

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

Estos cañones están relacionados con uno de los más trascendentales acontecimientos de nuestra historia local, pues fueron utilizados nada menos que como 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 ingleses el año 1762, empleándolos como puntos de amarre, a una y otra orilla de la costa, de la cadena con que se ~~intendieron~~ trató de cerrar el puerto a fin de que por él no pudiesen entrar los navíos británicos.

En el Diario Militar de las Operaciones ejecutadas en la Ciudad y campo de La Habana por disposición de su gobernador don Juan de Prado y de los demás señores de la Junta de Guerra (1), se anotan, el día 8 de junio, entre otras actividades bélicas defensivas, las siguientes:

En este mismo día se tuvo 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; temiendo justamente que una poderosa escuadra intentase forzar 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 haya 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 don 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 (2), sin que pudiera esclarecer quién fué ese capitán Castas ni aun si realmente era de nacionalidad española, aunque lo cree probable. El día 9 de junio anota lo siguiente

el referido capitán: "Se ha cabado de cerrar la boca del puerto, pues se hallan ya los tres navíos a pique (tachado: pues la Europa lo echó 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 (3) 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 desaparejar su escuadra; ha echado a pique otro navío en la entrada y obstruido con tozas de madera la boca del puerto".

¿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 obstruido con la cadena de hierro y tozas de madera y los barcos hundidos intencionalmente, 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 jeuuita de La Habana al prefecto Javier Bonilla, de Sevilla, dándole cuenta circunstanciada de la toma de esta plaza por los ingleses... (4). En dicha carta se refiere así aquel episodio del sitio de La Habana: "Temerosos nuestros generales de que se acer-

casen 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 determinación, 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 aun con la ropa de los oficiales; sin que aun con esta diligencia quedase cerrado el puerto, pues hemos visto en la superficie pasar libremente por el canal multitud de barcos ingleses y aun 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 (5). Entre los cargos que le hizo el fiscal, figura, como tercero en el orden 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 engrosando 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 el célebre 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 (6): "Nuestra escuadra no podía ser de ninguna utilidad para batir las murallas a virtud de su situación; y haberse resuelto a fozar 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 barcos, siendo tal vez este raro proyecto el único que haya podido criticarse en la noble defensa de La Habana, pues con las formidables baterías de sus 12 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 removerse".

Los historiadores, como ya dijimos, abundan también severas críticas contra esta medida que formó parte del plan de defensa del

gobernador Prado y la Junta de generales. En efecto, Antonio J. Valdés en su Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana (7), 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 (8), 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 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 (9), 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 in-

cendiasen las obras construidas 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 destruida 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 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.

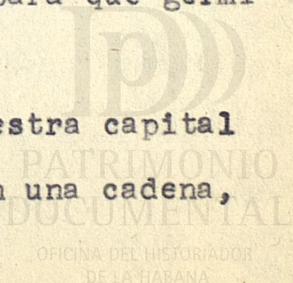
Sea cual fuere la fecha de su colocación, esos cañones han llegado hasta nosotros sin que ni la naturaleza ni la mano del hombre se hubieran atrevido a profanarlos. A pesar de los 180 años que tienen

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 aun más de la finalidad para que fueron allí colocados, estuvieron expuestos a ser destruidos y desaparecer, echados al fondo de la bahía o arrojados en algún solar yermo o fúrnica de las que aun quedan en los alrededores del Vedado, como hierro viejo e inservible.

Nuestro interés por cuanto signifique recuerdo histórico 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 contribuido a que no se perdieran estas valiosas reliquias del ataque y toma de La Habana por los ingleses el año 1762, acontecimiento extraordinario y trascendental en nuestra historia, pues, como ya hemos expuesto en estudio anterior (10), fué la dominación inglesa la que despertó a los cubanos de ese sueño semi-inconsciente en que vivían, 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 A. Wright en su ya citada Historia documentada de San Cristóbal de la Habana en el siglo XVI (11), 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 terrenos 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 historiadora (12), 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, eder Beschreibung

des Welt Teils Amerika und des Sud-Landes, 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 doctor 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 doctor Horacio Ferrer, un artículo intitulado Veteranos en olvido, en el que atribuye al gobernador Cabrera la primera idea de cerrar el puerto con una cadena y la orden de enterrar los cañones que debían sostenerla; y se lamenta el doctor 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 ingratitude 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 origen, 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.

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, quedaron 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 aun se conservan al pie de la loma de La Cabaña, sirvieron para amarrar la cadena con que se intentó cerra el puerto al ejército y armada de la Gran Bretaña en 1762".



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA LUGANA

- (1).- Jacobo de la Pezuela, Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba, Madrid, 1863, t. III, p. 27-51.
- (2).- Carlos M. Trelles, El sitio de La Habana y la dominación británica en Cuba, La Habana, 1925, p. 37-43.
- (3).- Antonio José Valdés, Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana, 1813, ed. 1877, p. 175-188.
- (4).- Antonio José Valdés, Ob. cit., p. 195-215.
- (5).- Antonio José Valdés, Ob. cit., p. 216-252.
- (6).- Antonio José Valdés, Ob. cit., p. 192.
- (7).- Ob. cit., p. 118.
- (8).- Ob. cit., p. 183.
- (9).- Ob. cit., p. 85.
- (10).- Emilio Roig de Leuchsenring, La dominación inglesa en La Habana, Libro de Cabildos, 1762-1763. La Habana, 1929, p. XXX.
- (11).- Ob. cit., v. I, p. 70.
- (12).- Ob. cit., p. 101.

IX Cincuentenario del Descubrimiento de América. Ponencias.
Primer Congreso Histórico Municipal Interamericano. Octubre 23-28-1942, La Habana, 1945, vol. III, p. 83-101.