

7

DEL PASADO

Primeros armadores de Cuba

Por el Conde San Juan de Jaruco

Por documentos existentes en el archivo general de Indias, se sabe que a mediados del siglo XVI la villa de San Cristóbal de La Habana estaba rodeada por un espeso bosque, formado por miles de árboles de cedro y de caoba, que la hicieron famosa en España, habiendo sido importada gran cantidad de estas maderas para su empleo en la construcción de muchos valiosos palacios de la metrópoli, entre ellos el de San Lorenzo del Escorial, residencia por aquel entonces de los reyes de España. Estaba terminantemente prohibido el corte de árboles a menos que sus maderas fueran utilizadas en construcciones de casas o muebles, debido a que este bosque servía de protección a la población de La Habana, contra los frecuentes ataques que sufría por parte de los piratas.

Las prolongadas luchas que por esa época sostenía España, primeramente contra Inglaterra, y después con los Países Bajos, impulsaron a Tejeda y a Maldonado, gobernadores de la isla de Cuba, a mandar a construir varias fragatas en La Habana, empleando para ello las excelentes maderas del país. Posteriormente, el gobernador Pedro Menéndez de Avilés, en varias ocasiones aconsejó a la Corona la conveniencia de establecer en Cuba un astillero para la construcción de buques, con objeto de sostener en aguas del Caribe una escuadra que sirviera para limpiar de corsarios y piratas los mares cercanos a esta Isla, ya que varias naciones protegían con su pabellón el sostenimiento de gran número de barcos corsarios.

Por iniciativa del gobernador Pedro Valdés, empezó a florecer en La Habana la industria de construcción de buques, siendo el propio gobernador dueño de «El Cricillo de La Habana», buque de setecientas toneladas, salido del astillero de esta villa, situado entre la pared posterior del seminario San Carlos y el litoral, junto al «Boquete», lugar por donde iban al mar las aguas de lluvias que llegaban a la plaza de la Catedral o de la Ciénaga. Dos siglos después, en este mismo lugar, se hizo un paseo con alguna elevación sobre el nivel del piso de las calles, que recibió el nombre de «Cortina de Valdés».

Otras industrias privadas establecidas en Cabañas y en el Cauto, empezaron también a construir excelentes barcos, entre ellos, «Nuestra Señora de la Concepción», de setecientas toneladas, fabricado en Cabañas, y el cual, durante seis años sirvió como capitana de la flota de Nueva España. También «La Magdalena», mereció el honor de servir de capitana a la Real Armada, que transportaba a España grandes cantidades de plata.

Al fin se ordenó en 1606 la construcción de la armada de Barlovento, tantas veces aconsejada por el gobernador Menéndez de Avilés, que serviría para custodiar a los buques cargados de plata y de otras mercancías, que hacían la travesía hasta España, evitándose de esta manera que fueran atacados por los corsarios y piratas.

Viéndose la importancia que ya había tomado en Cuba esta industria, llegó a La Habana el 15 de diciembre de 1608, don Juan Enríquez de Borja, con la misión de fabricar diez galeones con maderas del país. Dos años después, el propio Enríquez, dió aviso que ya tenía terminados cinco galeones, recibiendo la orden de enviarlos inmediatamente a Sevilla, para emplearlos en la guerra que se sostenía contra Holanda, los que al llegar a su destino, habiéndose hecho la paz, fueron deuyeltos a Cuba, para destinarlos a la guarda de la carrera y comercio de las Indias.

Los cinco primeros galeones fabricados por Enríquez, resultaron excelentes, habiendo ascendido su costo a 53,581 ducados. Orgulloso de su trabajo el armador, le hizo saber a Su Majestad: «que tendremos en La Habana, la mejor fábrica que se ha hecho jamás».

Debido a las numerosas travesías que realizaron los buques construidos por Enríquez, sus estructuras empezaron a resentirse, por lo que en 1616 la Corona celebró un contrato con el capitán Alonso Ferrera, para la construcción de otros cuatro galeones para la armada de la Guarda de las Indias. Ya por esa época los astilleros de La Habana habían adquirido gran reputación en España, tanto por la esmerada construcción de los buques que de ellos salían, como por las excelentes maderas que se empleaban, siendo muy superiores a los que entonces se fabricaban en Vizcaya.

