Santo Domingo, que es en la boca del río de Ozama, que pasa por esta ciudad en 18° de altura, la entrada de él es como un tiro de ballesta, con una canal de un tiro de piedra, ancha, y otro tanto o poco más de largo, y de diez codos a once de agua; desde allí hasta el pueblo habrá como 200 pasos norte-sur, aunque pasa el puerto más arriba como un tiro de ballesta, en que *surgen los navíos en ocho brazas de agua*, y de ancho como 50 pasos, de suelo limpio y poco pescado... Los vientos en él son brisas los más ordinarios, de mediodía arriba hasta las 10 ó las 11 de la noche.

Conócese el dicho puerto por la ciudad que se ve en él con su fortaleza, y si no se alcanzaren a ver las casas habitando la tierra en la mano, se llegan a ver unas sierras altas al norueste, que se llaman las Minas Viejas; y en estando noruestesueste con ellas, se vendrá a estar norte-sur con el puerto, en el cual *no se puede entrar sino de mediodía adelante, que cesa el terral y comienza a ventar la brisa. Para entrar dentro, se tenga aviso de ir prolongando la costa hasta descubrir el puerto o río, y en descubriendo una playa de arena, que está dentro de él a la mano derecha, guiar la proa derecho a ella, que es por donde va la canal, hasta estar en medio del río, y luego prosigue por medio del dicho río, llevando dos áncoras prestas para dar fondo donde le pareciere, hasta llegar a surgir junto al muelle o en medio río, donde quisiere.*¹¹

Porque, en efecto, el puerto de la ciudad de Santo Domingo comenzó a presentar una serie de inconvenientes que quizás no fueran perceptibles al principio. Estas dificultades se hicieron más evidentes con la intensificación del tráfico marítimo entre España y sus colonias, así como con el aumento de tonelaje de los buques, y desde luego resultaron altamente perjudiciales para el mantenimiento de este fondeadero como uno de los principales embarcaderos del Nuevo Mundo.

En 1541, el Cabildo de Santo Domingo reconocía sin ambages que el puerto de la ciudad

*es muy trabajoso para entrar en él, y así se ha de tener por cierto que no han de venir a entrar por el río [los enemigos] teniendo tan buenos y seguros desembarcaderos [próximos].*¹²

Aunque la comunicación del Concejo iba encaminada a alertar a la Corona sobre posibles ataques exteriores, admitía tácitamente las dificultades de los navíos para anclar en el interior del Ozama, así como la existencia de mejores surgideros cercanos que el de la propia capital.¹³ Estos obstáculos eran de distinta índole (vientos, corrientes, accidentes naturales, etc.), pero todos coadyuvaban a impedir que Santo Domingo mantuviera su importancia portuaria. Si bien algunos de los testimonios de que disponemos para determinados casos son de época muy posterior, podemos asegurar que estos problemas ya estaban vigentes desde los primeros años.

Abundan los testimonios de los marinos acerca de las contrariedades padecidas a la hora de arribar a la capital de la Española. Las ráfagas de aire o las corrientes marinas podían fácilmente desplazar a una nave hacia las costas más occidentales de la isla justo en el momento en que esta realizaba las maniobras de aproximación al puerto del Ozama. Los capitanes de embarcaciones procedentes del archipiélago canario nos ofrecen los ejemplos más significativos, con todo tipo de percances e incidentes curiosos como el de aquel

navío que saliendo de Canarias para Santo Domingo [y] no habiendo podido por las brisas montar las isletas de su isla, se vio obligado a seguir el viaje sin llegar a Santo Domingo.¹⁴

Por su parte, el viajero francés C. C. Robin, tras visitar distintos lugares de América, relata de manera bastante gráfica las penalidades sufridas a causa de los vientos en el preciso instante de abandonar el puerto. Dado su interés, transcribimos las sentidas emociones de este impresionado espectador:

El viento que sopla desde la tierra, necesario para salir del puerto, se levanta raras veces por la noche; las vueltas o rodeos de este puerto y los rompientes que lo bordean hacen su salida, al acercarse la oscuridad de la noche, extremadamente peligrosa. El viento es más animado por la mañana... Finalmente nos hicimos a la vela, dejamos atrás la garganta del río y de repente cesa el viento y nos vimos obligados a echar el ancla. Luego se levantan algunas turbonadas, nos agitan, nos empujan hasta cerca de esas rocas negruzcas contra las cuales chocan furiosas las olas, prontamente levantamos el ancla y nos sentimos muy felices de volver a encontrarnos en ese puerto que nos sentimos algunos instantes antes muy contentos de haber abandonado.¹⁵

Al mismo tiempo disponemos de informes emitidos por distintos ingenieros que refieren la presencia de

unos arrecifes que hacen su entrada [la del puerto] difícil y peligrosa. Tales arrecifes se encuentran en la vuelta del río y de la costa del mar... dejando cerca de la batería más grande de la Fortaleza un paso estrecho y tortuoso que *hace la embocadura del río penosa en extremo*.¹⁶

El propio Sánchez Valverde cita en su obra el obstáculo de un peñasco que en la desembocadura impedía la libre circulación de las naves,¹⁷ es decir, que diversas circunstancias se concatenaban para hacer del fondeadero un destino no apetecido por maestros y pilotos. Pero aún había más contrariedades: el flujo y reflujo de las mareas habían creado un banco de arena que atravesaba la boca del Ozama de norte a sur. Esta barra no solo representaba un escollo para la navegación, sino que a consecuencia de ella

el puerto y muelle de la dicha ciudad de Santo Domingo se iba cegando¹⁸ [de modo que] al presente no hay más de ocho codos de agua, por cuya causa rehusan de venir a este puerto navíos grandes de que resulta mucho daño a esta república.¹⁹

