LOS CAÑONES QUE SIRVIERON PARA AMARRAR LA CADENA CON QUE SE INTENTO CERRAR EL PUERTO AL EJERCITO Y ARMADA BRITANICOS EN 1762

¿Qué importancia tienen realmente los viejos cañones que se conservan empotrados a los dos lados, este y oeste, de la embocadura del puerto de La Habana?. El desconocimiento de su significación histórica está mucho más generalizado de lo que pudiéramos creer. No son pocos quienes, al interrogarles, nos han afirmado que esos cañones fueron enterrados como castigo por haber ocasionado la muerte de los artilleros que los servían. Otros opinan que pudieran haber sido enterrados por simple capricho. Y algunos sostienen que llenaban el papel de mojones de los linderos de la zona militar del Castillo de La Punta.

Pero, esos cañones tienen valor y significación mucho más importante y están relacionados con uno de los más trascendentales acontecimientos de nuestra historia local, pues fueron, nada menos, que uno de los medios de defensa que utilizaron las autoridades militares españolas para la defensa de La Habana cuando el asalto y sitio por el ejército y escuadra inglesas el año 1762, empleándolos como puntos de amarre, a una y otra orilla de la costa, de la cadena con que se trató de cerrar el puerto a fin de que por él no pudiesen entrar los navíos británicos.

Daremos a conocer, primeramente, los diversos proyectos que desde el siglo XVI existieron por parte de los gobernantes de la Isla para cerrar mediante una cadena la entrada del puerto de La Habana, evitando así las incursiones frecuentes de los piratas y corsarios.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Casi todo el siglo XVI y todo el siglo XVII, representan en la historia de la Isla, largo período de lucha constante y sangruienta con el extranjero, piratas y corsarios holandeses, franceses e ingleses. De ahí que estos dos siglos estuvieron consagrados casi por completo a obras de fortificación y de defensa de lo que en realidad constituía el lugar mas importante de la Isla: La Habana.

Desde que en 1555 el corsario francés Jacques de Sores asaltó y arrasó La Habana, los gobernadores de la Isla tuvieron todos una preocupación constante y vital: colocar a la población y a su puerto en condiciones de repeler con éxito cualquier agresión marítima extraña.

La primitiva e inútil fortaleza que tuvo la Villa, construída en 1540, fué sustituída por La Fuerza, terminada en 1574. A ésta se sumaron, más tarde, la Punta y el Morro, se construyeron las Murallas y los castillos de la Chorrera y Cojímar.

Pero siempre se opinó que el poder defensivo de estas fortalezas debía ser completado con otro medio de defensa tan ponderado en teoría como ineficaz en la práctica: el cerrar la boca del puerto con una cadena, ya de hierro, ya de bloques de madera unidos por enganches de hierro, ya de cobre, ya, en fin de hierro y tozas de madera dura.

Durante el Gobierno de Gabriel de Luján encontramos las primeras noticias de ese proyecto, en un curioso e interesante documento que se conserva en el Archivo de Indias, de Sevilla, correspondiente al siglo XVI, que aparece publicado en la Colección de Documentos Inéditos del Archivo de Indias (1), sin

(1) T. XI, p. 224-232.

DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

fecha, reproducido por Miguel Rodríguez Ferrer en su obra Naturaleza y Civilización de la grandiosa Isla de Cuba (2).

Ese documento lleva por título: De las cosas necesarias que son de proveer y llevar a La Habana, para su seguridad, por Gabriel de Luxán. Entre esas demandas que el gobernador Luján hace a la Corte, encaminadas todas ellas a la defensa del puerto de La Habana de los ataques y saqueos de corsarios y piratas, figuran éstas: "Ansi mismo, convernía que en el puerto de la dicha Havana, frontera del Morro, ques la boca del, piendo Su Magestad servido, se hiciese un torreón fuerte, en que pudiesen estar cuatro piezas de artillería, el cual puede estar guarnecido con doce soldados y un cabo para su gobierno, y dos artilleros; y este torreón, descubrirá mucho más que la fortaleza, y hará mucha resistencia a la entrada del puerto, por ques tan estrecho, que dél al Morro se podrá hechar [sic] una cadena".

Aunque ese documento no tiene fecha, podemos determinar aproximadamente los años a que pertenece, por aparecer firmado por el gobernador Gabriel de Luján.

Según Jacobo de la Pezuela, en su Ensayo Histórico de la Isla de Cuba (3), Luján "vino a reemplazar a Torres en el año de 1584", error de fecha que rectifica más tarde en su Historia (4) y en su Diccionario (5), afirmando que fué nombrado gobernador de Cuba en 1579 y tomó posesión "por mayo de 1581". Antonio J.

(2) T. II, Madrid, 1887, p. 725-726.
(3) New York, 1842, p. 124.
(4) Historia de la Isla de Cuba, Madrid, 1868, t. I, p. 280.
(5) Diccionario Geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba, Madrid, 1863, t. III, p. 531.

DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Valdés, en su Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana (6), incurre en la misma equivocación primera de Pezuela, pues aunque dice que éste "coloca su gobierno desde 1580 a 1583", afirma que Luján "comenzó a gobernar por el año de 1584". Para esclarecer esos errores y contradicciones hemos ido a la fuente histórica, o sea, a las Actas Capitulares del Municipio de La Habana que se conservan en el Archivo Histórico Municipal, a nuestro cuidado. Pero dichas Actas no nos resuelven el problema, pues el tomo II comprende de los años 1572 a 1578 y el tomo III de 1584 a 1603, faltando, como se vé, las actas correspondientes a los años de 1579 a 1584. Si bien las Actas Capitulares no nos revelan la fecha precisa del inicio del gobierno de Luján, sí nos descubren el motivo por el cual algunos historiadores equivocadamente colocan su toma de posesión el año 1584, fecha que no es sino la de su reposición, pues en el cabildo de 11 de septiembre de 1584 encontramos que Luján tomó posesión nuevamente de su cargo, presentando la Real Orden por la cual S. M. daba por terminada la injusta suspensión que contra él había decretado el factor Garci Fernández de Torrequemada, a consecuencia de las acusaciones que le hizo el Castellano de la Fuerza, capitán Diego Fernández de Quiñones. Y sí está precisada, también, en las Actas Capitulares la fecha de la terminación del gobierno de Luján, pues en el cabildo de 31 de mayo de 1589 Luján entrega su cargo al nuevo gobernador y capitán general, que en dicho acto toma posesión, Juan de Tejeda.