Por esa época don Juan Pérez de Oporto, capitán general de galeones, y su suegro el capitán Antonio Veloso, eran los principales armadores en Cuba. El goberna-

2

dor Venegas denunció al primero de ellos el 15 de abril de 1623, acusándolo de devastar los árboles que existían en el bosque que rodeaba La Habana, y que le servía de protección a la villa, en beneficio de la industria de construcción de barcos que explotaba.

Los capitanes Alonso Ferrera, Antonio Veloso y Juan Pérez de Oporto, en unión del célebre marino cubano don Francisco Díaz-Pimienta y Pérez de Mendizábal, fundaron en La Habana la primera sociedad armadora, cuyo astillero estaba situado entre la «Cortina de Valdés» y el «Boquete», conocido más tarde este último lugar, por el nombre de «Boquete de los Pimienta», habiendo desaparecido todo en la actualidad, debido al relleno que se hizo para llevar a cabo la actual Avenida del Puerto.

Más tarde, el 18 de diciembre de 1629, «con el fin de que los buques construidos en La Habana no dejasen de ajustarse a las ordenanzas vigentes y fuesen fabricados con la perfección y bondad que se requerían», fué nombrado don Francisco Díaz-Pimienta, superintendente de las Fábricas de Navíos del Puerto de San Cristóbal de La Habana, de la isla de Cuba y demás de Barlovento, socio como hemos dicho antes, de la primera compañía armadora de Cuba.

El notable marino cubano, general Francisco Díaz-Pimienta y Pérez de Mendizábal, constructor de galeones de La Habana, llegó a ser más tarde, almirante de las Flotas y Armada Real de la Guardia de las Indias, Mar Océano y de las costas de Andalucía. En 1633, fué nombrado almirante de la Flota de Nueva España, maestre del Consejo de Guerra y gobernador de la Real Armada, capitán general de la isla de Menorca, virrey de Sicilia y caballero de la orden de Santiago. En 1641, se posesionó de las islas de Santa Catalina y Providencia, arrojando de ellas a los ingleses. Murió en Barcelona en 1652, y por sus grandes servicios, a su viuda se le concedió el título de marquesa de Villarreal de Burriel.

Son muchísimos los miembros de la familia Díaz-Pimienta que pudiéramos citar en este trabajo, ostentando altas graduaciones en la marina y en el ejército, y ocupando también cargos de gran importancia en la administración del país, destacándose entre ellos:

Don Tiburcio Díaz-Pimienta y Santander, que fué sargento mayor de los Tercios de la Real Armada y gobernador del fuerte San Antonio, en la ciudad de Evora, Portugal. Su hermano Juan Antonio, fué gobernador y cabo principal del castillo de Cojimar, en La Habana.

Don Diego Díaz-Pimienta, fué contador de la Real Hacienda y alcalde ordinario de La Habana. En 1628, en la hacienda «Matanzas», propiedad de su mujer doña Cecilia Pereira Gamboa, «amparó y sustentó de su propio caudal, con gran costo y merma de su fortuna, a la flota de don Juan Benavides, cuando el enemigo atacó el puerto de su referida propiedad».

El capitán Antonio Veloso, uno de los socios de la primera compañía armadora de La Habana, casó en la parroquial Mayor de esta ciudad, con doña Lucía Cepero y de la Rivera, hija de don Bartolomé Cepero y Nieto, gobernador interino de la isla de Cuba, y de doña Catalina de la Rivera, deuda esta última de don Diego de la Rivera Cepero, que fué también lugarteniente de esta Isla. Tuvieron por hija: a

Doña Angela Veloso y Cepero, que se veló en la parroquial Mayor de La Habana el 17 de enero de 1605, con su marido don Juan Pérez de Oporto, capitán general de galeones y otro de los socios de la importante casa armadora de esta ciudad. Tuvieron entre otros hijos: a

Doña María Veloso Pérez de Oporto, que casó con el capitán José Valero y Guzmán, alcalde ordinario de La Habana, hijo del célebre contador de Hacienda Marcos Valero y Arceo, tesorero, diputado y regidor del Ayuntamiento de esta ciudad, y de doña Juana Jacinta Armenteros y Guzmán de Silva.

Casi todos los miembros de las antiguas familias del país, descendientes de los primeros armadores que existieron en Cuba.

Handwritten signature and date: Díaz Sep 22/46