Los efectos negativos que para el comercio y el propio desarrollo económico de la isla se derivaban de este panorama descrito motivó el requerimiento de rápidas soluciones ante el evidente deterioro de las instalaciones portuarias. Uno de los remedios propuestos fue la aplicación a estas necesarias obras públicas de parte de la sisa impuesta para la construcción de un acueducto que debía transportar agua potable hasta la capital.²⁰ Así, desde mediados del siglo XVI, se solicitaron distintos arbitrios que solucionaran el problema del abastecimiento de agua y, al mismo tiempo, sirviesen para el arreglo del muelle, la limpieza de la boca del río, etc. La ausencia de unos cuantiosos ingresos propios y el impacto moral que debió suponer la relegación sufrida en favor de otras regiones americanas habían creado cierta atmósfera pesimista en Santo Domingo, que se tradujo en indolencia con respecto al idóneo mantenimiento de determinados conjuntos de estructuras fundamentales que quizás no devolviesen a la isla su anterior importancia, pero que al menos sí resultaban precisos para que la postergación no provocara daños irreparables. Ese parece el ánimo de Juan de Echagoian, oidor de la Audiencia de Santo Domingo de 1557 a 1564, ante el uso espúreo de un sector del atracadero dado su estado de ruina:

En este río y surgidero de las naos está un muelle tan bueno que con una plancha reciben carga las naos según están tan cerca de tierra. *Hay grande necesidad de reparar este muelle, porque como está caído un pedazo de él, las aguas han llevado tanta arena que va haciendo playa, de tal manera que por aquella parte, que es principal, no pueden estar naos, ni barco, y así los negros entran un buen pedazo del río y lavan ropa.*²¹

Y no puede decirse que en esta ocasión la Corona se mostrase cicatera, pues consciente el rey de la pobreza de los propios de la ciudad había concedido la

merced por seis años de lo que montaren la mitad de las penas y condenaciones que en la ciudad se aplicaren a nuestra Cámara *para que se gasten en obras públicas y no en otra cosa.*²²

Es más, ante las reiteradas quejas de las autoridades coloniales por la carestía de los escasos géneros peninsulares que llegaban a la isla, desde que el establecimiento en 1561 de la Carrera de Indias asignó a Santo Domingo solo tres navíos de 600 toneladas a través exclusivamente del puerto de la capital, el monarca autorizó reducir al dos y medio por ciento los derechos de entrada de mercancías con el propósito de reactivar los intercambios comerciales insulares. Hubo sucesivas prórrogas de esta merced por períodos de seis años, hasta que en 1583 se solicitó —y fue concedido— un incremento del medio por ciento “para que se gaste en el aderezo del dicho puerto y muelle de ella [de la ciudad], y no en otra cosa alguna”.²³

Independientemente del correcto empleo de los fondos recaudados en concepto del medio por ciento —beneficio cuya prolongación se demandó en distintas ocasiones—²⁴ y de si la cuantía de la recaudación se ajustaba a los gastos necesarios para los fines propuestos, sabemos que algunos de los problemas continuaron años más tarde. En 1596, el Cabildo de Santo Domingo suplica que el rey autorice

la llegada de navíos filibotes por cuanto *el puerto ha perdido el fondo que solía tener*, de suerte que solían entrar en él navíos vizcaínos de 600 y 700 toneladas y en este tiempo *por las muchas avenidas y otras suciedades que han caído en el puerto ha venido a perder el fondo*, de suerte que como sea nao vizcaína de 200 toneladas no puede entrar ni salir cargada de él.

La barra en la boca del río y el arrastre por la corriente en época de crecidas de todo tipo de materiales habían generado que solo buques planudos (urcas o fly boat) —que necesitaban poco calado para la navegación— pudiesen penetrar por el Ozama hasta el fondeo en el desembarcadero.²⁵ Esta penosa situación impidió una postrera oportunidad de Santo Domingo —ya un siglo más tarde— de recuperar parte de su protagonismo perdido: una sugerencia del rey acerca de que la Armada de Barlovento invernase en la capital de la Española encontraba el dictamen negativo de la Junta de Guerra debido, se dice, a las dificultades para la entrada de navíos de gran porte en el Puerto de Santo Domingo.²⁶

Palabras casi idénticas a las expuestas hasta ahora podríamos escribir respecto a las Atarazanas, una de las primeras edificaciones del complejo portuario, pero cuya finalización de obras parecía dilatarse a través de los años como si estuviese tocada por una maldición. Después de que en varias oportunidades se nos hable de la cercanía de su conclusión y de un gasto de seis mil pesos en los trabajos, en 1535 los oficiales reales comunican la paralización de la tarea porque nadie quería responsabilizarse de una postrera labor presupuestada en dos mil pesos y para la cual estaba concedida la mitad²⁷; la parte del edificio inconclusa era la techumbre, hasta entonces “cubierta de paja y no bien aderezada, de que podría seguir mucho daño”, por lo que la Corona ordenaba “hagáis aderezar y reparar la dicha nave y cubrirla de ladrillo” inmediatamente.²⁸

No parece, sin embargo, que el apercibimiento real surtiera mucho efecto pues en 1540 la Audiencia reiteraba la necesidad de la colocación de un techo consistente, al tiempo que solicitaba que “de tres naves que ellas [las atarazanas] tienen les haga merced de una para la carga y descarga de los vecinos”.²⁹ Esta última petición fue atendida por el monarca, que concedió un espacio del recinto para lonja general “donde se puedan meter los proveimientos que se cargaren y descargaren”, aunque insistía en la precisión de su cubrimiento total.³⁰ Palm describe las Atarazanas como un edificio de ladrillos, con sillares de piedra y tres naves de gran tamaño, la central más alta que las laterales, al tiempo que da a entender que en 1544 ya estaban techadas completamente.³¹