(6) Ed. 1877, p. 72.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

La fecha en que comenzó su gobierno Gabriel de Luxán, que no nos dicen las actas capitulares ni los historiadores, nos la declara él mismo en carta que dirige a S. M. con fecha 24 de diciembre de 1580 (7) diciéndole: "A los diez y siete de agosto passado fué nuestro señor seruido que llegué al puerto de esta villa de la Hauana, y luego tomé posesión del cargo de gobernador y hize publicar las rresidencias de los gouernadores Francisco Carreño y licenciado Gaspar Torres y sus oficiales". Con la misma fecha escribe al Rey el cabildo de La Habana (8) que "a los diez y siete de agosto pasado llegó a esta villa el gouernador Gabriel de Luxán..."

El maestro mayor de la fortaleza, Francisco Calona calcula en 30 de junio de 1581 (9) que "podrá haber vn año" que había llegado el nuevo gobernador, y en junio del mismo año es el propio gobernador quien dice (10): "Desde que llegué a este lugar, que á diez meses y medio" (mitad de agosto de 1580, por consiguiente).

(7) "Carta del gobernador Gabriel de Luján a S. M. sobre fortificaciones y otros particulares, 24 de diciembre de 1580, (Arch. gen. de Indias, est. 54-caja 1-leg. 34. Publicada en Papeles existentes en el Arch. Gen. de Indias relativos a Cuba y muy particularmente a La Habana, La Habana, 1931, t. II, p. 28-38).

(8) Papeles..., t. II, p. 25.

(9) Declaración de Francisco de Calona, maestro mayor de la villa de la Habana, acerca de las obras de la Aduana en Papeles..., t. II, p. 55.

(10) Carta de G. de L. a S. M. en Papeles..., t. II, p. 49.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Luján encontró gobernando la isla al licenciado Gaspar de Torre, llegado a La Havana el 3 de octubre de 1579 (11) el cual, temeroso del resultado de la residencia, se refugió en un monasterio, y embarcó más tarde ocultamente para España (12).

Podemos, pues, localizar entre los años 1580 a 1589 el documento en el que Luján formula entre sus demandas a la Corona para la defensa de la Plaza, el cierre del puerto por una cadena.

Por cierto que según documentos que aparecen a continuación del firmado por Luján en la obra de Rodríguez Ferrer, se pidió parecer a algunos peritos sobre las medidas que el gobernador recomendaba, y desde entonces el capitán Gutiérrez de Miranda opinó que debían emplearse otros medios para cerrar el puerto, "sin cadena; y de abella, hay inconvenientes: y como es, estar muy fuera y venir los nabios cubiertos con la peña del Morro con mucho viento, y no poder reparar sin que se pierda, [sic] y otros barcos muchos que vienen de noche con tiempos desechos". En cambio Rodrigo de Junco fué de parecer que debería emplearse la cadena, con ciertas precauciones. Decía: "El torreón que en el capítulo octavo dice, se debe hacer frontero al Morro, le parece será conveniente para el efecto que el capítulo refiere y para que el puerto se pueda cerrar con cadena; aunque para esto convendría quel Morro también se fortificase, porque entrambos los cabos de la cadena que cierran el puerto conviene estén en partes fuertes y con centinelas, por que ningún enemigo los pueda falsear".

(11) Carta de J. Bta. de Rojas a S. M. en Papeles..., t.II, p
(12) Carta de G. de L. a S. M., en Papeles..., t. II, p. 46.

PATRIMONIO DOCUMENTAL

Durante esa época se discutió y laboró reiteradamente en tal sentido, según se descubre en diversos documentos conservados en el Archivo de Indias. Francisco Calvillo, regidor perpetuo de Bayamo, en carta a S. M. acerca de las fortificaciones de la Isla, de fecha 6 de abril de 1581 (13), le pondera la necesidad de fortalecer el puerto de La Habana y le da cuenta de haber enviado un plano del mismo, "e del pueblo e fortaleza e de la montaneta questa en contra della e de la boca del puerto y costa de vna parte y otra dél hasta vna legua y el modo como a menos costa se podía fortalescer que era haziendo vn forte zuelo en la montanera y poner en él tres o quatro piezas, y en la punta braba ques a la boca del puerto de la parte del pueblo otras tantas, y para acabarle de asegurar, que se pusiese vna cadena que será facil y que se cercase el pueblo de dos tapias de ancho e quatro en alto..."

A fines del siguiente año, 1º de diciembre, Diego Fernández de Quiñones, recién nombrado alcaide de La Fuerza, en extenso Memorial del estado en que queda la fortaleza de la Hauana, (14) recomienda a S. M. el cierre de la boca del puerto de La Habana, "que es desde el morro a la punta", con una cadena de madera y eslabones de metal, indicándole que "esto puédese hacer con facilidad sin mucha costa,porque cadena no es posible que ture [sic]

(13) Papeles..., t.II, p. 39-40.
(14) Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI, basada en los documentos originales existentes en Archivo General de Indias en Sevilla, por Irene A. Wright, La Habana, 1927, t. I, p. 290-291.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
ARCHIVO DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

ni se pueda gouernar para el cerrar y abrir y puédese hacer vna cadena de troços de maderos eslabonados con sus eslabones de metal fuertes como ban señalados en la planta que ba pintada, y esto puédese hacer con mucha facilidad mandando vuestra magestad se traigan de españa estos eslabones y planchas hechos, porque acá no ay horden para poderse hazer".

En el mismo Memorial (15), vuelve a hablar de la cadena, pero señalando, según planta que acompaña, como lugar más adecuado para colocarla, no el antes indicado, sino otro en que "es más angosta la entrada del puerto que la del morro y de menos mar, por quando llega allí la furia de la mar y bientos ya bienen quebrados y de poca fuerça y la mar está siempre muy sosegada y al morro continuamente que ay nortes o ponientes o maestrales enboca con qualquier tienpo destos muncha mar por el morro y con vn tienpo dessecho qualquier nauío grueso podría rronper la cadena y entrarse", y recomienda que, al efecto, se construya "otro morro".

Fernández de Quiñones, en 29 de junio de 1583 (16) informa a S. M. que no le ha sido posible colocar la cadena, por las diferencias existentes, en cuanto a los asuntos de la defensa de La Habana, con el gobernador Luján: "La casa mata esta como a Vuestra Magestad tengo y ha dicho, sin hacerse más en ella, la cade-

(15) Ob. cit., p. 296.
(16) Papeles..., t. II, p. 228.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

na tan poco la e echado por no dexar de tener conformidad con el gouernador, la plataforma de la punta tengo acabada y en ella puesta tres pieças de yerro colado en la forma que conviene al seruicio de Vuestra Magestad".

Pero tres años más tarde, el 20 de febrero de 1586, el tesorero Juan Bautista de Rojas, le escribe al Rey (17) sobre las precauciones que se han tomado en La Habana y en toda la Isla ante la amenaza de ser atacados por el corsario inglés Francis Drake, y hace figurar entre los gastos "forçosos y conbinientes al seruicio de Vuestra Magestad", de manera especial, el de la construcción de una "cadena de madera y yerro que yo e tomado a mi cargo de azer y la boy haziendo a toda prisa para cerrar el Puerto, porque con la Pujança que el enemigo tray nos podría acometer por él y Por las demás Partes todo junto, y cerrado el Puerto Podremos aprouechar dél y él no de nosotros.. lo cual hace pensar que en 1583 Fernández de Quiñones no tenía ni siquiera acabada la cadena.

En el acta levantada en 17 de junio de 1586, ante Martín Calvo de la Puerta, escribano público, se transcriben los acuerdos tomados el día 23 de abril de ese año en la junta celebrada bajo la presidencia del gobernador y capitán general Gabriel de Luján y con la asistencia de las principales autoridades civiles y militares de la Isla sobre asuntos "tocante a la guerra". Entre dichos acuerdos aparece este: "yten se acordó que la cadena de toças que está hecha para cerrar el puertto se asiente y ponga en perfición con toda breuedad". Es ésta, pues, la prime-

(17) Papeles..., t. II, p. 302.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

ra cadena con que se cerró el puerto de La Habana como medio de defensa contra corsarios y piratas.

Durante el gobierno de Juan de Tejeda, continuó utilizándose esa cadena hecha de bloques de madera, y según documentos que dá a conocer en su mencionada obra la historiadora Wright (18), "mereció ésta la aprobación del gobernador, y el rey pensaba en mandar de España otra de hierro". En efecto, S. M., con fecha 27 de febrero de 1591 (19), le hace saber al gobernador Tejeda las noticias que hay de posibles ataques de corsarios, y le encarga esté prevenido "para si acaso acudieran a aquella ysla, y que si para su defensa huuiere menester mas gente, la pida al virrey de la nueua españa", y le participa "porque he entendido que vna cadena de madera que auía en la voca de ese puerto de la hauana no es suficiente para resistir la entrada dél, he ordenado que en seuilla se haga otra de yerro fuerte y se os embiará a troços, con la qual y con las galeras procurareis que el dicho puerto esté seguro...".

A esa comunicación real contestó en 18 de junio del mismo año el gobernador Tejeda (20), diciéndole a S. M.: "La cadena que vuestra magestad dize me manda ymbiar será de mucho efeto para que con temporal esté este puerto siguro, que fuera de ser acometido en tiempo de nortes, yo tengo la artillería tanbien puesta, que no entrará ninguno que no pague el atreuimiento".

Jacobo de la Pezuela ofrece en su Historia (21), el extrac-

(18) Ob. cit., t.I., p. 143.
(19) Ob. cit., t.II., p. 169.
(20) Ob. cit., t.II., p. 177.
(21) Ob. cit., t.I., p. 401-403.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

to de un informe - existente en el Archivo de Indias - que dió Bautista Antonelli, el ingeniero encargado en 1586, por el Consejo de Indias, de reparar bajo las órdenes del maese de campo Juan de Tejeda, las fortificaciones de varios puertos de América, al Presidente de dicho Consejo, en 1º de noviembre de 1591, sobre las defensas de La Habana, y señala Antonelli, entre las que proyecta ejecutar, la colocación de una cadena que cierre el puerto:

"Con la flota que llevó á su cargo Diego de Rivera, escreví a V. S. Illma. cómo se avía acabado la trinchera de la Punta, y agora se está reparando el fuerte de la misma: ansi mesmo mandé un diseño del Morro y Punta, i la manera de que se podía poner la cadena á este puerto".

Y transcribe la opinión de Juan de Tejeda sobre la forma en que debe ser puesta la cadena:

"Que ha de colocarse á la entrada del puerto, i estar en lo más angosto, que tiene de anchura sobre cuatro cientos y cincuenta pasos; la cadena ha de estar armada sobre tres navíos, los que han de tener alguna pólvora, brea, alquitrán y leña; en las dos gabias se han de azer como unas cajas y cuchillas de materiales de fuego artificial, y lo mismo en los penoles de las entenas, etc., etc., de modo que cuando el enemigo acometiesse á la cadena con sus navíos á la vela, se han de pegar fuego a las naves que tienen la cadena, para que comunicandose á las enemigas se quemassen al mismo tiempo que se pusiesse fuego á las gabias y penoles de las entenas, para que con esto se quemen las velas y jarcias de los enemigos".