LAS DEFENSAS DEL PUERTO Y DE LA CIUDAD DE SANTO DOMINGO

España pudo mantener su hegemonía y dominio sobre el Nuevo Mundo en los primeros años que siguieron al descubrimiento de América, de tal forma que la defensa del territorio americano sólo fue un problema a partir de 1520 aproximadamente. Una idea de la falta de preocupación por las cuestiones defensivas nos la da el hecho de que la mayor parte de las fortalezas construidas durante los primeros años del asentamiento hispano en Indias (como la Torre del Homenaje en la propia Santo Domingo) corresponde más a una preocupación de las autoridades locales —en previsión de posibles ataques de los indígenas del lugar— que a una inquietud de la Corona. E igual añadiríamos del resto de casas fuertes y empalizadas que protegían las distintas villas y pueblos, levantadas más con carácter disuasorio o de afirmación sobre los territorios descubiertos que por su efectividad práctica. Poco a poco, sin embargo, las apetencias de otras naciones europeas por las tierras ultramarinas, las complejas relaciones internacionales y el aumento en la frecuencia de los ataques de los piratas —que al

principio se conformaron con el asalto a las flotas, pero más tarde pasaron al saqueo de puertos y ciudades— obligó a la monarquía hispana a ordenar, en 1542, que en todos los lugares portuarios se construyesen sistemas defensivos con cargo al presupuesto real.

Una perspicaz síntesis la realiza la propia Audiencia de Santo Domingo, con una descripción que trasciende desde el caso concreto de la isla Española hasta la problemática general de la defensa íntegra de la América hispana. En este sentido, reconocen los miembros del tribunal que la fortaleza de la capital primada del Nuevo Mundo se erigió.

Al principio que esta isla se descubrió al efecto que fuese defensa para los indios de la tierra y no para corsarios que viniesen por la mar, porque parecía en aquel tiempo cosa imposible de pasar a estas mares, y aún no ha muchos días que en su Real Consejo de estas Indias se tenía la misma opinión. Después como las cosas y como con las guerras pasadas se tomaron a la entrada de esos reinos tan grandes y ricas presas de naos que de acá iban, no solamente las quisieron aguardar allá, pero vinieron para acá muchas naos de armadas que hicieron harto daño, y el mayor de todos fue que vinieron y conocieron la flaqueza y poca defensa que en todas estas tierras hay, principalmente en los puertos de ellas, porque dejado este puerto, en todos los demás no hallaron fortaleza ni casa de piedra, ni otra cosa que les resistiese la entrada.³²

A fin de conjurar estos peligros, en Santo Domingo se procuró una mejora de la Torre del Homenaje y un perfeccionamiento del sistema defensivo de la ciudad. A este fin se proyectó la construcción de una muralla que ciñera el recinto capitalino, la disposición de fortificaciones estratégicas y la ubicación de un conjunto de piezas de artillería que protegiera la boca del río e impidiera, llegado el caso, la entrada de armadas enemigas al puerto del Ozama, donde hasta entonces tan solo se contaba con la clásica cadena de orilla a orilla.

Respecto a la fortaleza sabemos que Cristóbal de Tapia fue encargado de su levantamiento y Juan Rabé su constructor, y que las primeras manifestaciones acerca de la obra no resultaron muy positivas. Diego Colón afirmaba, por ejemplo, que:

la fortaleza tiene una torre y una sala larga en ella incorporada, y una sala y cámara y una cocina. Es para la tierra buena, mas si se hubiese de combatir, no se podría defender muchos días: está armada casi sobre hueco. La mar tiene socavada la peña en que está asentada toda lo más de ella, y con el menor terremoto no está muy segura, y si la quisieren con pólvora batir, sería hecho en dos horas.³³

Por las declaraciones de la época se deduce un fallo en la elección del lugar de ubicación, cuya base presentaba evidentes signos de deterioro peligroso debido a los embates de las aguas y a los desperfectos causados por la acción de otros elementos de la naturaleza. En 1511 el rey se mostraba dispuesto al libramiento de las cantidades necesarias para la reparación de la concavidad de la roca donde se asentaba la torre; sin embargo, la relación de Juan de Echagoian refiere la pervivencia de la citada deficiencia todavía pasada la primera mitad del siglo:

la dicha ciudad de Santo Domingo tiene a la entrada del dicho río una fortaleza grande y muy fuerte... En esta fortaleza hay mucho y muy nuevo de artillería de bronce, grande y mediana, que puede servir para tres fortalezas. *Esta fortaleza defiende la boca y entrada del río, que no puede entrar una ni muchas naos sin que*

las eche al fondo. Los defectos que hay en esta fortaleza y la grande necesidad que tiene son: que tiene a la parte del río una concavidad que el agua salada allí ha hecho, que está mucha parte hueca, que si con brevedad no se remedia se caerá toda con su peso, y con el peso de la artillería, y destruirá la entrada del río la piedra, de tal manera que ninguna nao pueda entrar y cese el comercio de aquella tierra. Y cerca de esto yo he avisado y se proyectó no me acuerdo lo que fue... Hase de henchir la dicha concavidad deteniendo el agua con tablazón, para que se pueda hacer, que sólo faltará el cuidado. No lo encarezco mucho, porque *la dicha ciudad es entrada y escala de las Indias*, y muy necesaria su conservación.³⁴

El daño sufrido por el fundamento del torreón y su deficiente armamento exigían la acometida de unas precisas obras de fortalecimiento y una ampliación de su capacidad de tiro. Fue Gonzalo Fernández de Oviedo, a la sazón alcaide de la fortaleza en 1523, quien más insistiría en la necesidad de unas reparaciones pergeñadas años antes y en la conveniencia de la construcción de una cerca alrededor de la torre, cuyo coste total —mano de obra y materiales incluidos— fue presupuestado en 1.800 pesos.³⁵ Poco tiempo después, y con los consiguientes problemas presupuestarios,³⁶ se continuaron los trabajos de fortificación con la fabricación

por debajo de ella [de la torre], a la legua del agua y a la misma entrada del puerto [de] un bastión fuerte con *un torrejón para adonde asentar la artillería que tiene, que parece es suficiente para defender la entrada de dicho puerto* y [el levantamiento de una albarrada] una legua de esta ciudad, junto a la costa de la mar, en una playa que tiene razonable desembarcadero, para que si por allí pretendieren echar gente en tierra [el enemigo] se les pueda defender.³⁷