Antonelli manifestó al Rey, en 5 de marzo de 1593 (22), que

(22) Jacobo de la Pezuela, Diccionario..., cit., t. I., p. 29.

PATRIMONIO DOCUMENTAL OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

el material utilizado en la cadena debía ser el cobre: "Cuando V. M. se determine á cerrar este puerto con cadenas, me parece que sería mejor hacerla de cobre, porque el hierro en estas partes ên breve tiempo se come de herrumbres".

Con motivo de los preparativos que se llevaron a cabo para resistir el ataque de Drake a La Habana, temido por las informaciones traídas por un patache entrado en el puerto, el 2 de diciembre de 1595, el gobernador Juan Maldonado dió cuenta al Rey, en 19 de dicho mes y año (23),del proyecto que tenía de cerrar la boca del puerto, si dicho pirata intentase el ataque, poniendo "en los más angosto de ella vna cadena de nauíos, asidos los vnos y los otros con cables gruesos guarnecidos de cadenas, estarán llenos de fagina y brea y algunos saquillos de póluora, para que se les dé fuego quando se les acercasen y con esto queda todo preuenido".

El mismo Gobernador, en 16 de septiembre de 1596, informa al Rey (24) del propósito que abriga de construir una cadena para cerrar la boca del puerto, aunque considera que ésta se encuentra "en buena defensa con los dos castillos que tiene a los lados", pero "por si como algunas veces se a propuesto el enemigo se presipitase a querer entrar con vn viento deshecho o querer hechar dos o tres mill hombres, porque no quede nada por hacer me a parecido, ya que no puede hacerse de yerro vna cadena, hacella de vigas de cedro, que las ay aquí muy a

(23) Irene A. Wright, Historia..., cit., t. II, p. 239.
(24) Irene A. Wright, Historia..., cit., t. II, p. 251.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

propósito para ello, con muy fuertes engaces de yerro que será bastante para lo que se pretende, puesta devajo de la arcabucería y mosquetería de morro y Punta Arase, con menos de mill y quinientos ducados..." Ofrece, ademas, mandar a España el modelo de la cadena y de la planta "de la parte donde se asienta".

En 9 de febrero del siguiente año, 1597, Maldonado, en carta a Pedro de Ledesma, secretario del Consejo de Indias (25), le anuncia el envío de "vn modelo de la manera que se hace la cadena para cerrar la uoca de este puerto, que será fortísima y de mucha dura; las bigas son de a beinte y dos piés de largo y casi dos en quadra, los nudos y engaces de yerro son tan fuertes, que cada uno dellos, ques lo que abraca dos vigas, y los cinchos y pernos dél, pesan tres quintales. Suplico a vuestra merced me auise lo que allá pareciere a nuestro amo, que es quien mejor entenderá la materia, que no es para todos".

Con fecha 2 de abril de 1597 se expidió una cédula (26) por la cual se autorizaba al gobernador Maldonado "para que tomara veinte mil pesos de la primera flota que pasara", los que obtuvo, -"o quizás fueron veinte mil ducados"- de Juan de Garibay, en agosto del siguiente año, suma que fué la segunda consignación que dicho gobernador pudo lograr en cinco años para la ejecución de las obras que, según su afirmación costaban dos mil ducados al mes, con un total de cien mil ducados,

(25) Irene A. Wright, Historia..., cit., t. II, p. 26.
(26) Irene A. Wright, Historia..., cit., t.I, p. 171.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

gastado ya en aquella fecha, debiéndose sesenta mil, "no contando con el coste de la cadena de veintidos pies de largo, formada de trozos de cedro de dos pies de ancho unidos por enganches de hierro, que cerraba la boca del puerto (de la cual decía el gobernador que ni siquiera daba paso a una canoa), ni con las pinazas que había construído ni con los diez mil ducados que México deseaba deducir a cuenta de bastimentos suministrados". Entre las medidas defensivas adoptadas por Maldonado figuraba el cerrar la entrada del puerto con embarcaciones averiadas y provistas de materias combustibles.

En los comienzos del siglo XVII hallamos también algunas referencias a esta cadena, que nos ofrece la historiadora Wright en su obra tantas veces citada, (27).

El gobernador y capitán general Lorenzo de Cabrera y Corvera, con fecha 19 de abril de 1627, al manifestarle a S. M. el estado en que encontró al llegar a La Habana "las cosas de la guerra", le expresa que creía necesaria una cadena para cerrar el puerto, lo cual prueba que ya entonces no existía la cadena de la época de Maldonado, y le decía al Rey que estaba resuelto, aunque fuese "a peso de plata", a comprar hierro para construirla.

Afirma Miss Wright, basándose en documentos que cita, existentes en el Archivo de Indias, de fechas septiembre 8, 1627; mayo 25, 1635; y diciembre 19, del mismo año, que la cadena se hizo.

(27) Ob. cit., p. 123.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Posiblemente de uno de estos documentos copia Manuel Pérez Beato en sus Extractos sacados del Archivo de Indias para la historia del Cuerpo de Ingenieros Españoles,(28), lo siguiente: que "en el mismo año de 1635 aparecen otras comunicaciones que tienden a demostrar la necesidad de reparar la cadena que cierra el Puerto, por lo destruída que está a efecto de la fuerza de la mar y occidación de hierros, proponiendo que toda clavazón de esta especie se sustituya por la de bronce".

Pezuela, basándose en otros documentos del Archivo de Indias por él consultados, afirma (29) que entre las enmiendas y reformas hechas por el gobernador Cabrera, ante la posibilidad del asalto de La Habana por los holandeses, "ordenó que en la fundición se fabricara una enorme cadena de cobre para cerrar la entrada entre los dos castillos", el Morro y la Punta.

Y en otro lugar de su Historia refiere (30) que en 1640 el gobernador Alvaro de Luna, ante "la perseverancia de los holandeses en cruzar por el horizonte de La Habana, ya más o menos cerca, ya con mayor o menor número de velas", creyó segura la defensa de la plaza en caso de invasión "cerrando la entrada de su puerto con cascos de embarcaciones llenos de guano, brea y otras materias combustibles, dispuestas a encenderse al primer intento que emprendiera el enemigo para forzarla".

Pérez Beato cita (31) una comunicación del gobernador polí-

(28) Archivo de Indias. Ingenieros Cubanos. Siglos XVI, XVII y XVII, La Habana, 1941, p. 33.
(29) Historia..., cit., t. II, p. 40.
(30) Historia..., cit., t.II, p. 99.
(31) Ob. cit., p. 43-44.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

tico de La Habana, Manuel Murgúía, fechada en 1685, dando cuenta "que en peligro de ser acometido de corsarios enemigos, reunió junta de guerra que acordó colocar la cadena cerrando el Puerto desde el Castillo del Morro al de la Punta, cuya operación fué costeada por los vecinos".

El mismo autor se refiere (32) a una proposición hecha por Diego Viana, por 1690, de que "no se lleve a efecto la conclusión de la cadena que debía cerrar el Puerto; pues estaba convenido quedaría muy pronto destruída por los golpes de mar, aun dado caso que hubiera recursos para acabarla, que no había".

En los Libros de Actas del Cabildo habanero encontramos una referencia a la colocación de otra cadena que cerraba el puerto de La Habana durante el gobierno de Dionisio Martínez de la Vega, En la sesión de 2 de agosto de 1726, el regidor D. Sebastián de Peñalver, ponderando las medidas tomadas por el gobernador de la Vega para impedir el asalto a La Habana por la escuadra inglesa que mandaba Hossier, dice que colocó "en dicha boca del puerto una cadena tan fuerte de madera y tres ramales de hierro que parece insuperable".

El último proyecto para cerrar la entrada del puerto de La Habana con una cadena, como medio de defensa contra posibles ataques de naves extranjeras, fué puesto en ejecución en 1762.

Fija siempre, como hemos visto, en la mente de los gobernantes de la Isla la eficiencia de este medio defensivo contra el asalto de barcos extranjeros, no puede extrañarnos que en 1762, el gobernador Juan de Prado Portocarrero, ante el ataque á La

(32) Ob. cit., p. 61.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Habana por el ejército y escuadra ingleses mandados por Lord Albemarle y el almirante Pocock, idease cerrar la boca del puerto, suponiendo que de esta manera impediría la entrada de las naves británicas.

El 6 de junio se presentaron los ingleses frente a La Habana con su formidable escuadra de más de 50 barcos de guerra, 200 transportes y unos 25.000 hombres, y al día siguiente desembarcaron en Cojímar y Bacuranao, ocupando Guanabacoa el día 8.

Desde el mismo día 7 dispuso el general Prado cerrar la boca del puerto con una cadena de gruesos maderos herrados, y colocar a lo largo de ella los navíos Neptuno, Europa y Asia.

Fué tomada a firme esta resolución el día 9, debido a la creencia de que los ingleses se proponían forzar la entrada del puerto, lo que después se vió era infundada suposición del gobernador Prado, pues el almirante inglés jamás pensó realizar el ataque a La Habana en esta forma, temeroso de la resistencia que harían los sitiadores y de los estragos que, dado lo estrecho de la boca del puerto, sufrirían las naves que trataran de penetrar por ella.

En el Diario Militar de las operaciones ejecutadas en la ciudad y campo de La Habana por disposición de su gobernador D. Juan de Prado y de los demás señores de la junta de guerra (33), se anotan el día 8 de junio, entre otras actividades bélicas defensivas, las siguientes: "En este mismo día se tuvo

(33) Jacobo de la Pezuela, Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba, Madrid, 1863, t. III, p. 27-51.

junta de guerra, en la que se tomó la resolución de cerrar el puerto con los dos navíos, el Neptuno y Asia, y los demás que fuesen necesarios; teniendo justamente que una poderosa escuadra intentase forzarlo e introducir algunos brulotes de fuego con que incendiar los navíos y apoderarse de la ciudad por la parte de la marina, en la cual toda la fuerza se halla colocada hacia la boca del puerto; y con efecto se calaron a pique en sus inmediaciones, atravesando la distancia desde la Punta al Morro, con una cadena de maderos y clavos". Y el día 9, "para acabar de cerrar la boca del puerto, se destinó el navío la Europa, que se caló a pique; y el Aquilón batió el campo de los enemigos cerca de Guanabacoa, estrechando el comandante de la escuadra sus órdenes, para reforzar con gente de marina los baluartes de la plaza, y para que estuviesen los navíos prontos a echarse a pique, si acaso la urgencia lo pidiese".

Análogo procedimiento se utilizó en el puerto del Mariel, el día 28 al ser acometido por dos navíos de guerra y varias fragatas y embarcaciones menores, y defendido por la fragata española Venganza y el paquebot el Marte, que comandaba el capitán de fragata D. Diego Argote. Este según se refiere en el Diario, "tomó la precaución de echar a pique a la boca del puerto la urca que servía de conducir maderas y una goleta que allí se hallaban, y se sostuvo el combate cuanto fué posible, y se vió precisado a abandonar dicha fragata y paquebot, salvando la gente, pólvora y algunas municiones, con las cuales se retiró a tierra, dejando abiertos rumbos a las embarcaciones para que se fuesen a pique, cuyo efecto impidió con sus

lanchas la diligencia del enemigo, quien logró apoderarse de ellas antes de que se verificase, y aplicar por medio de su maestranza pronto remedio, con el cual consiguió llevárselas e incorporarlas a su escuadra".