El plan defensivo continuó con exasperante lentitud y frecuentes interrupciones por distintas causas. En 1549, por ejemplo, se inspeccionaron

ciertas casas de piedra que están cabe la fortaleza, a la parte de la mar, cabe la entrada del río, *porque diz que recibe de ellas perjuicios la fortaleza, que se le quita la vista de la entrada de los navíos.* Vimos las dichas casas y las paseamos todo lo que está edificado y el sitio de ellas, que son tres pares de casas donde viven vecinos de la ciudad, todas ellas de edificios bajos y que antiguamente están allí pobladas.³⁸

No obstante, en 1577 y con Rodrigo de Bastidas de alcaide, la casamata de la fortaleza presentaba una situación crítica por las mismas sempiternas causas. La Audiencia volvía a reiterar la lamentable precariedad del edificio porque

se fundó sobre unas peñas donde bate la mar, y con el peso de la artillería y los golpes de la mar se va hundiendo y han quebrado ya todas las peñas... [y se llamó a consulta] a todos los oficiales de esta ciudad, de albañilería y de carpintería que se han hallado, y todos dicen que conviene remediarlo luego, y que rehaciendo la casamata más adentro en la tierra firme será segura, y que aprovechará toda la madera, ladrillo y teja que ahora tiene.³⁹

No puede extrañarnos que tanta indefensión fuera aprovechada unos años más tarde por Drake quien, en casi un paseo militar, asaltó y ocupó sin grandes contratiempos la ciudad por espacio de un mes.

El levantamiento de la muralla de la ciudad aparece frecuentemente unido en la documentación al tema de la construcción del ya citado acueducto que debía conducir agua potable hasta Santo Domingo, tanto por la petición de esclavos negros para el trabajo en las dos fábricas, como por la solicitud conjunta de fondos, al mismo tiempo que por considerarse ambos asuntos los más importantes de la vida capitular y ciudadana.⁴⁰ En realidad, la demanda de africanos para su empleo en todas las obras públicas de la capital (los llamados *negros del rey*) se extiende a lo largo del siglo ante la rápida desaparición de la población aborigen de la isla. De hecho, la Corona autorizó la entrada de nativos de África desde los primeros momentos del proceso de colonización americana.

Las quejas en Santo Domingo respecto a esta entrada de africanos se centran en el elevado precio de venta, en la excesiva edad de los individuos y en su supuesta pereza. A consecuencia de esta deficiente calidad de los esclavos, el Cabildo de Santo Domingo denunciaba ante la Corona que los negros introducidos hasta entonces eran “gente de mala tierra, huidores y de poco trabajo y otras más particularidades”, y en consecuencia solicitaba el libre comercio de esclavos —o en su defecto el reparto de 2.000 de ellos exentos de gravámenes entre los vecinos— a fin de forzar una tasación más baja de los mismos con la consiguiente facilidad de compra por los interesados.⁴¹ Las protestas por el desmedido coste de los africanos continuaron, sin embargo, durante años,⁴² hecho demostrativo de que en este asunto poco o nada se resolvió. Las consecuencias más inmediatas fueron la entrada ilegal de gran número de negros⁴³ —cuya cifra a mediados de siglo superaba los 30.000 individuos—, la paralización o lentitud en la realización de las necesarias construcciones públicas y las persistentes peticiones de otros remedios sustitutivos de esta imprescindible mano de obra forzada, tal como que la merced otorgada para que se pudieran

conquistar y cautivar los indios de las islas comarcanas que son caribes y salen a infestar, se extendiese a los caribes de la costa de Tierra Firme, los cuales fueran cautivos en la forma y con la limitación y orden que V.M. mandó dar para los moros rebelados del reino de Granada.⁴⁴

En el aspecto de la disponibilidad de fondos tampoco el panorama resultó muy alentador, con insistentes lamentaciones por la escasez presupuestaria y reiteradas súplicas de beneficios económicos que junto con “las sisas que acá corren y otros aprovechamientos que tenemos platicados de aplicar para ello, creemos que habrá recaudado para lo uno y para lo otro (amurallamiento de la ciudad y el acueducto del río Haina)”.⁴⁵ A medida que transcurren los años, la inquietud por un rápido cercado de la ciudad se detecta en las comunicaciones que a partir de 1540 el rey recibe del Cabildo de Santo Domingo, quien urge una pronta finalización de la obra en previsión de posibles ataques de enemigos, se queja del exiguo montante recaudado por los impuestos al efecto, requiere mayores contribuciones y se muestra dispuesto a colaborar con la tercera o cuarta parte del costo total al propósito de finalizar la muralla “en menos de un año”.⁴⁶

Las previsiones de la corporación municipal en el último punto resultaban incongruentes dados los problemas que en estos años aquejaban a la Española y que el mismo Ayuntamiento expone en los distintos informes emitidos. Así, por ejemplo, en 1549 la Audiencia dudaba en la resolución del pleito entablado entre el Concejo y los clérigos de Santo Domingo —quienes reclamaron la exención en el pago de la sisa sobre la carne establecida para la recaudación de fondos que sufragasen el costo del muro defensivo, en virtud de que dicho arbitrio no contaba con la licencia del Papa—, porque si los eximía

lo mismo pretenderían los monasterios y otras personas privilegiadas que es la mayor parte de esta población, y así no habría sisa y cesaría la obra de la cerca que tan encaminada está... [y] como la dicha sisa se echó por Real Cédula de V.M. a pedimento de la isla y con consentimiento y conformidad del obispo y beneficiados, y de los monasterios y de todos los demás para cosa tan necesaria, y en que según derecho no hay ningún efecto, no habemos determinado en este negocio cosa ninguna, y así lo tenemos suspenso. Y porque podría ser que el prelado quisiese proceder por censuras, a V.M. suplicamos mande lo que en ello se hará cuando lo tal intentase, por excusar las diferencias que sobre ello se podría ofrecer.⁴⁷

Años más tarde, la Audiencia deja entrever “que se hizo relación a V.M. que la cerca no era necesaria y que convenía se gastase el dinero de la dicha sisa en traer agua a la ciudad del río Haina”.⁴⁸ La redacción del documento no aclara suficientemente si la afirmación de lo innecesario de la cerca se debe al propio tribunal o a otro colectivo ciudadano (vecinos, Cabildo, etc.), pero supone un gran desatino. El abastecimiento de agua era muy preciso, pero no menor importancia revestía la muralla como Drake demostraría poco después.

Entre tantas vicisitudes comenzó a levantarse la muralla de la capital que sustituiría a la primitiva empalizada.⁴⁹ En 1545 se nos informa de que las obras de la cerca se iniciaron “hará siete meses”, al tiempo que se manifiesta la satisfacción por la consistencia de la misma.⁵⁰

Hacia 1568 estaban acabadas tres puertas de entrada (la de San Diego —junto al alcázar de Colón—, la Misericordia y la del Conde), pero el amurallamiento completo de la ciudad aún permanecía inconcluso y, además, el excesivo perímetro del recinto diseñado había creado un amplio espacio intermedio entre las últimas casas y los lienzos levantados lleno de arboleda y aprovechado por los vecinos para sementeras y estancias de ganado.⁵¹ Dicho extenso trazado había sido ideado al objeto de no dificultar el previsible crecimiento poblacional de la capital y facilitar la construcción de nuevos edificios dentro de la muralla, expectativas ambas que resultaron frustradas y que desde luego fueron en disminución con el paso del tiempo. Cercano el último cuarto de siglo, cuando la posibilidad de un ataque externo parecía una realidad inminente, el hecho de que a la obra de la muralla no se le viese el fin comenzó a provocar serias preocupaciones entre las autoridades coloniales y el pavor en la población por la indefensión en que se vivía, sobre todo porque quedaban partes estratégicas de la cerca sin construir, especialmente en el desembarcadero del río, junto a las Atarazanas.⁵²

El asalto de Drake en 1586 puso en evidencia el tiempo perdido en discusiones vanas y de política minúscula. La destrucción de templos religiosos (monasterio e iglesia de San Francisco, Las Mercedes, Santa Clara, Regina Angelorum, parroquia de Santa Bárbara, el hospital de San Andrés, etc.) y una serie de casas cuyo número osciló de 150 a 300 dejó a Santo Domingo en un estado lamentable y con sus edificios más significativos derruidos. Que esta situación descrita no es nada exagerada lo demuestran las propias palabras de los ingleses invasores quienes afirmaban que

tuvimos la ciudad por espacio de un mes; aún ante este tiempo sus comisarios vinieron a hacer arreglo con nosotros para el rescate de la ciudad. Pero no acabando de ponernos de acuerdo con ellos, empleamos todas las mañanas en poner fuego a sus casas; siendo magníficamente construidas de piedra y muy altas, nos dio trabajo demolerlas y destruirlas. Y esto que por algunos días nosotros ordenamos que cada mañana desde el amanecer hasta que la dralena comenzaba (que comienza cerca de

las nueve) doscientos marineros no hacían otra cosa que poner fuego y quemar dichas casas.⁵³

Drake demostró que la fortaleza solo resultaba medianamente suficiente para la defensa de la boca y el puerto del río Ozama, pero incapaz de proteger toda la ciudad. De nuevo volvieron las lamentaciones, peticiones de esclavos negros, solicitudes de fondos y diversas mercedes para las reedificaciones,⁵⁴ que retrotraían épocas pasadas, como si no se hubiese adelantado nada después de tanto tiempo y tantas energías empleadas —mal empleadas deberíamos añadir dados los decepcionantes resultados obtenidos en los momentos oportunos—. Principalmente se requirió el urgente envío de un profesional imprescindible en la nueva remodelación de las defensas de la ciudad: “un soldado práctico y un ingeniero y un maestro de obras”, eran las cualidades exigidas por la Audiencia a esta persona cuya falta había contribuido a los desastres padecidos. La principal misión de este sujeto consistiría en la elección del lugar adecuado y en la realización de los planos y promoción de las obras de

*una fortaleza y castillo que defienda la tierra y dicho río y entrada de él, para que en él se pueda recoger la gente cuando tuviese semejantes enemigos como el dicho inglés... y trace la dicha cerca y muralla que de nuevo se ha de hacer mucho más cercana a las casas de la que está empezada, de la cual si se acabase, por tener tanto circuito es menester mucha más gente de la que hay en esta ciudad para la defender, pero aderezándose podría servir que entre ella y la que se ha de hacer podrán tener ganado para el sustento de los vecinos en tiempos de necesidad y guerra.*⁵⁵

En demanda de estas peticiones llegaría Bautista Antonelli a Santo Domingo, en 1589, para el diseño del sistema defensivo de la capital⁵⁶ y con orden expresa de la Corona de hacer en la boca del puerto, en la parte donde se levanta la villa,

un castillo como os pareciere mejor, con una plataformilla baja. Y daréis orden en que se cerque la dicha ciudad de Santo Domingo con una trinchera de tapias gruesas de la altura que os pareciere, y con sus baluartes como está consignado en la traza, metiendo dentro de la cerca el cerro y padrastró de Santa Bárbara.⁵⁷

Antonelli abandonó pronto la isla, aunque dejó señaladas las tareas correspondientes. Sin embargo, problemas de carencia de mano de obra cualificada y de liquidez presupuestaria coadyuvarían a que la construcción de la muralla, la consolidación de las fortificaciones y las defensas del puerto se prolongasen durante prácticamente toda la etapa colonial, tiempo en el que la Española sufriría desgracias todavía más significativas: la devastación de su territorio occidental en 1605-1606, la posterior ocupación de esta despoblada zona por los bucaneros y la pérdida definitiva de dicha región cuando sobre ella se constituya la ubérrima colonia francesa de Saint Domingue ya en el siglo XVIII.



Lámina 1: detalle del Planisferio de Mercator (1569) con las Grandes Antillas en primer término, en NEBENZAHL, Kenneth: Atlas de Christophe Colomb et des Grandes Découvertes, Paris, 1991, p. 135.



Lámina 2: mapa de la ciudad y puerto de Santo Domingo (A: el cubo o fuerte; B: una torrecilla que sirve de guía para entrar en el puerto; C: el río donde entran las naos; E: los navíos de la pesquería), en DE CARDONA, Nicolás: Descripciones geográficas e hidrográficas, Madrid, 1989, p. 41.



Lámina 5: plano de la ciudad de Santo Domingo con indicación de los arrecifes, mangles y otros obstáculos situados en el río Ozama, en PÉREZ MONTÁS, Eugenio: *La ciudad del Ozama*, Barcelona, 1999, p. 126.

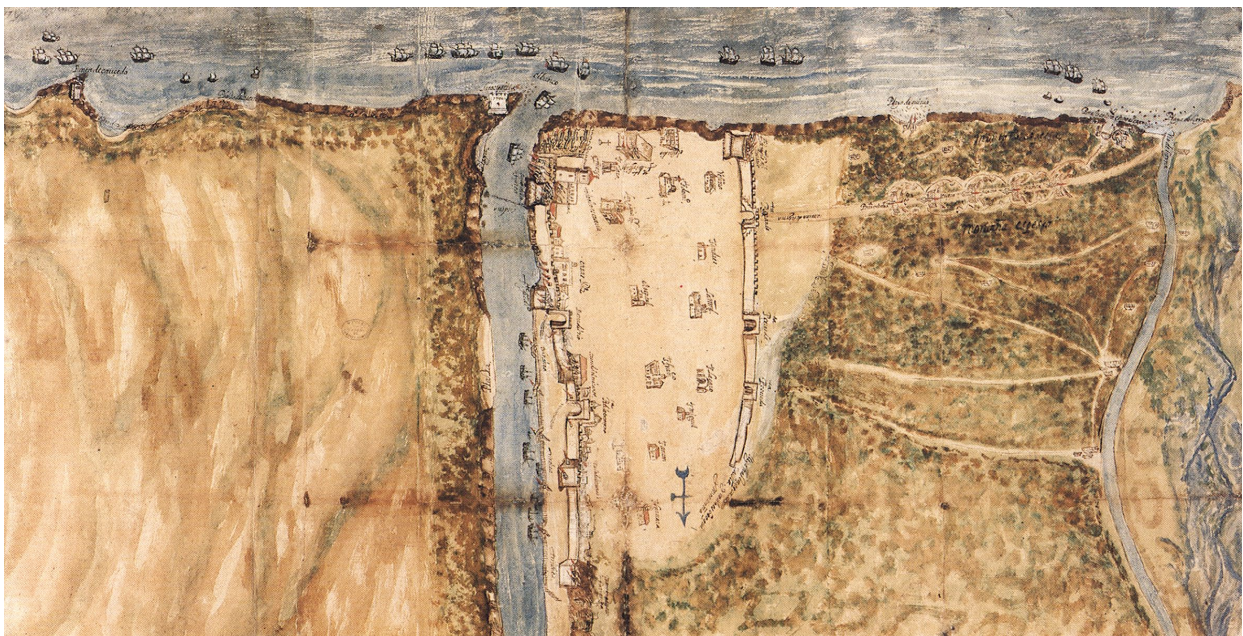


Lámina 6: mapa de la ciudad donde se observan sus defensas, la fortaleza, el palacio de Colón y el arenal semejante al de Sevilla (1619). AGI, Santo Domingo, 54.



Lámina 7: detalle del mapa de la ciudad de Santo Domingo (1619) donde pueden observarse la cadena defensiva del río, la fortaleza, las baterías costeras y, en especial, el banco de arena y los arrecifes en la desembocadura del Ozama que obligaban a las naves a efectuar arriesgadas maniobras para esquivarlos. AGI, Santo Domingo, 54.

NOTAS

- ¹ Cabildo al rey. Santo Domingo, 16 de julio de 1541. Archivo General de Indias en Sevilla (en adelante, AGI), Santo Domingo, 73.
- ² MILHOU, Alain: "Intentos de repoblación de la isla Española por colonias de labradores (1518-1603). Razones de un fracaso", *Actas del V Congreso Internacional de Hispanistas*, Burdeos, 1977, pp. 643-654.
- ³ Véanse RATEKIN, Mervyn: "The Early sugar Industry in Española", *Hispanic American Historical Review*, vol. XXXIV, 1954, pp. 1-19 y WRIGHT, Irene: "The commencement of the Cane Sugar Industry en America, 1519-1538", *American Historical Review*, vol. XXI, 1916, pp. 755-780.
- ⁴ CASSÁ, Roberto: *Historia social y económica de la República Dominicana*, Santo Domingo, 2003, t. 1, pp. 157-176.
- ⁵ El ocho de septiembre de 1571, la Casa ponía en conocimiento de Felipe II que Diego Méndez, vecino de Monte Cristi, había vendido cueros y azúcar a un corsario francés. AGI, Contratación, 5.168.
- ⁶ Audiencia al rey. Santo Domingo, 24 de julio de 1534. AGI, Santo Domingo, 49, ramo VI, núm. 39.
- ⁷ Real Cédula. Madrid, 20 de marzo de 1565. AGI, Indiferente, 1.961, libro 15, folios 257-258. El texto en cursiva es nuestro.
- ⁸ Informe del 19 de mayo de 1582. AGI, Santo Domingo, 70, ramo I, doc. 18.
- ⁹ RODRÍGUEZ DEMORIZI, Emilio: "Alemanes en Santo Domingo", *CLIO*, Ciudad Trujillo: Academia Dominicana de la Historia, núm. 100, 1954, pp. 125-127. El texto en cursiva es nuestro.
- ¹⁰ FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia General y Natural de las Indias*, Madrid: BAE, 1959, t. I, lib. IV, cap. X, pp. 77-78. El texto en cursiva es nuestro. Magníficas reproducciones de mapas y planos de Santo Domingo se contienen en las obras de PÉREZ MONTÁS, Eugenio: *La ciudad del Ozama*, Barcelona, 1999 y CHEZ CHECO, José: *Imágenes insulares. Cartografía histórica dominicana*, Santo Domingo, 2008. Y no debemos olvidar el ya clásico libro de GONZÁLEZ, Julio: *Mapas y planos de Santo Domingo en el Archivo General de Indias de Sevilla*, Madrid, 1973.
- ¹¹ LÓPEZ DE VELASCO, Juan: *Geografía y descripción universal de las Indias*, Madrid, 1894, pp. 105-106. El texto en cursiva es nuestro. En cuanto a descripciones es interesante el libro de CORDERO MICHEL, Emilio: *La ciudad de Santo Domingo en las crónicas históricas*, Santo Domingo, 1998.
- ¹² Cabildo al rey. Santo Domingo, 16 de julio de 1541. AGI, Santo Domingo, 73. La frase en cursiva es nuestra.
- ¹³ Las autoridades hispanodominicanas temían que los posibles enemigos desembarcasen no en el puerto del Ozama, sino en la playa de Güibia. RODRÍGUEZ DEMORIZI, E.: *Relaciones históricas de Santo Domingo*, Ciudad Trujillo, 1945, vol. II, pp. 7-108 (Invasión de Drake).
- ¹⁴ Representación hecha en Santa Cruz de Tenerife, 9 de abril de 1742. AGI, Santo Domingo, 2.
- ¹⁵ RODRÍGUEZ DEMORIZI, E.: *Viajeros de Francia en Santo Domingo*, Santo Domingo, 1979, pp. 229-230.
- ¹⁶ *Ibidem*, pp. 19, 79 y 146. El texto en cursiva es nuestro.
- ¹⁷ SÁNCHEZ VALVERDE, Antonio: *Idea del valor de la isla Española*, Santo Domingo, 1971, pp. 40-41.
- ¹⁸ Real Cédula. San Lorenzo de El Escorial, 21 de junio de 1583. AGI, Santo Domingo, 73.
- ¹⁹ Gerónimo Gómez, procurador de la ciudad de Santo Domingo, al rey. Santo Domingo, 2 de julio de 1586. AGI, Santo Domingo, 73.

- ²⁰ Véase GUTIÉRREZ ESCUDERO, A.: “El abastecimiento de agua a la ciudad de Santo Domingo (siglo XVI)”, *Estudios de Historia Social y Económica de América*, Alcalá de Henares, núm. 2, 1986, pp. 11-49.
- ²¹ RODRÍGUEZ DEMORIZI, *Relaciones*, vol. I, pp. 133-134. El texto en cursiva es nuestro. Obsérvese cómo la referencia a la plancha para la carga de las naves coincide con el relato de Oviedo que hemos citado antes.
- ²² Real Cédula. San Lorenzo de El Escorial, 21 de junio de 1583. AGI, Santo Domingo, 73. El texto en cursiva es nuestro. Peticiones de Gabriel de Arriaga, procurador de la ciudad. Santo Domingo, 27 de septiembre de 1596. AGI, Santo Domingo, 73.
- ²³ Real Cédula. San Lorenzo de El Escorial, 21 de junio de 1583. AGI, Santo Domingo, 73.
- ²⁴ Borrador de las instrucciones del Cabildo de Santo Domingo a su procurador Diego de Leguizamón. Sin fecha. AGI, Santo Domingo, 73.
- ²⁵ Petición de Gabriel de Arriaga, procurador de Santo Domingo. Santo Domingo, 27 de septiembre de 1596. AGI, Santo Domingo, 73. El texto en cursiva es nuestro. En este mismo sentido abundaban las peticiones del procurador Gerónimo Gómez. Santo Domingo, 2 de julio de 1586. AGI, Santo Domingo, 73.
- ²⁶ Minuta de consulta. Sin lugar, 26 de enero de 1700. AGI, Santo Domingo, 239.
- ²⁷ Oficiales Reales al rey. Santo Domingo, 17 de junio de 1535. AGI, Santo Domingo, 74.
- ²⁸ Real Cédula de 26 de mayo de 1536. AGI, Santo Domingo, 74.
- ²⁹ Audiencia al rey. Santo Domingo, 22 de mayo de 1540. AGI, Santo Domingo, 49.
- ³⁰ Real Cédula de 11 de enero de 1541. AGI, Santo Domingo, 868, lib. II, fol. 9. Véase también RODRÍGUEZ DEMORIZI, E.: *El pleito Ovando-Tapia (Comienzos de la vida urbana en América)*, Santo Domingo, 1978, pp. 63-65 y UGARTE, María: *Monumentos coloniales*, Santo Domingo, 1977, pp. 187-195.
- ³¹ PALM, Erwin W.: *Los monumentos arquitectónicos de la Española*, Ciudad Trujillo, 1955, vol. I, pp. 174-178.
- ³² Audiencia al rey. Santo Domingo, 3 de enero de 1541. AGI, Santo Domingo, 49. El texto en cursiva es nuestro y confirma la impresión de cómo hubo una inicial despreocupación por una defensa integral de las Indias basada en la creencia de que nadie se arriesgaría a cruzar el océano para atacar dichas posesiones hispanas, hasta que la realidad demostró lo contrario.
- ³³ RODRÍGUEZ DEMORIZI: *El pleito*, p. 62. Datos referentes a la fortaleza pueden encontrarse en AGI, Patronato, 172, ramo 32 y Patronato, 173, ramo 9.
- ³⁴ RODRÍGUEZ DEMORIZI: *Relaciones*, vol. I, p. 133, y *El pleito*, p. 63. El texto en cursiva es nuestro.
- ³⁵ Oficiales Reales al rey. Santo Domingo, 8 de junio de 1536. AGI, Santo Domingo, 74.
- ³⁶ Audiencia al rey. Santo Domingo, 3 de enero de 1541. AGI, Santo Domingo, 49. Licenciado Cerrato al rey. Santo Domingo, 23 de abril de 1545. AGI, Santo Domingo, 49.
- ³⁷ Audiencia al rey. Santo Domingo, 16 de septiembre de 1543. AGI, Santo Domingo, 49. El texto en cursiva es nuestro.
- ³⁸ Audiencia al rey. Santo Domingo, 7 de octubre de 1549. AGI, Santo Domingo, 49. El texto en cursiva es nuestro.

- ³⁹ Audiencia al rey. Santo Domingo, 2 de septiembre de 1577. AGI, Santo Domingo, 49.
- ⁴⁰ Cabildo al rey. Santo Domingo, 23 de noviembre de 1537. AGI, Santo Domingo, 49. Véase también AGI, Santo Domingo, 868, lib. 1, fol. 134 v. y lib. 2, fols. 135, 147v. y 247. En general, resulta interesante la obra de CARO ÁLVAREZ, José: *Las murallas de Santo Domingo*, Santo Domingo, 1973.
- ⁴¹ Cabildo al rey. Santo Domingo, 19 de julio de 1530. AGI, Santo Domingo, 73. Pleito entre el Cabildo de la ciudad y la Compañía de alemanes, 1531. AGI, Justicia, 973, ramo I, núm. I. Audiencia al rey, Santo Domingo, 22 de mayo de 1540. AGI, Santo Domingo, 49.
- ⁴² Oficiales Reales al rey. Santo Domingo, 15 de octubre de 1536. AGI, Santo Domingo, 74, ramo I.
- ⁴³ Oficiales Reales al rey. Santo Domingo, 10 de octubre de 1538. AGI, Santo Domingo, 49, ramo II. En 1576 el Consejo admitía que durante los dos últimos años habían entrado más de 1.500 negros de contrabando. Cabildo al rey. Santo Domingo, 19 de noviembre de 1576. AGI, Santo Domingo, 73.
- ⁴⁴ Audiencia al rey. Santo Domingo, 10 de enero de 1572. AGI, Santo Domingo, 50. El texto en cursiva es nuestro.
- ⁴⁵ Cabildo al rey. Santo Domingo, 23 de noviembre de 1537. AGI, Santo Domingo, 49.
- ⁴⁶ Cabildo al rey. Santo Domingo, 16 de julio de 1541. AGI, Santo Domingo, 73.
- ⁴⁷ La respuesta del monarca fue que el Tribunal dictase sentencia “y si el arzobispo y los clérigos algo intentasen, usen de los remedios que les competen de derecho”. Audiencia al rey. Santo Domingo, 7 de octubre de 1549. AGI, Santo Domingo, 49.
- ⁴⁸ Audiencia al rey. Santo Domingo, 10 de enero de 1572. AGI, Santo Domingo, 50. Véase también referente a la sisa para la muralla, AGI, Santo Domingo, 868, lib. G3, fol. 2 y Santo Domingo, 900, lib. 5, fol. 96.
- ⁴⁹ Pesquisa y residencia a los alcaldes ordinarios, alguaciles y sus tenientes, y otras justicias, regidores y escribanos de la ciudad de Santo Domingo. AGI, Justicia, 62. Parece que fue Rodrigo de Liendo, maestro de obras de la Catedral, quien inicialmente estuvo al cuidado de este trabajo que en verdad precisaba de un ingeniero cualificado. Juicio de Residencia del Presidente Fuenmayor. AGI, Justicia, 59. En 1552 aparece Alonso de Bergas como “obrero mayor de la cerca de la ciudad”. AGI, Contaduría, 1.052. PALM, *Monumentos arquitectónicos*, p. 159.
- ⁵⁰ Licenciado Cerrato al rey. Santo Domingo, 23 de abril de 1545. AGI, Santo Domingo, 49.
- ⁵¹ Así lo describía el oidor Echagoian en Rodríguez Demorizi, *Relaciones*, vol. I, p. 134.
- ⁵² Audiencia al rey. Santo Domingo, 10 de enero de 1572. AGI, Santo Domingo, 50.
- ⁵³ Sobre la invasión de Drake y los daños causados por la ocupación puede consultarse AGI, Santo Domingo, 51, ramo 3, y Santo Domingo, 80. Véase también referente al mismo tema RODRÍGUEZ DEMORIZI, *Relaciones*, vol. II, pp. 7-108 (la cita del texto es concretamente de la página 44).
- ⁵⁴ Véase AGI, Santo Domingo, 900, lib. 5.
- ⁵⁵ Instrucciones del Cabildo de Santo Domingo a Diego de Leguizamón, su procurador en la Corte. Sin fecha (posterior a 1586). AGI, Santo Domingo, 73. El texto en cursiva es nuestro.
- ⁵⁶ PALM, *Monumentos arquitectónicos*, vol. I, p. 118. ANGULO ÍÑIGUEZ, Diego: *Bautista Antonelli: las fortificaciones americanas del siglo XVI*, Madrid, 1942, p. 30.
- ⁵⁷ ANGULO, *Bautista Antonelli*, p. 31. PALM, *Monumentos arquitectónicos*, p. 162.