Otra referencia de origen español respecto a la forma en que se cerró el puerto, la encontramos en el Diario del Capitán D. Juan Castas, del sitio de La Havana en 1762, que se conserva en la Biblioteca Pública de Nueva York y dió a conocer en 1925 el historiador cubano Carlos M. Trelles(34), sin que pudiera esclarecer quién fué ese capitán Castas ni aún si realmente era de nacionalidad española, aunque lo cree probable. El día 9 de junio anota lo siguiente el referido capitán: "Se ha acabado de cerrar la boca del Puerto, pues se hallan ya los tres navíos a pique (tachado: pues la Europa lo hechó el enemigo de un bombazo)".

Veamos ahora las referencias a este medio de defensa que encontramos en las relaciones oficiales dirigidas al Almirantazgo por los jefes británicos de la expedición.

En el diario inglés de las operaciones (35) aparece que en la tarde del día 8 "el enemigo ha echado a pique a la entrada del puerto uno de sus más grandes navíos de guerra"; y que el día 9 "ha comenzado a desaparecer su escuadra: ha echado a pique otro navío en la entrada y obstruído con tozas de madera la boca del puerto".

(34) Carlos M. Trelles, El sitio de La Habana y la dominación británica en Cuba, La Habana, 1925, p. 37-43.
(35) Antonio José Valdés, Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana, 1813, Ed. 1877, p. 175-188.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

¿Qué resultado dieron estas medidas tomadas por el general Prado?

Absolutamente contraproducentes a los fines defensivos que con ellas se perseguían. Y tan es así, que tanto los contemporáneos como los historiadores que se han ocupado de este memorable acontecimiento en la historia de España y de Cuba, coinciden en señalar como el mayor de los desaciertos tenidos por el gobernador Prado en su defensa de La Habana, el haber obstruído con la cadena de hierro y tozas de madera y los barcos hundidos intecionalmente, la entrada del puerto.

Existe un interesantísimo y muy notable documento sobre la conquista y dominación inglesa de La Habana, conocido, desde luego, de cuantos han investigado o escrito sobre esta época trascendental de nuestra historia, y es la Carta que en 12 de diciembre de 1763 escribió un Padre Jesuita de La Habana al Prefecto Javier Bonilla, de Sevilla, dándole cuenta circunstanciada de la toma de esta plaza por los ingleses... (36). En dicha carta se refiere así aquel episodio del sitio de La Habana: "Temerosos nuestros generales de que se acercasen a forzar el puerto los navíos de la armada que se habían mantenido desde que llegaron dando golpes delante de la boca, determinaron cerrarlo precipitadamente, mandando desde luego echar a pique en el canal tres navíos de a 70, de los 12 de guerra que guardaban esta bahía. Al punto que los ingleses observaron esta de-

(36) Antonio José Valdés, Ob. cit., p. 195-215.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

terminación, considerándose ya seguros de no recibir de nuestra escuadra algún daño, dieron fondo sosegadamente en Cojímar y después en Punta Brava, y sacando de sus barcos toda la marinería, sin temor de dejarlos amarrados al cuidado de uno o dos hombres, la hicieron tomar en tierra el fusil, aumentando considerablemente el ejército hasta 16.000 hombres, lo que no hubieran hecho a no haberse cerrado el puerto, pues abierto, y la gente en tierra, podía haber logrado nuestra escuadra la más gloriosa acción; el puerto por su naturaleza es difícil de forzar; intentaron cerrarlo con los tres barcos nombrados el Neptuno, la Asia y la Europa, en cuyas quillas dándoles barrenos se fueron a pique con todo el equipaje con que se hallaban de artillería, pólvora y balas, y aún con la ropa de los oficiales; sin que aún con esta diligencia quedase cerrado el puerto, pues hemos visto en la superficie pasar libremente por el canal multitud de barcos ingleses y aún los nuestros; el día de hoy se ha dado principio a sacarlos".

A consecuencia de la pérdida de La Habana se formó contra el capitán general Juan de Prado un ruidoso proceso el año 1763 (37). Entre los cargos que le hizo el fiscal, figura, como tercero en el órden de la acusación, el que "la precipitada y perjudicial resolución de cerrar el puerto en 8 de junio con dos navíos, y un tercero en 9, inutilizó en él nuestra escuadra, facilitando con este menos cuidado al enemigo el desembarco de sus tropas de marina y tripulaciones, mediante las cuales en-

(37) Antonio José Valdés, Ob. cit., p. 216-252.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

grosando su ejército en tierra pudo emplearlas a su más pronta conquista".

Prado se defendió sosteniendo que el acuerdo se tomó en junta general del Consejo de Guerra formado por oficiales de mar y tierra, y que su voto sólo representaba el de un lego en esta materia, por ser ella "únicamente asunto de marina".

El Fiscal consideró fundado este cargo hecho contra Prado, y consecuencia de su omisión, descuido o negligencia en la defensa de la ciudad.

El Consejo de generales, presidido por dicélebre ministro conde de Aranda, que juzgó a Prado, pronunció contra él sentencia de muerte, que el Rey le conmutó por la pena de confinamiento perpetuo.

Por su parte, los ingleses, al hacer la crítica de esta contienda bélica, censuraron también la medida de cerrar el puerto, tomada por Prado y la Junta de Guerra. Leemos en el Extracto de las relaciones oficiales dirigidas al Almirantazgo británico por los jefes de la expedición:(38) "Nuestra escuadra no podía ser de ninguna utilidad para batir las murallas a virtud de su situación; y haberse resuelto a forzar la entrada por el puerto, habría sido un acto loco y desesperado; y sin embargo los españoles así lo temieron, cuando echaron a pique diversos de sus navíos, siendo tal vez este raro proyecto el único que haya podido criticarse en la noble defensa que hicieron de La Habana, pues con las formidables baterías de sus 12

(38) Antonio José Valdés, Ob. cit., p. 192.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

navíos, tuvieron bastante para haber evitado una medida que entre sus muchos males ocasionaba un perjuicio material a la bahía, pues aquellos cascos nunca pudieron levarse ni removerser".

Los historiadores, como ya dijimos, abundan también en severas críticas contra esta medida que formó parte del plan de defensa del goberhador Prado y la Junta de generales. En efecto, Antonio José Valdés en su Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana (39), dice que tanto "la cadena de gruesos maderos herrados con que se cerró la entrada" del puerto, como el hundimiento en ella de los navíos Neptuno y Europa, primero, y después el Asia, además de producir la muerte, ahogados, de varios marineros, dió por resultado "que los ingleses, suponiendo el puerto cerrado, anclaron a lo largo de la costa con toda confianza sus navíos, desembarcaron 5,000 hombres de su marina, y llegando el caso de poseer las fuerzas de tierra, entraron su armada por el canal, sin el menor impedimento", y todo ello no sirvió, ni siquiera, "para impedir la entrada de los buques enemigos, sin obstáculo, hasta los navíos de tres puentes".

El historiador español Jacobo de la Pezuela, en su Ensayo histórico de la Isla de Cuba (40), califica al Consejo de "acobardado" por haber tomado esta medida presos sus miembros del "vértigo de aturdimiento", medida "que más pareciera inspirada por los mismos enemigos que por el natural raciocinio... lo único que se consiguió con tan lastimoso quebranto del público

(39) Ob. cit., p. 118.
(40) Ob. cit., p. 183.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

erario, fué privar de toda acción a la escuadra española, que al abrigo de los fuertes y dirigida con acierto pudo dañar mucho a la de los ingleses".

Y el historiador cubano Pedro J. Guiteras en su Historia de la conquista de La Habana. 1762 (41), después de transcribir los juicios de Valdés y Pezuela, afirma que esta medida y la de haber mandado a destruir "la trinchera que con gran trabajo se había levantado en las alturas de la Cabaña, donde estaban ya montados 9 cañones de a 18 en dos baterías que daban frente a los caminos de Guanabacoa y Cojímar, haciendo bajar a la plaza la artillería y que se incendiasen las obras construídas de madera... han sido consideradas por todos los que han escrito sobre esta conquista como las que más influyeron en el triunfo de las armas británicas".

De nada sirvió, como se ha visto, la famosa y tan demandada cadena que desde el gobierno de Gabriel de Luján, 1586, juzgaron los gobernadores militares de la Isla constituía medio de defensa eficientísimo para impedir el asalto de las naves extranjeras.

Aquella última cadena de hierro y tozas de madera fué seguramente destruída por los propios ingleses, una vez que tomaron la ciudad y establecieron en ella su gobierno, que duró desde el 13 de agosto de 1762 hasta el 7 de julio de 1763 en que fué recibido en cabildo extraordinario el Excelentísimo

(41) Ob. cit. p. 85.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

señor Conde de Ricla, como capitán general, restaurador de la soberanía española en la Isla.

No es posible precisar exactamente si los dos juegos de tres cañones, que empotrados a uno y otro lado de la entrada del puerto, han llegado hasta nosotros, fueron en esos lugares colocados en 1762 o se utilizaron entonces los que ya habían sido puestos en fechas anteriores, para amarrar las distintas cadenas que, desde tiempos del gobernador Luján, se emplearon como medio de defensa de la población contra ataques enemigos. Sólo hay certeza de que a esos cañones fué amarrada la cadena con que se pretendió impedir en la fecha indicada, la entrada en nuestro puerto de las naves británicas que lo asaltaron, pues, posteriormente no volvió a echarse mano de un sistema de defensa que tan inútiles resultados dió en la práctica.

Sea cual fuere la fecha de su colocación, esos cañones han llegado hasta nosotros sin que ni la naturaleza ni la mano del hombre se hubieran atrevido a profanarlos. A pesar de los 180 años que tienen de encontrarse allí empotrados, se conservan seguros y fuertes, apenas agrietados en su superficie por el transcurso del tiempo.

Y cuando casi habían perdido los cubanos de la actual generación la memoria de su existencia y aún más de la finalidad para que fueron allí colocados, estuvieron expuestos a ser destruídos y desaparecer, echados al fondo de la bahía o arrojados en algún solar yermo o furnia de las que aún quedan en los alrededores del Vedado, como hierro viejo e inservible.

Nuestro interés por cuanto signifique recuerdo histórico

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

de nuestra ciudad nos llevó a velar por su conservación, lograda, en efecto, según ya expusimos, casi en el momento preciso en que iban a ser definitivamente condenados a muerte./ Nos complacemos en haber contribuído a que no se perdieran estas valiosas reliquias del staque y toma de La Habana por los ingleses el año 1762, acontecimiento extraordinario y trascendental en nuestra historia, pues, como ha hemos expuesto en estudio anterior (42), fué la dominación inglesa la que despertó a los cubanos de ese sueño semi inconsciente en que vivian, la que les hizo mirar hacia el mundo y comprender la necesidad de buscar fuera de la metrópoli relaciones económicas; la que les reveló la riqueza extraordinaria, e inaprovechada hasta entonces, que atesoraba la Isla,y la fuente inmejorable de bienestar que poseían en la agricultura; la que prendió en sus cerebros los primeros chispazos de protesta contra los abusos, injusticias y explotaciones de la Metrópoli, la que abandonó el terreno para que germinaran las ansias de libertad e independencia.

Son muchos los grabados antiguos referentes a nuestra capital en los que aparece la entrada del puerto cerrada con una cadena, desde los arrecifes de la Punta a los del Morro. Citaremos algunos de esos grabados, los más interesantes y valiosos ya desde el punto de vista histórico, ya del artístico.

Es el primero el que reproduce la historiadora norteamericana Irene Wright en su ya citada Historia documentada de San

(42) Emilio Roig de Leuchsenring, La dominación inglesa en La Habana. Libro de Cabildos. 1762-1763, La Habana, 1929, p.XXX.

Cristobal de La Habana en el siglo XVI (43), y lleva el siguiente título: Descripción y planta de la Ciudad de La Havana, Cristobal Roda, 1603. Este curiosísimo y muy antiguo grabado es un plano de La Habana bastante detallado, con los Castillos de la Fuerza, la Punta y el Morro, la Iglesia Parroquial Mayor situada en los terresnos de lo que después fué Palacio de Gobierno, en la Plaza de Armas, y el caserío de la entonces pobre y pequeña villa.

La misma historiador (44) , nos ofrece otro grabado en que puede verse la cadena de dos ramales y tozas de madera construída por Antonelli. Dicho grabado lleva el siguiente pie: Planta del fuerte De los tres Reyes... Boca del puerto... fuertezuelo de la punta... Batista Antonelli. Ambos grabados se conservan en las vitrinas del Archivo General de Indias, de Sevilla.

Nosotros poseemos un curioso grabado holandés del siglo XVII que lleva el título en tres idiomas de: Vista general de la ciudad de La Habana en América, y en el que pueden admirarse la fantasía del dibujante (Gabriel Bondenehr) y el arte del grabador (Augusto Vind). En él se distingue claramente la cadena tendida desde la Punta al Morro.

Conocemos además un grabado que ofrece una vista de la ciudad de La Habana del último tercio del siglo XVII, y que figura entre las p. 176 y 177 de la obra Die Unbekante Neue Welt, oder Beschreibung des Welt Teils Amerika und des Südd-Landes,

(43) Ob. cit., v. I, p. 70
(44) Ob. cit., p. 101.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

original de Olfert Dapper, publicada bajo las iniciales O. O., por el editor Jacobo von Meurs, en Amsterdam, 1673. En dicho grabado aparece también la cadena que cerraba el puerto.

También aparece en uno, no suficientemente esclarecido, que compró el Dr. Manuel Pérez Beato en París, como de 1710, y que, según el señor Justo José de Cárdenas, es variante del publicado en la p. 342, t. II de la obra Nouvelle relation, contenant les voyages de Thomas Gage... a la Havane... Amsterdam, 1720, que Cárdenas da como corresponder a las fechas de 1695, quizás porque se tratase de una edición anterior a la que nosotros conocemos.

Por último, debemos mencionar uno de los magníficos grabados ingleses que integran la valiosa colección referente al asalto y toma de La Habana por los ingleses, hecha en Londres, como recuerdo de aquella hazaña bélica británica, en el que se ve la entrada del puerto, y en ella a flote los restos de la cadena y tozas de madera, y de los navíos españoles hundidos en dicho lugar.

Y no queremos terminar este trabajo sin dejar constancia de que en diversas ocasiones se ha tratado, por particulares y organismos oficiales, de poner dichos cañones a salvo de todo riesgo de desaparición o deterioro.

Como ejemplos, sólo citaremos dos infructuosas tentativas a esos fines encaminadas.

El 6 de febrero de 1910 publicó en El Figaro de esta capital, el Dr. Horacio Ferrer, un artículo intitulado Veteranos en olvido, en el que atribuye al gobernador Cabrera la primera idea

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

de cerrar el puerto con una cadena y la órden de enterrar los cañones que debían sostenerla; y se lamenta el Dr. Ferrer que si "la República repartió honores y riquezas entre los valientes que la libertaron; derramó torrentes de oro por ciudades y campos para engrandecer al país; prodigó sus beneficios entre todos sus servidores", en cambio, "para aquellos viejos veteranos que siglos enteros llevaron a su cintura la pesada cadena salvadora, no ha habido ni una lápida que recuerde sus servicios, ni una verja que los proteja de la ingratitud de los hombres".

Y, después de "saludarles con respeto y lamentar el olvido de la ciudad ingrata", exclama:

"¿No habrá una voz que recuerde sus deberes a la orgullosa capital?

¿No habrá una mano que en nombre de nuestro agradecimiento y nuestra cultura, saque del olvido y salve de la destrucción a esas joyas históricas, a esas reliquias de la patria?".

Por acuerdo número 745, de 3 de mayo de 1912, aprobado el día 14, el Ayuntamiento interesó de la Secretaría de Obras Públicas "el permiso correspondiente para conservar, rodeándolos de una verja, los cañones enterrados en la Punta, a los que se sujetaban las cadenas para cerrar el puerto en el año 1838 [sic]; poniéndoles una inscripción recordatoria de su orígen, y recabar del honorable señor Presidente de la República un decreto disponiendo que esos cañones permanezcan en sus sitios como recuerdo histórico". Pero nada llegó a realizarse en este sentido.

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Es ahora, en 1942, cuando, debido a nuestras gestiones cerca de los Ministros de Obras Públicas José Antonio Mendigutía, Enrique Luis Varela y Evelio Govantes, quedarón definitivamente conservadas y resguardadas, contra todo peligro de destrucción o daño, esas reliquias históricas, pues hemos logrado que al construirse la Plaza y el Parque de los Mártires de la Libertad, en terrenos de la antigua Cárcel y de la explanada de La Punta, sean rodeados y protegidos los tres cañones que se encuentran al costado del castillo de La Punta, por un foso y muro, y que para ilustración de propios y extraños se coloque allí la siguiente leyenda:

"Estos cañones, y otros tres que aún se conservan al pie de la loma de La Cabaña, sirvieron para amarrar la cadena con que se intentó cerrar el puerto al ejército y armada de la Gran Bretaña en 1762".

PATRIMONIO DOCUMENTAL
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA