

L A H A B A N A

F O R T A L E Z A S

II





PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Esta versión digital ha sido realizada por la Dirección de Patrimonio Documental de la Oficina del Historiador de La Habana con fines de investigación no comerciales. Cualquier reproducción no autorizada por esta institución, está sujeto a una reclamación legal.

Perfil institucional en Facebook
Patrimonio Documental
Oficina del Historiador



LA PUNTA



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

La Punta

Desde los primeros días de existencia de La Habana en el sitio en que se estableció a la entrada del puerto de Carenas, se cayó en la cuenta de la gran importancia estratégica que tenía la llamada Punta, por estar en la boca del puerto y de la bahía. Estaba La Punta en un principio separada de la villa por un tupido bosque que hacía imposible el paso por la playa de uno a otro lugar, y en diversos pasajes de las actas y de documentos de la primera mitad del siglo XVI hay alusiones a tal circunstancia y a la prohibición de cortar leña en el bosque de referencia para evitar abrir caminos que pudieran servir de ruta de ataque por parte de piratas.

El 10 de octubre de 1550 se acordó por el cabildo habanero desmontar el camino que va de la Fortaleza ya construida (la primitiva de Hernando de Soto) para que juegue bien la artillería, además de por motivos sanitarios pues se consideraba insalubre la existencia de aquella manigua a las puertas mismas del poblado, con lo que se empieza a dar a La Punta la importancia militar que realmente tiene e iba a adquirir andando los siglos.

Esta importancia se puso de manifiesto con el ataque y toma de La Habana por el pirata francés Jacques de Sores el 10 de julio de 1555. Los atacantes llegaron a la villa después de haber desembarcado en la Caleta, al otro lado de La Punta, pasando indudablemente por este lugar o por sus inmediaciones sin que se explotaran, para la defensa, las magnificas condiciones del lugar. Por esta razón, inmediatamente después de haberse instalado nuevamente

2

en La Habana el Cabildo, que había huido con el gobernador Angulo ante el ataque del francés, el 8 de febrero de 1556 toma el acuerdo de establecer "velas", esto es vigías, en La Punta, que previnieran la presencia de enemigos en los mares frente a La Habana y en las playas vecinas por el norte. En 1559, el 23 de enero, por estar entonces España en guerra con Francia y ante el temor de que corsarios de esta última nación reanudaran los ataques a nuestra capital, se vuelve a acordar establecer las velas en la "boca del puerto" (La Punta), y además, en la Caleta y en El Morro.

Estamos ante los primeros intentos de dar a La Punta importancia militar.

En 1572, según sabemos por carta de Pero de Arana a S. M., el gobernador está haciendo "unos cestones en La Punta deste Puerto" para poner en defensa la villa. Y en el mes de diciembre de 1580 consta que había instalado un "berso" (una clase de cañones) "por la otra parte de la tierra, en un paraje que llaman la Punta, que estará medio cuarto de legua della", según carta de Diego de Luxán al Rey dando cuenta de su llegada a La Habana y del estado en que encontró las fortificaciones. Agrega el nuevo Gobernador en su carta que con tal cañon "apenas se voa vela" dispararán sirviendo de aviso a la Fuerza, lo que nos da el carácter de la primera obra de fortificación en la puesta en defensa del lugar, que allí es fácil hacer "un caballero" a poca costa situando en La Punta 10 hombres para defenderla, y pide al Rey permiso para acometer tal obra.

En 1582, el 27 de febrero, ya tiene Gabriel de Luxán hechas unas trincheras de defensa en La Punta, previniendo un ataque de franceses que se esperaba nuevamente.

Pero el alcaide Diego Fernández de Quiñones, militar de oficio llegado a La Habana ese mismo año, con el fin de perfeccionar las defensas, ve inmediatamente la conveniencia de hacer algo más que una trinchera en La Punta y dice al Rey, en carta de 12 de diciembre de aquel año, que "la Punta tiene gran necesidad de hacerse en ella un torreón para la guardia y seguridad de este puerto", y pide a S. M. permiso para hacerlo y para poner en él dos cañones de hierro. Añade (y la referencia es interesante por venir a desmentir al Gobernador Luján, aunque puede ser hija de la enemistad que sostuvo con el Gobernador). Añade Quiñones, que, si alguien le ha dicho que allí hay cañones, lo ha engañado puesto que "nunca tal vbo muchos años ha".

Casi el mismo tiempo que el castillo de El Morro se empezó a fabricar el castillo de La Punta, durante el gobierno del Maestre de Campo Tejeda, en 1590, por el Ingeniero J. B. Antonelli, que tenía a su cargo la construcción de aquella otra fortaleza.

Dice el historiador Pezuela, que el primer relieve "figuró un cuadrilátero abaluartado de menos extensión que el que compone el castillo actual".

El fin que se persiguió al construir esta fortaleza fué el que con ella se pudiera cooperar a la defensa que de la entrada del puerto hacía El Morro, ya que los fuegos de una y otra se cruzan. Arrate, al hablarnos de ella, nos dice que "aunque muy inferior a la de los Reyes (o del Morro) es muy apropósito por estar situada en terreno bajo para batir más a la superficie la campaña de este lado, y para oger entre dos fuegos a los bajeles enemigos que pretendiesen tomar el puerto, que aunque se hace tan difícil por la estrechez de su canal, quiso ponerlo con esta defensa más arduo

4

el arte; aunque algunos inteligentes en el de la fortificación, no la han considerado tan conveniente como la supongo, lo que entendido en la Corte ha motivado varias providencias para su demolición, pero siempre han quedado suspensas, lo que obliga a creer que con mejores informes, se ha calificado por necesaria o a lo menos por útil".

En el Legajo No. 40 sobre Bienes del Estado que existe en nuestro Archivo Nacional, compuesto de varios cuadernos sobre Edificios militares del Estado a cargo del Cuerpo de Ingenieros, encontramos detalles interesantísimos sobre nuestras fortalezas, cuarteles, estado en que ^{se} encontraban, guarnición y artillería, que tenían, necesidades, etc. De uno de esos cuadernos, el correspondiente al año 1865, vamos a tomar la configuración, medidas y distribución del Castillo de La Punta. Se dice en el informe rendido por el Cuerpo de Ingenieros, que el castillo de La Punta tiene la forma de un cuadrilátero abaluartado, cuyos lados externos miden: máximo, 100 metros; mínimo, 58; distando de la Plaza 210 metros, del castillo de El Morro 420, del de La Cabaña 750. Poseía entonces una guarnición de 60 hombres y 19 piezas de artillería; agregándose: "este fuerte se halla al Norte y a muy poca distancia del antiguo recinto de la Plaza, en la misma orilla del mar y en la embocadura del Puerto, frente al castillo del Morro, con el cual y con el de la Cabaña y baterías afectas, ambos cruzan sus fuegos. Defiende además la costa del Norte en la dirección de Oeste a Este. Es, pues, de suma importancia por su posición, pero desgraciadamente tiene bien poca por su configuración y lo reducido de todas sus dimensiones por lo cual se ha indicado anteriormente la conveniencia de construir en aquel punto una gran batería acasamatada. Tiene

pabellones para el comandante, alojamiento para la tropa, almacén de efectos de artillería, repuesto de pólvora, calabozo y otras dependencias. Además un algibe de 7 metros de largo, 3.54 metros de ancho y 4.18 metros de profundidad".

Por una lápida que existe en una de sus cortinas se sabe que a las obras primitivas que hizo Tejada, agregó otras su sucesor D. Lorenzo de Cabrera.

Hasta el 30 de julio de 1762 en que los ingleses tomaron El Morro, no sufrió el castillo de San Salvador de La Punta ataque serio alguno. Entonces, si quedaron arruinadas por las baterías inglesas sus cortinas y baluartes, reparadas después de recuperar los españoles La Habana, por los jefes de ingenieros Silvestre Abarca y Agustín Crame, que ampliaron las obras primitivas, recibiendo desde entonces, en diversas épocas, varias modificaciones, principalmente en 1868 en que se construyeron cuatro explanadas para igual número de piezas de artillería, sistema Barrios, consideradas de lo más moderno de su época, las que se montaron en ellas.

Aunque en algunos años, como en 1854, no tenía guarnición, siendo la plaza la que daba la guarnición, solía tenerla, en tiempos normales, de 60 hombres que eran suficientes para cubrir el servicio de sus puestos, cuyo capitán Gobernador ganaba 1.500 pesos fuertes anuales y un subteniente tercer ayudante, 675 y 60 de gratificación. En 1854 poseía 20 piezas de bronce de grueso calibre en batería y dos obuses largos. Su almacén de pólvora tenía capacidad para 50 quintales y contaba también con un oratorio, conservándose en un ángulo de la sala de recibo un perno de los arrojados por los ingleses en 1762. El primero de sus alcaldes de que se tiene noticia, en 1596, fué el Capitán Don Antonio de Guzmán

6
y cuando la invasión inglesa lo mandaba el Comandante Buseño.

El castillo de San Salvador de La Punta, ha servido de residencia
al Estado Mayor de la Marina Nacional. +



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

EL MORRO Y LA PUNTA

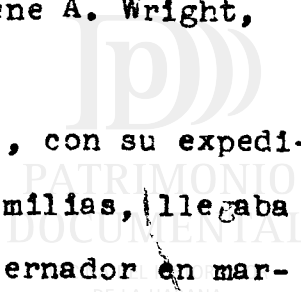
Por Bené

El temor al creciente poderío naval inglés en el mil quinientos ochenta y siete, obligó a Felipe II a cambiar su política y a fortificar sus posesiones de las Indias ante el peligro de perderlas. Era necesario proteger debidamente las armadas con la remesa de oro y plata que venían del Continente y que se reunían en La Habana; por esta razón envió en viaje de estudio al maestro de campo Juan de Texeda acompañado del ingeniero militar Juan Bautista Antonelli, para que mejoraran las defensas de los diversos puertos con el objeto de que se bastasen ellos mismos. Y fué así, cómo se decidió la construcción del Castillo de los Tres Reyes sobre el Morro y el otro más pequeño de San Salvador de la Punta, que convirtieron a la que ya era "baluarte de las Indias y llave" en una verdadera ciudadela militar.

A su regreso de España el maestro de campo Texeda y el ingeniero Antonelli que traían los planos para las dos fortalezas, vinieron acompañados con un aparejador de cantería, doce oficiales canteros, dieciocho albañiles, carpinteros, herreros y un fundidor de metales, pues ya se interesaban en aprovechar el cobre que aquí existía.

Los planos magistrales de Antonelli que se discutieron y aprobaron en España, se reproducen por la señorita Irene A. Wright, en su documentada obra que ya citamos.

Después de un viaje lleno de accidentes, Texeda, con su expedición de soldados, y cincuenta artesanos con sus familias, llegaba a La Habana y fué recibido por el Cabildo como Gobernador en mar-



zo de 1589. La Corona había decidido nombrarlo en sustitución de Luján, subordinándole todos los alcaides. De esta manera, se terminaban por poco tiempo, los choques y rivalidades entre el poder civil y el poder militar que habían detenido el progreso de la villa.

En noviembre de 1589, asentaba Antonelli las piedras maestras del Fuerte de los Tres Reyes y en el 1591, comunicaba Texeda que el Morro "está todo en defensa por la parte de tierra". También ya se había hecho la cadena con bloques de madera que cerraba la boca del puerto. Dos años más tarde, el Maestre de campo había puesto en buenas condiciones el Castillo de la Punta y construido una trinchera que desde el castillo llegaba hasta el monte.

Durante su período de gobierno, Texeda al igual que sus antecesores que levantaron el Castillo de la Fuerza, cruzó por las mismas penurias, falta de dinero para pagar jornales, y mantener a los esclavos e inclusive, falta de esclavos para el agotador trabajo que representaban aquellas nuevas fortificaciones; pero las actividades del maestre de campo, se completaban además con la construcción de buques, aprovechando las espléndidas maderas de Cuba, y pudo lanzar al agua siete u ocho barcos que por su ligereza llamaron la atención.

Aun aquel carácter emprendedor iba a realizar el más fuerte anhelo, que desde el 1550 preocupaba a La Habana y que era el de la traída de aguas desde la Chorrera; con la colaboración del ingeniero Antonelli, que fué quien solucionó las dificultades técnicas que impedían terminar la obra. Texeda en 1591 le aseguraba al rey "que ese año tomarían agua las flotas sin salir de la villa", y que habría agua bastante para dar fuerza motriz a lo largo de la

zanja y al mismo tiempo proveer la ciudad con un lavadero público y un pilón, no faltándole el agua al Castillo de la Fuerza ni al de la Punta.

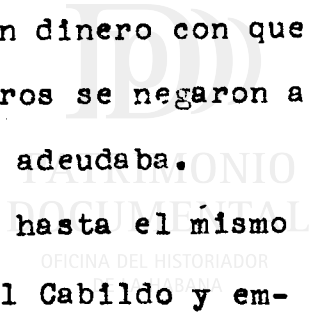
La villa además tuvo que construir una fundición para hacer cañones y cuarteles para alojar a los numerosas tropas que la Corona había destinado como guarniciones de las fortalezas.

En el 1597, se introdujo en Cuba el cultivo de la caña de azúcar y en las orillas de la Zanja Real, no tardaron en levantarse los primeros ingenios y hasta una sierra que abasteció de madera las nuevas casas y conventos, en construcción, de la ciudad; también desde la época del gobierno de Luján uno de sus oficiales, Sardo de Arana, había fomentado un tejar, pues al igual que abundaban las maderas y las piedras de excelente calidad, también esta tierra era rica en arcilla.

La vida nada regalada que aquí llevaba el Maestre de Campo, toda llena de privaciones más las fiebres y enfermedades y el implacable sol del trópico, sumado a las grandes dificultades que por falta del envío de dinero le ocasionaba la Corona, le hicieron desear en mucho volver a España, y en el 1592, venía don Juan Maldonado, como gobernador, a sustituir a Texeda.

Maldonado continuó con ahinco las obras del Morro y las de la Punta, pero tuvo que recurrir a varias arbitrariedades - como préstamos y sisas o impuestos sobre el vino que las ochenta tabernas que tenía la ciudad le pagaron - para reunir algún dinero con que continuar las obras, ya que los oficiales y canteros se negaron a seguir trabajando en vista de lo mucho que se les adeudaba.

Calona que aun vivía con su numerosa familia y hasta el mismo Antonelli, habían tenido que solicitar tierras del Cabildo y em-



plearse como hortelanos para poder subsistir.

El Morro, obra maestra de las fortificaciones que levantaron los españoles en América, por su situación privilegiada sobre aquel promontorio rocoso que le servía de base, con sus baluartes, sus fosos y su ciudadela interna con la Plaza de Armas, cuarteles para la tropa, iglesia, depósitos y aljibes, se terminaría en el 1597 y vendría a ser el monumento militar que más caracterizaría "per se" a la ciudad del futuro. Sus problemas constructivos de muros y bastiones y los espacios abovedados que allí se cubrieron marcarían un avance más en el progreso de la villa.

"Como recompensa del valor mostrado frente a los enemigos de su Católica Majestad", la Corona, en 1592, concedía a la villa en donde la heráldica situó estilizados los tres castillos que la defendían y una "llave", ya que la propia Universidad de Maestros Pilotos y dueños de navíos de Sevilla, había informado en años anteriores que La Habana era la primera escala y la llave antemural de las Indias.

Dos grandes tormentas tropicales o ciclones han dejado su constancia en la historia; uno en 1588, destruyó las cosechas, arruinó los ganados y casi acabó con las débiles viviendas de madera y embarrado de aquella pobre aldea, y produjo un estado de hambre y de penuria tal, que no habiendo con que mantener a los vecinos aumentados por las gentes de las escuadras que estaban en puerto, se vieron en la obligación de enviar propios y expediciones para traer bastimentos, harina y casabe de otras villas de la isla y también de México y Santo Domingo.

El otro ciclón es el del 29 y 30 de agosto de 1595, y "hubo grandísima tormenta de mar y viento que hizo grandísimo daño en

las casas y estancias de la ciudad y particularmente en el Fuerte de la Punta por haber salido la mar de su límite y echado los navíos al monte".

Esta tormenta derribó los muros y terraplenes del Fuerte de la Punta, que el gobernador Maldonado reconstruyó diligentemente con nuevas trincheras, auxiliado por el ingeniero Cristóbal de Roda, el cual modificó un poco la planta del castillo. Roda, que era sobrino de Antonelli, fué traído por éste para que le auxiliara en la construcción de las grandes obras, de defensa del puerto, que se le habían encomendado.

Existe un informe a la Corona, de ese tiempo, que aparece suscrito por el Maestro Mayor de las Fábricas de la Ciudad, Francisco de Calona, por Esteban Gutiérrez Navarrete, alarife de esta ciudad; Juan de la Torre, aparejador de las fábricas del Rey Nuestro Señor en esta ciudad; Cristóbal de Roda, ingeniero del Rey Nuestro Señor; Gregorio López, vecino; y Manuel Pérez, cantero y vecino de la misma; éstos son los hombres que tenían a su cargo las principales edificaciones que se ejecutaban, trazaban las calles y plazas y mejoraban las alineaciones de las mismas cuando se mercedaban los solares, rectificando viejos errores e irregularidades y se preocupaban de todos los problemas de ornato de aquella incipiente villa. Se puede decir que son ellos los que le dieron un poco de apariencia de ciudad a la Ciudadela Militar, que había resistido fuertemente todas las vicisitudes y la pobreza por que pasó durante el siglo XVI. Aun en el 1582, el Gobernador escribía a la Corona alarmado por la gente de mal vivir que había llegado y recomendó: "que no conviene se tenga presidio en esta villa".

¿Cómo ha podido resistir durante el siglo XVI, esta pequeña célula urbana a los saqueos, el incendio y las depredaciones causadas por los piratas, más los daños que le produjeron las tormentas tropicales y el abastecimiento y ayuda a las expediciones que por aquí pasaron o que de aquí partieron, más el avituallamiento continuo de los centenares de barcos que en los últimos años del siglo en ella recalaron? A esto responderemos, que fué la excelencia de su situación geográfica, lo que hizo el milagro, la estación obligada de la ya conocida ruta marítima, ruta por donde recibió La Habana fuertes influencias, nuevos impulsos y nuevas ideas, por que del interior, o sea de la tierra firme, nada más que los beneficios materiales de su pródiga y feraz naturaleza le llegaron.

Dijimos anteriormente que el siglo XVI había sido el del Escudo con la Real Cédula de Ciudad y también el siglo de la pobreza, de la naciente sociedad de agricultores, ganaderos, militares y religiosos, apoyándose sobre la doble esclavitud india y africana, ya que esta última comienza desde los albores de la conquista en el 1505, pero lo que va a caracterizarlo en sus finales dejando en ella otra huella indeleble es el establecimiento en el 1597 de los primeros cultivos de la caña de azúcar que importada de las Islas Canarias, se estableció en las inmediaciones de la ciudad.

Un dato histórico nos dice que en el año de 1574 entraron ciento sesenta buques de España y ciento quince de la América española, esto nos da un aproximado de las actividades de su puerto. En el 1598 "la población contaba con ochocientos vecinos, o sean cuatro mil habitantes". En el 1599 se fundaba en La Habana la capilla de la Santa Vera Cruz y en España moría Felipe II.

Bien mirado, La Habana debió tener en su escudo algún bajel o algún atributo que indicara cuánto le debe al tránsito o cruzamiento de su ruta marítima, puesto que la llave, con su simbolismo un poco extraño y habiéndose perdido el dominio de lo que ella guardaba, se nos ocurre que va a representar, vuelta a un lado o a otro, el paso alternativo de la miseria a la riqueza con el cierre o apertura de los canales de la abundancia.

IX Cincuentenario del Descubrimiento de América. Ponencias.

Primer Congreso Histórico Municipal Interamericano. Octubre 23-28-

1942, La Habana, 1945, vol. III, p. 33-36.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

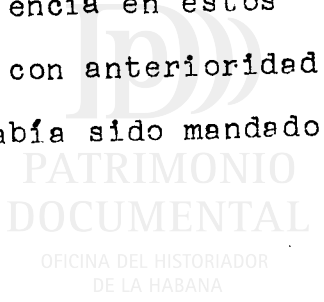
EL CASTILLO DE LA PUNTA Y SUS ALCAIDES

Por el Conde de San Juan de Jaruco.

Una vez demolida por inservible la primitiva fortaleza de La Habana que había sido construida en el año 1540 por el capitán Mateo de Aceituno, sólo contaba para su defensa esta villa en la segunda mitad del siglo XVI, con el castillo de la Fuerza (que aún existe y admiramos frente a la actual palaza de Armas) recientemente construido en aquella época, y el cual en realidad era más apropiado para residencia de los gobernadores de la Isla, que para defender la población de los continuos ataques de que era objeto.

Comprendiendo el gobierno de la metrópoli el peligro en que se encontraba La Habana, resolvió fortificarla convenientemente, y para ello nombró al maestro de campo Juan de Tejeda, gobernador de la isla de Cuba, con el alto grado de Capitán General. Tejeda tomó posesión del mando el 31 de marzo de 1589, ejerciéndolo brillantemente hasta el mes de julio de 1594, en cuyo año dejó terminadas las obras de la sanja real, que llevaba cerca de medio siglo construyéndose, y la cual sirvió para surtir de agua a esta población, obteniendo también durante su gobierno, el título de Ciudad para la que hasta entonces había sido Villa de San Cristóbal de La Habana.

El gobernador Tejeda era hombre de gran experiencia en estos trabajos de fortificación, teniéndolo demostrado con anterioridad en varios puntos de la América Central a donde había sido mandado



con la misión de hacer plazas fuertes, lugares que por no estar defendidos convenientemente, eran fáciles presas de los enemigos de España. Tan pronto como se hizo la actual calle de Lealtad hasta la de Escobar, y en cuyo solar los capitanes generales Ricla y Bucarelli, mandaron construir un pequeño cuartel para ciento veinte hombres y otros tantos caballos, que componían la única fuerza veterana que existió en Cuba durante muchos años con el nombre de "Dragones de América". En la reorganización que en 1861 se hicieron de las tropas de la Isla, los Dragones fueron aumentados, recibiendo entonces el nombre de "Lanceros del Rey". Poco después, se ordenó la ampliación del cuartel de "Dragones", para darle cabida a otro regimiento que se llamó de la Reina.

Don Laureano Chacón y Torres, coronel de infantería, regidor perpetuo del Ayuntamiento, alcalde ordinario y alguacil mayor interino de La Habana, se distinguió notablemente en muchas acciones de guerra contra los ingleses, en el año 1762, siendo encargado de armar y preparar las milicias del país para combatir a la escuadra británica cuando ésta se presentó frente a la costa de esta ciudad, habiendo sido uno de los capitanes que se pusieron a la cabeza de las milicias para organizar la defensa de la plaza, y con sus acertadas y valientes acciones impidió el avance del enemigo hacia los pueblos de Santiago de las Vegas y de Bejucal, logrando de este modo mantener las comunicaciones con el resto de la Isla. Una vez que capituló la ciudad de La Habana, se negó con Laureano a rendir vasallaje al invasor, y reconocer como rey el de Inglaterra, proponiendo y firmando la protesta del Ayuntamiento contra las intimidaciones del general inglés. Una vez hecha la paz, el gobierno español le concedió

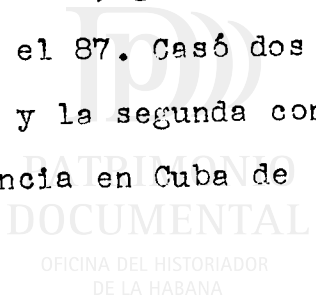
una pensión en recompensa a sus servicios y fidelidad a la corona española.

La ilustre familia de Chacón, a mi juicio, la de mayor abolengo en Cuba, ha producido a través de los siglos numerosos miembros que se han destacado notablemente, especialmente en el ejército y en la marina. En la actualidad esta ilustre Casa está representada por el pariente mayor de los condes de Casa-Bayona, el cultísimo doctor José María Chacón y Calvo, quien ha estado durante varios años al frente de la Dirección de Cultura de la República, y que es sin duda alguna, uno de los mayores valores de nuestro mundo intelectual.

Hace ya algunos años, encontrándome en Madrid en tiempos de la Monarquía, y perteneciendo el doctor Chacón y Calvo a nuestro cuerpo diplomático acreditado en España, llegó a mis oídos una frase que pronunció Su Majestad Alfonso XIII, refiriéndose a mi distinguido pariente: "A nadie otorgaré carta de sucesión en el título de Casa-Bayona, mientras viva José María Chacón y Calvo, que es a quien le corresponde llevarlo. Con estas palabras, el gran soberano español demostraba la gran estimación que sentía por nuestro ilustre compatriota.

Otros cubanos y algunos españoles que fundaron familia en nuestro país, también desempeñaron el cargo de alcaide del castillo de San Salvador de la Punta, entre ellos:

Don Andrés Munive Miranda y Orquinaza, que fué capitán de caballería, alcaide de la Punta en 1660 y del Morro en 1683, gobernador interino de la plaza de La Habana desde 1685 hasta el 87. Casó dos veces; la primera con doña María Pedroso y Farías; y la segunda con doña Jacinta Ruiz-Guillén y Loza, dejando descendencia en Cuba de



ambos matrimonios.

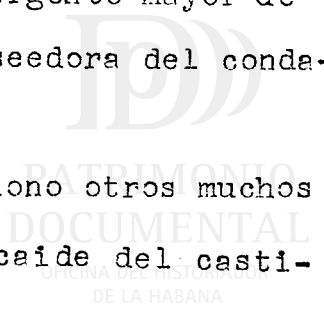
Don Gaspar Mateo de Acosta, capitán de infantería y alcaide del castillo de la Punta en 1683, fue abuelo materno del notable historiador cubano don José Martín Felix de Arrate y Acosta, autor de la interesante obra "Llave del Nuevo Mundo", que fué la primera de su clase en Cuba y que permaneció inédita hasta 1830, en la que fué mandada a imprimir por la Real Sociedad Económica, encargándose de la tarea el ilustre patricio don Francisco de Arango y Parreño.

También fueron alcaides de la Punta, don Juan Florencia y González de Alfonseca, capitán de infantería en el año 1731, quien casó con doña Josefa María de Sotolongo y Maldonado, de cuyo matrimonio nació: María Tomasa Florencia y Sotolongo, que casó en La Habana con don Manuel García y Barrera, ministro honorario del Real Tribunal de Cuentas de la isla de Cuba, dando origen a los condes de Baina, fundadores del pueblo de este nombre.

Don Pedro de Aranda Abellaneda, sargento mayor del Presidio de la Florida, fué alcaide del castillo de la Punta en 1687. Casó en La Habana con doña Josefa de Estrada y Velázquez de Cuéllar, y tuvieron por hija a Antonia, que casó con don Gabriel Beltrán de Santa Cruz y Valdespino, regidor perpetuo del Ayuntamiento y alcalde de esta ciudad, quienes dieron origen a los condes de San Juan de Jaruco y de Santa Cruz de Mompo.

También fué alcaide del castillo de San Salvador de la Punta, el capitán José Beltrán de Santa Cruz y Valdespino, sargento mayor de la Flota de Nueva España, y padre de la segunda poseedora del condado de San Juan de Jaruco.

Debido al poco espacio de que dispongo, no menciono otros muchos cubanos que ocuparon el alto cargo militar de alcaide del casti-



llo de la Punta, escribiendo sus gloriosos servicios, defendiendo con bravura nuestra vieja y querida ciudad, constituyendo una realidad irrefutable la participación importantísima que tuvieron estos jefes militares cubanos en el desarrollo gradual, constante y pacífico de La Habana, desarrollo que podemos apreciar y comprobar gracias a las tenaces e imparciales investigaciones históricas que he realizado de nuestra era colonial, y que a través de estas publicaciones las doy a conocer a mis contemporáneos, para que sepan la labor eficazísima que prestaron nuestros antepasados en la isla de Cuba.

Diario de la Marina, La Habana, octubre 20, 1946.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

PAGINA TREINTA Y TRES

DEL PASADO

El castillo de la Punta y sus alcaldes

POR EL CONDE DE SAN JUAN DE JARUCO

UNA vez demolida por inservible la primitiva fortaleza de La Habana que había sido construída en el año 1540 por el capitán Mateo de Aceituno, sólo contaba para su defensa esta villa en la segunda mitad del siglo XVI, con el castillo de la Fuerza (que aún existe y admiramos frente a la actual plaza de Armas) recientemente construído en aquella época, y el cual en realidad era más apropiado para residencia de los gobernadores de la Isla, que para defender la población de los continuos ataques de que era objeto.

Comprendiendo el gobierno de la metrópoli el peligro en que se encontraba La Habana, resolvió fortificarla convenientemente, y para ello nombró al maestro de campo Juan de Tejeda, gobernador de la isla de Cuba, con el alto grado de Capitán General. Tejeda tomó posesión del mando el 31 de marzo de 1589, ejerciéndolo brillantemente hasta el mes de julio de 1594, en cuyo año dejó terminadas las obras de la zanja real, que llevaba cerca de medio siglo construyéndose, y la cual sirvió para surtir de agua a esta población, obteniendo también durante su gobierno, el título de Ciudad para la que hasta entonces había sido la Villa de San Cristóbal de La Habana.

El gobernador Tejeda era hombre de gran experiencia en estos trabajos de fortificación, teniéndolo demostrado con anterioridad en varios puntos de la América Central a donde había sido mandado con la misión de hacer plazas fuertes, lugares que por no estar defendidos convenientemente, eran presas de los enemigos de España. Tan pronto como se hizo

la isla de Cuba, dando origen a los condes de Banoa, fundadores del pueblo de este nombre.

Don Pedro de Aranda Abellana, sargento mayor del Presidio de la Florida, fué alcaide del castillo de la Punta en 1687. Casó en La Habana con doña Josefa de Estrada y Velázquez de Cuéllar, y tuvieron por hija a Antonia, que casó con don Gabriel Beltrán de Santa Cruz y Valdespino, regidor perpetuo del Ayuntamiento y alcaide de esta ciudad, quienes dieron origen a los condes de San Juan de Jaruco y de Santa Cruz de Mompo.

También fué alcaide del castillo de San Salvador de la Punta, el capitán José Beltrán de Santa Cruz y Valdespino, sargento mayor de la Flota de Nueva España, y padre de la segunda poseedora del condado de San Juan de Jaruco.

Debido al poco espacio de que dispongo, no menciono otros muchos cubanos que ocuparon el alto cargo militar de alcaide del castillo de la Punta, escribiendo sus gloriosos servicios, defendiendo con bravura nuestra vieja y querida ciudad, constituyendo una realidad irrefutable la participación importantísima que tuvieron estos jefes militares cubanos en el desarrollo gradual, constante y pacífico de La Habana, desarrollo que podemos apreciar y comprobar gracias a las tenaces e imparciales investigaciones históricas que he realizado de nuestra era colonial, y que a través de estas publicaciones las doy a conocer a mis contemporáneos, para que sepan la labor eficazísima que prestaron nuestros antepasados en la isla de Cuba.

...

[Handwritten signature]



actual calle de Lealtad hasta la de Escobar, y en cuyo solar los capitanes generales Ricla y Bucarelli, mandaron construir un pequeño cuartel para ciento veinte hombres y otros tantos caballos, que componían la única fuerza veterana que existió en Cuba durante muchos años con el nombre de «Dragones de América». En la reorganización que en 1861 se hicieron de las tropas de la Isla, los Dragones fueron aumentados, recibiendo entonces el nombre de «Lanceros del Rey». Poco después, se ordenó la ampliación del cuartel de «Dragones», para darle cabida a otro regimiento que se llamó de la Reina.

Don Laureano Chacón y Torres, coronel de infantería, regidor perpetuo del Ayuntamiento, alcalde ordinario y alguacil mayor interino de La Habana, se distinguió notablemente en muchas acciones de guerra contra los ingleses, en el año 1762, siendo encargado de armar y preparar las milicias del país para combatir a la escuadra británica cuando ésta se presentó frente a la costa de esta ciudad, habiendo sido uno de los capitanes que se pusieron a la cabeza de las milicias para organizar la defensa de la plaza, y con sus acertadas y valientes acciones impidió el avance del enemigo hacia los pueblos de Santiago de las Vegas y de Beucal, logrando de este modo mantener las comunicaciones con el resto de la Isla. Una vez que capituló la ciudad de La Habana, se negó don Laureano a rendir vasallaje al invasor, y a reconocer como rey a Inglaterra, proponiendo y firmando la protesta del Ayuntamiento contra las intimidaciones del general inglés. Una vez hecha la paz, el gobierno español le concedió una pensión en recompensa a sus servicios y fidelidad a la corona española.

La ilustre familia de Chacón, a mi juicio, la de mayor abolengo en Cuba, ha producido a través de los siglos numerosos miembros que se han destacado notablemente, especialmente en el ejército y en la marina. En la actualidad esta ilustre casa está representada por el paciente mayor de los condes de Casa-Bayona, el cultísimo doctor José María Chacón y Calvo, quien ha estado durante varios años al fren-

te de la Dirección de Cultura de la República, y que es sin duda alguna, uno de los mayores valores de nuestro mundo intelectual.

Hace ya algunos años, encontréme en Madrid en tiempos de la Monarquía, y perteneciendo el doctor Chacón y Calvo a nuestro cuerpo diplomático acreditado en España, llegó a mis oídos una frase que pronunció Su Majestad Alfonso XIII, refiriéndose a mi distinguido pariente: «A nadie otorgaré carta de sucesión en el título de Casa-Bayona, mientras viva José María Chacón y Calvo, que es a quien le corresponde llevarlo». Con estas palabras, el gran soberano español, demostraba la gran estimación que sentía por nuestro ilustre compatriota.

Otros cubanos y algunos españoles que fundaron familia en nuestro país, también desempeñaron el cargo de alcaide del castillo de San Salvador de la Punta, entre ellos:

Don Andrés Munive Miranda y Orquinaza, que fué capitán de caballería, alcaide de la Punta en 1660 y del Morro en 1683, gobernador interino de la plaza de La Habana desde 1685 hasta el 87. Casó dos veces: la primera, con doña María Pedroso y Farias; y la segunda, con doña Jacinta Ruiz-Guillén y Loza, dejando descendencia en Cuba de ambos matrimonios.

Don Gaspar Mateo de Acosta, capitán de infantería y alcaide del castillo de la Punta en 1683, fué abuelo materno del notable historiador cubano don José Martín Félix de Arrate y Acosta, autor de la interesante obra «Llave del Nuevo Mundo», que fué la primera de su clase en Cuba, y que permaneció inédita hasta 1830, en la que fué mandada a imprimir por la Real Sociedad Económica, encargándose de la tarea el ilustre patriota don Francisco de Arango y Parreño.

También fueron alcaldes de la Punta, don Juan Florencia y González de Alfonseca, capitán de infantería, en el año 1731, quien casó con doña Josefa María de Sotolongo y Maldonado, de cuyo matrimonio nació: María Tomasa Florencia y Sotolongo, que casó en La Habana con don Manuel García y Barrera, ministro honorario del Real Tribunal de Cuentas de

la isla de Cuba, dando origen a los condes de Bainoa, fundadores del pueblo de este nombre.

Don Pedro de Aranda Abellanda, sargento mayor del Presidio de la Florida, fué alcaide del castillo de la Punta en 1687. Casó en La Habana con doña Josefa de Estrada y Velázquez de Cuéllar, y tuvieron por hija a Antonia, que casó con don Gabriel Beltrán de Santa Cruz y Valdespino, regidor perpetuo del Ayuntamiento y alcaide de esta ciudad, quienes dieron origen a los condes de San Juan de Já-

ruco y de Santa Cruz de Mompox. También fué alcaide del castillo de San Salvador de la Punta, el capitán José Beltrán de Santa Cruz y Valdespino, sargento mayor de la Flota de Nueva España, y padre de la segunda poseedora del condado de San Juan de Jaruco.

Debido al poco espacio de que dispongo, no menciono otros muchos cubanos que ocuparon el alto cargo militar de alcaide del castillo de la Punta, escribiendo sus gloriosos servicios, defendiendo con bravura nuestra vieja y querida ciu-

dad, constituyendo una realidad irrefutable la participación importantísima que tuvieron estos jefes militares cubanos en el desarrollo gradual, constante y pacífico de La Habana, desarrollo que podemos apreciar y comprobar gracias a las tenaces e imparciales investigaciones históricas que he realizado de nuestra era colonial, y que a través de estas publicaciones las doy a conocer a mis contemporáneos, para que sepan la labor eficientísima que prestaron nuestros antepasados en la isla de Cuba.

J.M. Calvo

cargo del gobierno de Cuba, comisionó al notable ingeniero Juan Antonelli, para llevar a cabo la construcción de la fortaleza de los Tres Reyes o el Morro, y del castillo de San Salvador de la Punta, conocido también en otros tiempos, por los nombres de El Funtal y de Mesa de María, y cuyas obras de construcción se iniciaron casi al mismo tiempo.

El castillo de la Punta, cuya figura representa un cuadrilátero con baluartes en sus respectivos ángulos, aunque muy inferior en todo a la fortaleza del Morro, debido a su posición, le servía a éste de eficaz auxiliar en la defensa del puerto de La Habana. En efecto, situado a la derecha de la entrada del canal, sobre un terreno bajo que permitía combatir con más facilidad, cogía entre dos fuegos a los bajeles enemigos que pretendieran tomar el puerto, tarea que se consideraba muy difícil, debido a la gran estrechez de su canal de entrada, situado entre ambos castillos.

La fortaleza de los Tres Reyes o el Morro, se terminó poco antes que el castillo de la Punta, sobre el alto peñasco que combate el embravecido mar, a unas treinta y cinco o cuarenta varas de la superficie de las aguas teniendo en su ángulo saliente un magnífico torreón de doce varas de alto que llamaban el Morrillo, y que se usa de atalaya para vigilar las embarcaciones que se avistan, encontrándose situado a su pie, un pequeño baluarte titulado los Doce Apóstoles, por el número de los cañones que le guarnecían.

Muchos cubanos, entre ellos, varios miembros de la ilustre familia Chacón, fueron alcaldes de la fortaleza del Morro y del castillo de la Punta, y así tenemos que el capitán Gonzalo Chacón Narváez y Alarcón, natural de Antequera y tronco inicial en Cuba de esta gran familia, fué alcaide del castillo de San Salvador de la Punta, por real título de 12 de enero de 1618, y que su hijo, el capitán Félix Chacón Narváez y Treviño, lo fué de la fortaleza del Morro.

Más tarde, don Luis Chacón y Castellón, coronel de los Reales Ejércitos, fué alcaide del Morro y tres veces gobernó interinamente en lo militar a la isla de Cuba. Así mismo, su hermano, el capitán Gonzalo, fué alcaide del castillo de la Punta.

Otros miembros destacados de esta familia, que aunque no tuvieron relación con el mando de estas fortificaciones, creo conveniente citarlos dada la gran importancia que tienen, como son, don Ruy González Chacón, ascendiente de los duques de Peñaranda, marqueses de los Vélez, de los señores de Casa-Rubios del Monte y de otros Grandes y títulos de España; y don Domingo Hernández Chacón, que fué el tronco de esta familia en la rama que se estableció en La Habana a principios del siglo XVII, y que cuenta entre sus descendientes a los condes de Mollina, con Grandeza de España, y a don Gonzalo Chacón Narváez y Treviño, natural de La Habana, general de Galeones y primer marqués de la Peñuela.

Como se puede apreciar en este trabajo, la familia Chacón tiene una enorme relación con la historia de nuestro país, por lo que creo conveniente, dado el destacado interés que representan algunas de sus figuras, alejarme un poco del tema principal, que hoy me ocupa, para recordar que el capitán José Bayona y Chacón, alférez mayor del ayuntamiento y alcalde ordinario de La Habana, fué agraciado por Su Majestad con el título de conde de Casa-Bayona, y de señor de Vasallos, justicia mayor y teniente a Guerra de la ciudad de Santa María del Rosario, que había fundado en su demolido ingenio Quiebra-Hacha, situado en la provincia de La Habana. Muerto sin sucesión el primer Conde, pasó el título a su pariente don Francisco Chacón y Torres, que fué segundo conde de Casa-Bayona, alcalde ordinario y coronel de infantería de Milicias de la plaza de La Habana.

En el año 1761, el segundo conde cedió gratuitamente al gobierno, un solar que lindaba por su frente con la calle que después se llamó «Dragones», el que comprendía toda la cuadra que va desde la



EN ESTA HABANA NUESTRA

Por Don Gual

Una Idea Admirable.

Ayer me topé con Orencito Nodarse, el flamante Presidente del Instituto Cubano del Turismo, que está dedicando todo su tiempo a la misión que le confió el Presidente Batista. Después de charlar sobre la necesidad de terminar de fabri-



car moteles, carreteras turísticas por toda la Isla, estirpar los abusos que se cometen con el turista extranjero, eliminar ciertos defectos

sanitarios, superación del servicio de los gastronómicos, organizar una verdadera policía de turismo, etc., etc., me dió la gran noticia: Obtener permiso del gobierno, para que el Instituto Cubano del Turismo se instale en el pintoresco y céntrico Castillo de la Punta. Ya el Castillo de la Fuerza (aunque provisionalmente) es y ha sido por algunos años, el refugio de la Biblioteca Nacional.

En el Castillo de la Punta el I. C. del T. podía tener amplias oficinas de trabajo, museo turístico, biblioteca, salón de recepción, barra y otros locales, que no tiene hoy en la pequeña oficina de la calle de Capdevila. El castillo tiene unas magníficas terrazas, muy a propósito para recepciones por la tarde y por la noche. Tendríamos un centro turístico de un valor incalculable.

En 1590, durante el mandato de Don Juan de Texeda (o Fejeda) se inició la edificación del Castillo de la Punta, por el ingeniero Antonelli, el mismo ingeniero que hizo el Morro. En el ataque y toma de La Habana (la Havana entonces) por los ingleses, quedaron arrasados sus baluartes y cortinas. Se reconstruyó en 1763, por mandato del Conde de Ricla, de acuerdo con los planos y bajo la dirección de Silvestre Abarca y Agustín Crame.

¿No sería este legendario castillo un centro UNICO en el mundo?

Como la Jefatura de Marina ya se ha trasladado a su gran palacio de la Calle de San Pedro, la fortaleza está casi vacía.

Además convertiríase de cuartel a museo, con soldados y marineros de cera, que no tirarían tiros por temor a derretirse.

Ojalá el señor Nodarse triunfe en su loable idea.

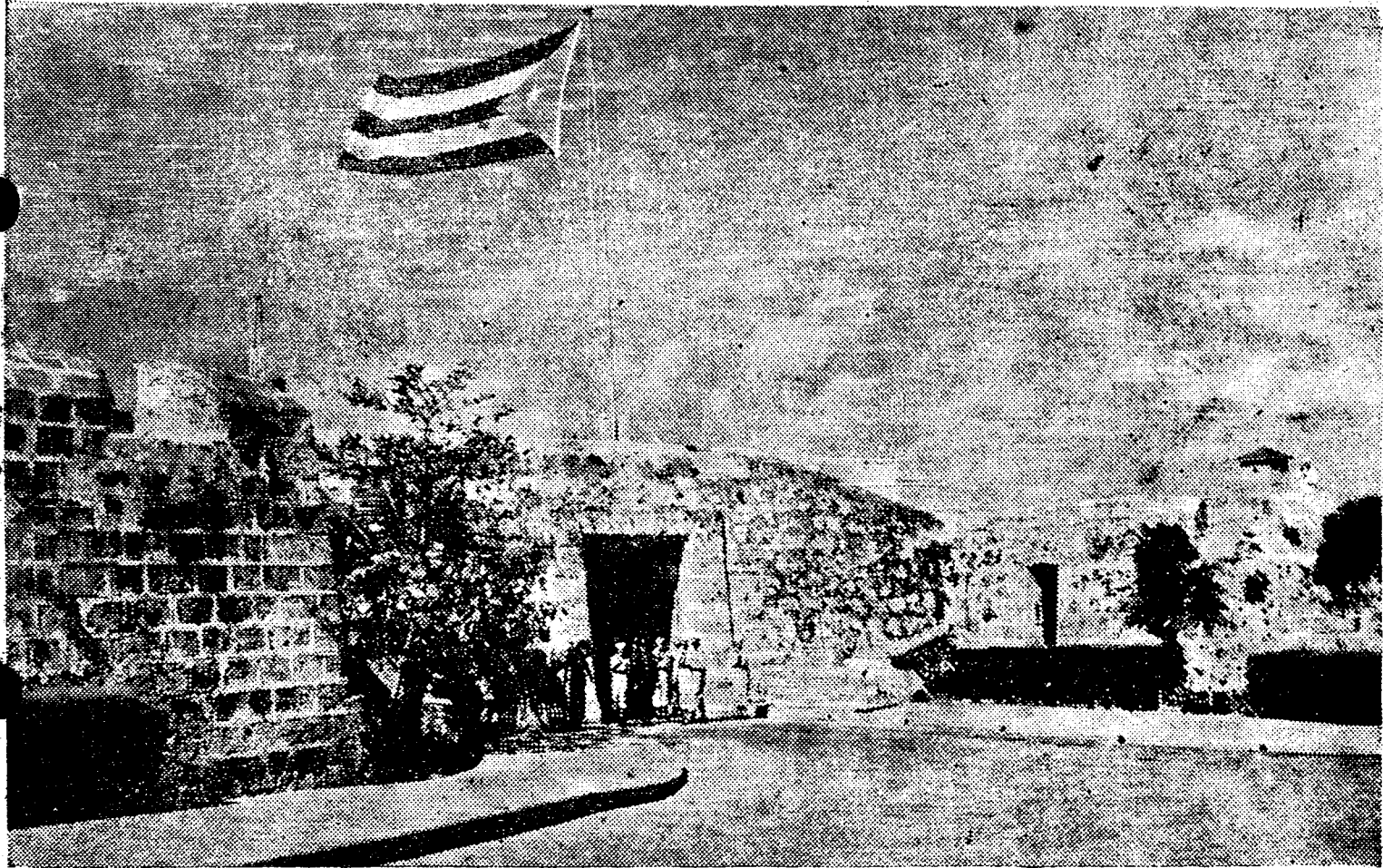
* * *

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

13

CASTILLO DE LA PUNTA



Esta fortaleza es una de las tres más antiguas de la ciudad. Su construcción se debe también al ingeniero Antonelli,

siendo gobernador de la Isla Juan de Texeda. Sufrió el asalto de los ingleses que destru-

yeron sus muros, que fueron reconstruidos más tarde por los ingenieros Silvestre Abarca y Agustín Crame. Durante mu-

chos años tuvieron allí su sede las oficinas del Estado Mayor de la Marina de Guerra.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

EL CASTILLO DE LA PUNTA



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

DESDE EL ATAQUE A LA HABANA POR EL FRANCÉS JACQUES DE SORES, SE RESOLVIO LA CONSTRUCCION DE ESTE CASTILLO

Desde los primeros días de existencia de La Habana en el sitio en que se estableció a la entrada del Puerto de Carenas, se cayó en la cuenta de la gran importancia estratégica que tenía la llamada Punta, por estar en la boca del puerto y de la bahía. Estaba La Punta en un principio separada de la Villa por un tupido bosque que hacía imposible el paso por la playa de uno a otro lugar, y en diversos pasajes de las actas y de documentos de la primera mitad del siglo XVI hay alusiones a tal circunstancia y a la prohibición de cortar leña en el bosque de referencia para evitar abrir caminos que pudieran servir de ruta de ataque por parte de piratas.

El 10 de octubre de 1550 se acordó por el Cabildo habanero desmontar el camino que va de la fortaleza ya construída (la primitiva de Hernando de Soto) para que juegue bien la artillería, además de por motivos sanitarios pues se consideraba insalubre la existencia de aquella manigua a las puertas mismas del poblado, con lo que se empieza a dar a La Punta la importancia militar que realmente tiene e iba a adquirir andando los siglos.

Esta importancia se puso de manifiesto con el ataque y toma de La Habana por el pirata francés Jacques de Sores el 10 de julio de 1555. Los atacantes llegaron a la Villa después de haber desembarcado en la Caleta, al otro lado de La Punta, pasando indudablemente por este lugar o por sus inmediaciones sin que se explotaran, para la defensa, las magníficas condiciones del lugar. Por esta razón, inmediatamente después de haberse instalado nuevamente en La Habana el Cabildo, que había huído con el Gobernador Angulo ante el ataque del francés, el 8 de febrero de 1556 toma el acuerdo de establecer "velas", esto es vigías, en La Punta, que previnieran la presencia de enemigos en los mares frente a La Habana y en las playas vecinas

por el norte. En 1559, el 28 de enero, por estar entonces España en guerra con Francia y ante el temor de que corsarios de esta última nación reanudaran los ataques a nuestra Capital, se vuelve a acordar establecer las velas en la "boca del puerto" (La Punta), y además, en la Caleta y en El Morro.

Estamos ante los primeros intentos de dar a La Punta importancia militar.

En 1572, según sabemos por carta de Pero de Arana a S. M., el Gobernador está haciendo "unos cestones en La Punta deste Puerto" para poner en defensa la Villa. Y en el mes de diciembre de 1580 consta que había instalado un "berso" (una clase de cañones) "por la otra parte de la tierra, en un paraje que llaman La Punta, questará medio cuarto de legua della", según carta de Diego de Luxán al Rey dando cuenta de su llegada a La Habana y del estado en que encontró las fortificaciones. Agrega el nuevo Gobernador en su carta que con tal cañón "apenas se vea vela" dispararán sirviendo de aviso a La Fuerza, lo que nos da el carácter de la primera obra de fortificación en la puesta en defensa del lugar, que allí es fácil hacer "un caballero" a poca costa situando en La Punta 10 hombres para defenderla, y pide al Rey permiso para acometer tal obra.

En 1582, el 27 de febrero, ya tiene Gabriel de Luxán hechas unas trincheras de defensa en La Punta, previniendo un ataque de franceses que se esperaba nuevamente.

Pero el Alcaide Diego Fernández de Quiñones, militar de oficio llegado a La Habana ese mismo año, con el fin de perfeccionar las defensas, ve inmediatamente la conveniencia de hacer algo más que una trinchera en La Punta y dice al Rey, en carta de 1º de diciembre de aquel año, que "La Punta tiene gran necesidad de hacerse en ella *vn torreón* para la guardia y seguridad de este puerto", y pide

a S. M. permiso para hacerlo y para poner en él dos cañones de hierro. Añade Quiñones (la referencia es interesante por venir a desmentir al Gobernador Luján, aunque pueda ser hija de la enemistad que sostuvo con el Gobernador), que, si alguien le ha dicho que allí hay cañones, lo ha engañado puesto que "nunca tal vbo muchos años ha".

Casi al mismo tiempo que el Castillo de El Morro se empezó a fabricar el Castillo de La Punta, durante el gobierno del Maestre de Campo Tejada, en 1590, por el Ingeniero J. B. Antonelli, que tenía a su cargo la construcción de aquella otra fortaleza.

Dice el historiador Pezuela, que el primer relieve "figuró un cuadrilátero abaluartado de menos extensión que el que compone el castillo actual".

El fin que se persiguió al construir esta fortaleza fué el que con ella se pudiera cooperar a la defensa que de la entrada del puerto hacía El Morro, ya que los fuegos de una y otra se cruzan. Arrate, al hablarnos de ella, nos dice que

aunque muy inferior a la de los Reyes (o de El Morro) es muy apropiado por estar situada en terreno bajo para batir más a la superficie la campaña de este lado, y para coger entre dos fuegos a los bajeles enemigos que pretendiesen tomar el Puerto, que aunque se hace tan difícil por la estrechez de su canal, quiso ponerlo con esta defensa más arduo el arte; aunque algunos inteligentes en el de la fortificación, no la han considerado tan conveniente como la spongo, lo que entendido en la Corte ha motivado varias providencias para su demolición, pero siempre han quedado suspensas, lo que obliga a creer que con mejores informes, se ha calificado por necesaria o a lo menos por útil.

En el Legajo No. 40 sobre *Bienes del Estado* que existe en nuestro Archivo Nacional, compuesto de varios cuadernos sobre *Edificios militares del Estado a cargo del Cuerpo de Ingenieros*, encontramos detalles interesantísimos sobre nuestras fortalezas, cuarteles, estado en que se encontraban, guarnición y artillería que tenían, necesidades, etc. De uno de esos cuadernos, el correspondiente al año 1865, vamos a tomar la configuración, medidas y distribución del Castillo de La Punta. Se dice en el informe rendido por el Cuerpo de Ingenieros, que el Castillo de La Punta tiene la forma de un cuadrilátero abaluartado, cuyos lados externos miden: máximo, 100 metros; mínimo, 58; distando de la Plaza 210 metros, del Castillo de El Morro 420, del de La Cabaña 750. Poseía entonces una guarnición de 60 hombres y 19 piezas de artillería; agregándose:

este fuerte se halla al Norte y a muy poca distancia del antiguo recinto de la Plaza, en la misma orilla del mar y en la embocadura del Puerto, frente al Castillo de El Morro, con el cual y con el de La Cabaña y baterías afectas, ambas cruzan sus fuegos. Defiende además la costa del Norte en la dirección de Oeste a Este. Es, pues, de suma importancia por su posición, pero desgraciadamente tiene bien poca por su configuración y lo reducido de todas sus dimensiones por lo cual se ha indicado anteriormente la conveniencia de construir en aquel punto una gran batería acasamatada. Tiene pabellones para el Comandante, alojamiento para la tropa, almacén de efectos de artillería, repuesto de pólvora, calabozo y otras dependencias. Además un aligibe de 7 metros de largo, 3.34 metros de ancho y 4.18 metros de profundidad.

Por una lápida que existe en una de sus cortinas se sabe que a las obras primitivas que hizo Tejada, agregó otras su sucesor D. Lorenzo de Cabrera.

Hasta el 30 de julio de 1762 en que los ingleses tomaron El Morro, no sufrió el Castillo de San Salvador de La Punta ataque serio alguno. Entonces, sí quedaron arruinadas por las baterías inglesas sus cortinas y baluartes, reparadas después de recuperar los españoles La Habana, por los Jefes de Ingenieros Silvestre Abarca y Agustín Cramer, que ampliaron las obras primitivas, recibiendo desde entonces, en diversas épocas, varias modificaciones, principalmente en 1868 en que se construyeron cuatro explanadas para igual número de piezas de artillería, sistema Barrios, consideradas de lo más moderno de su época, las que se montaron en ellas.

Aunque en algunos años, como en 1854, no tenía guarnición, siendo la plaza la que daba la guarnición, solía tenerla, en tiempos normales, de 60 hombres que eran suficientes para cubrir el servicio de sus puestos, cuyo Capitán Gobernador ganaba 1,500 pesos fuertes anuales y un Subteniente Tercer Ayudante, 675 y 60 de gratificación. En 1854 poseía 20 piezas de bronce de grueso calibre en batería y dos obuses largos. Su almacén de pólvora tenía capacidad para 50 quintales y contaba también con un oratorio, conservándose en un ángulo de la sala de recibo un perno de los arrojados por los ingleses en 1762. El primero de sus alcaides de que se tiene noticia, en 1596, fué el Capitán don Antonio de Guzmán y cuando la invasión inglesa lo mandaba el Comandante Buseño.

El Castillo de San Salvador de La Punta, ha servido de residencia al Estado Mayor de la Marina Nacional.

NOTAS SOBRE HISTORIA LOCAL DE LA HABANA (18)

El Castillo de La PuntaPor Roig de Leuchsenring.

Desde los primeros días de existencia de La Habana en el sitio en que se estableció a la entrada del puerto de Carenas, se cayó en la cuenta de la gran importancia estratégica que tenía la llamada Punta, por estar en la boca del puerto y de la bahía. Estaba La Punta en un principio separada de la villa por un tupido bosque que hacía imposible el paso por la playa de uno a otro lugar, y en diversos pasajes de las actas y de documentos de la primera mitad del siglo XVI hay alusiones a tal circunstancia y a la prohibición de cortar leña en el bosque de referencia para evitar abrir caminos que pudieran servir de ruta de ataque por parte de piratas.

El 10 de octubre de 1550 se acordó por el cabildo habanero desmontar el camino que va de la Fortaleza ya construída (la primitiva de Hernando de Soto) para que juegue bien la artillería, además de por motivos sanitarios que se consideraba insalubre la existencia de aquella manigua a las puertas mismas del poblado, con lo que se empieza a dar a La Punta la importancia militar que realmente tiene a iba a adquirir andando los siglos.

Esta importancia se puso de manifiesto con el ataque y toma de La Habana por el pirata francés Jacques de Sores el 10 de julio de 1555, Los atacantes llegaron a la villa después de haber desembarcado en la Caleta, al otro lado de La Punta, pasando indudablemente por este lugar o por sus inmediaciones sin que se

explotaran, para la defensa, las magníficas condiciones del lugar. Por esta razón, inmediatamente después de haberse instalado nuevamente en La Habana el Cabildo, que había huído con el gobernador Angulo ante el ataque del francés, el 8 de febrero de 1556 toma del acuerdo de establecer "velas", esto es vigías, en La Punta, que previnieran la presencia de enemigos en los mares frente a La Habana y en las payas vecinas por el norte. En 1559, el 28 de enero, por estar entonces España en guerra con Francia y ante el temor de que corsarios de esta última nación reanudaran los ataques a nuestra capital, se vuelve a acordar establecer las velas en la "boca del puerto" (La Punta), ^y además, en la Caleta y en El Morro.

Estamos ante los primeros intentos de dar a La Punta importancia militar.

En 1572, según sabemos por carta de Pero de Arana a S. M., el gobernador está haciendo "unos cestones en La Punta deste Puerto" para poner en defensa la villa. Y en el mes de diciembre de 1580 consta que había instalado un "berso" (una clase de cañones) "por la otra parte de la tierra, en un paraje que llaman la Punta, questará medio cuarto de legua della", según carta de Diego de Luxán al Rey dando cuenta de su llegada a La Habana y del estado en que se encontró las fortificaciones, Agrega el nuevo Gobernador en su carta que con tal cañón "apenas se vea vela" dispararán sirviendo de aviso a la Fuerza, lo que nos da el carácter de la primera obra de fortificación en la puerta en defensa del lugar, que allí es fácil hacer "un caballero" a poca costa situando en La Punta diez hombres para defenderla, y pide al Rey permiso para acometer tal obra.

En 1582, el 27 de febrero, ya tiene Gabriel de Luxán hechas unas trincheras de defensa en La Punta, previniendo un ataque de fran-

ceses que se esperaba nuevamente.

Pero el alcaide Diego Fernández de Quiñones, militar de oficio llegado a La Habana ese mismo año, con el fin de perfeccionar las defensas, ve inmediatamente la conveniencia de hacer algo más que una trinchera en La Punta y dice al Rey, en carta de 1^o de diciembre de aquel año, que "la Punta tiene gran necesidad de hacerse en ella vn torreón para la guardia y seguridad de este puerto", y pide a S. M. permiso para hacerlo y para poner en él dos cañones de hierro. Añade (y la referencia es interesante por venir a desmentir al Gobernador Luján, aunque puede ser hija de la enemistad que sostuvo con el Gobernador). Añade Quiñones, que, si alguien le ha dicho que allí hay cañones, lo ha engañado puesto que "nunca tal vbo muchos años ha".

Casi al mismo tiempo que el Castillo de El Morro se empezó a fabricar el castillo de La Punta, durante el gobierno del Maestre de Campo Tejeda, en 1590, por el Ingeniero J. B. Antonelli, que tenía a su cargo la construcción de aquella otra fortaleza.

Dice el historiador Pezuela, que el primer relieve "figuró un cuadrilátero abaluartado de menos extensión que el que compone el castillo actual".

El fin que se persiguió al construir esta fortaleza fué el que con ella se pudiera cooperar a la defensa que de la entrada del puerto hacía El Morro, ya que los fuegos de una y otra se cruzan. Arrate, al hablarnos de ella, nos dice que "aunque muy inferior ~~a Arrate, al hablarnos de ella, nos dice que "aunque muy inferior a~~ la de los Reyes (o del Morro) es muy apropiado por estar situada en terreno bajo para batir más a la superficie la campaña de este lado, y para coger entre dos fuegos a los bajeles enemigos que pretendiesen tomar el puerto, que aunque se hace tan difícil por la estrechez de su canal, quiso ponerlo con esta defensa más arduo

el arte; aunque algunos inteligentes en el de la fortificación, no la han considerado tan conveniente como la supongo, lo que entendido en la Corte ha motivado varias providencias para su demolición, pero siempre han quedado suspensas, lo que obliga a creer que con mejores informes, se ha calificado por necesaria o a lo menos por útil".

En el Legajo No. 40 sobre Bienes del Estado que existe en nuestro Archivo Nacional, compuesto de varios cuadernos sobre Edificios militares del Estado a cargo del Cuerpo de Ingenieros, encontramos detalles interesantísimos sobre nuestras fortalezas, cuarteles, estado en que se encontraban, guarnición y artillería, que tenían, necesidades, etc. De uno de esos cuadernos, el correspondiente al año 1865, vamos a tomar la configuración, medidas y distribución del Castillo de La Punta. Se dice en el informe rendido por el Cuerpo de Ingenieros, que el castillo de La Punta tiene la forma de un cuadrilátero, abaluartado, cuyos lados externos miden: máximo, 100 metros; mínimo, 58; distando de la Plaza 210 metros, del castillo de El Morro 420, del de La Cabaña 750. Poseía entonces una guarnición de 60 hombres y 19 piezas de artillería; agregándose: "este fuerte se halla al Norte y a muy poca distancia del antiguo recinto de la Plaza, en la misma orilla del mar y en la embocadura del Puerto, frente al castillo del Morro, con el cual, y con el de la Cabaña, y baterías afectas, ambos cruzan sus fuegos. Defiende además la costa del Norte en la dirección de Oeste a Este. Es, pues, de suma importancia por su posición, pero desgraciadamente tiene bien poca por su configuración y lo reducido de todas sus dimensiones por lo cual se ha indicado anteriormente la conveniencia de construir en aquel punto una gran batería acasamataada. Tiene pabellones para el comandante, alojamiento para la tropa, almacén de efectos de artillería, repuesto de pólvora, cala-

bozo y otras dependencias. Además un algibe de 7 metros de largo, 3.34 metros de ancho y 4.18 metros de profundidad."

Por una lápida que existe en una de sus cortinas se sabe que a las obras primitivas que hizo Tejeda, agregó otras su sucesor D. Lorenzo de Cabrera.

Hasta el 30 de julio de 1762 en que los ingleses tomaron El Morro, no sufrió el castillo de San Salvador de La Punta ataque serio alguno, Entonces, sí quedaron arruinadas por las baterías inglesas sus cortinas y baluartes, reparadas después de recuperar los españoles La Habana, por los jefes de ingenieros Silvestre Abarca y Agustín Crame, que ampliaron las obras primitivas, recibiendo desde entonces, en diversas épocas, varias modificaciones, principalmente en 1868 en que se construyeron cuatro explanadas para igual número de piezas de artillería, sistema Barrios, consideradas de lo más moderno de su época, las que se montaron en ellas.

Aunque en algunos años, como en 1854, no tenía guarnición, siendo la plaza la que daba la guarnición, solía tenerla, en tiempos normales, de 60 hombres que eran suficientes para cubrir el servicio de sus puestos, cuyo capitán Gobernador ganaba 1.500 pesos fuertes anuales y un subteniente tercer ayudante, 675 y 60 de gratificación. En 1854 poseía 20 piezas de bronce de grueso calibre en batería y dos obuses largos. Su almacén de pólvora tenía capacidad para 50 quintales y contaba también con un oratorio, conservándose en un ángulo de la sala de recibo un perno de los arrojados por los ingleses en 1762. El primero de sus alcaides de que se tiene noticia, en 1596, fué el capitán Don Antonio de Guzmán y cuando la invasión inglesa lo mandaba el

Comandante Buseño.

El castillo de San Salvador de La Punta, ha servido de residencia al Estado Mayor de la Marina Nacional.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

CAÑONES DE

LA HABANA

CADENA



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

CAÑONES QUE CERRARON EL PUERTO EN 1762

Estos cañones fueron empotrados, en el lugar en que hoy se encuentran, por acuerdo de la Junta de Guerra que bajo la presidencia del gobernador y capitán general Juan de Prado, se celebró el 9 de agosto de 1762, y en ellos fué amarrado uno de los extremos de la cadena de hierro y tozas con que inútilmente se intentó cerrar la entrada del puerto. Además, se efectuó el hundimiento de los navíos Neptuno, Europa y Asia, como otro medio de defensa contra el ataque a La Habana por el ejército y escuadra ingleses al mando del general conde de Albemarle y el almirante Pocock.



CAÑONES QUE CERRARON EL PUERTO EN 1762

Estos cañones fueron empotrados, en el lugar en que hoy se encuentran, por acuerdo de la Junta de Guerra que bajo la presidencia del gobernador y capitán general Juan de Prado, se celebró el 9 de agosto de 1762, y en ellos fué amarrado uno de los extremos de la cadena de hierro y tozas con que inútilmente se intentó cerrar la entrada del puerto. Además, se efectuó el hundimiento de los navíos Neptuno, Europa y Asia, como otro medio de defensa contra el ataque a La Habana por el ejército y escuadra ingleses al mando del general conde de Albemarle y el almirante Pocock.



C A Ñ O Ñ E S O R D O Ñ E Z

LLEGADA A LA HABANA

LOS CAÑONES ORDOÑEZ TRAÍDOS A LA HABANA FUERON:

14 DIC DE 1895, EN EL SAN FRANCISCO, 2, DE 30'5 CM.

26 DIC DE 1895, EN EL SAN FERNANDO, 4, DE 15 CM.

28 FEB. DE 1896, EN EL BUENOS AIRES, 4, DE 15 CM.

4 MARZO DE 1896, EN EL SAN FRANCISCO, SEGUNDO VIAJE,
2 DE 24 CM.

EMPLAZAMIENTO EN 1896

EN LA PUNTA, FUERA DEL CASTILLO, SE MONTARON 2 CAÑONES
ORDOÑEZ DE 15 CM.

EN LA BATERÍA DE SANTA CLARA, 2 CAÑONES ORDOÑEZ DE
30'5 CM.

EN LA BATERÍA NUM. 3, 2 CAÑONES ORDOÑEZ DE 24 CM.; 4
OBUSES ORDÓÑEZ DE 21 CM.; Y 2 CAÑONES ORDOÑEZ DE 15 CM.

ACTIVIDADES BELICAS DURANTE EL
BLOQUEO DE LA HABANA EN 1898.

13 JUNIO, A LAS 4 Y 5 P.M., LOS 2 ORDOÑEZ DE 30'5 CM.
DE LA BATERÍA DE SANTA CLARA Y 1 ORDOÑEZ DE 24 CM. DE LA
BATERÍA NUM. 3, DISPARARON CONTRA EL CRUCERO MONTGOMERY,



CAYENDO LOS PROYECTILES ALGO A LA IZQUIERDA Y EL BARCO HUYÓ A TODA MÁQUINA ..

LOS CAÑONES DE MÁS GRUESO CALÍBRE QUE TENÍA LA HABANA ERAN:

2 KRUPP DE 30'5 CM. BATERÍA No. 2.

2 ORDOÑEZ DE 30'5 CM. BATERÍA DE SANTA CLARA.

DATOS TOMADOS DE LA OBRA LA GUERRA HISPANOAMERICANA,
LA HABANA, INFLUENCIA DE LAS PLAZAS DE GUERRA, MADRID, 1900.

C A Ñ O Ñ E S O R D O Ñ E Z

LLEGADA A LA HABANA

LOS CAÑONES ORDOÑEZ TRAÍDOS A LA HABANA FUERON:

14 DIC DE 1895, EN EL SAN FRANCISCO, 2, DE 30'5 CM.

26 DIC DE 1895, EN EL SAN FERNANDO, 4, DE 15 CM.

28 FEB. DE 1896, EN EL BUENOS AIRES, 4, DE 15 CM.

4 MARZO DE 1896, EN EL SAN FRANCISCO, SEGUNDO VIAJE,
2 DE 24 CM.

EMPLAZAMIENTO EN 1896

EN LA PUNTA, FUERA DEL CASTILLO, SE MONTARON 2 CAÑONES
ORDOÑEZ DE 15 CM.

EN LA BATERÍA DE SANTA CLARA, 2 CAÑONES ORDOÑEZ DE
30'5 CM.

EN LA BATERÍA NUM. 3, 2 CAÑONES ORDOÑEZ DE 24 CM.; 4
OBUSES ORDOÑEZ DE 21 CM.; Y 2 CAÑONES ORDOÑEZ DE 15 CM.

ACTIVIDADES BELICAS DURANTE EL

BLOQUEO DE LA HABANA EN 1898.

13 JUNIO, A LAS 4 Y 5 P.M., LOS 2 ORDOÑEZ DE 30'5 CM.
DE LA BATERÍA DE SANTA CLARA Y 1 ORDOÑEZ DE 24 CM. DE LA
BATERÍA NUM. 3, DISPARARON CONTRA EL CRUCERO MONTGOMERY,

CAYENDO LOS PROYECTILES ALGO A LA IZQUIERDA Y EL BARCO HUYÓ A TODA MÁQUINA ..

LOS CAÑONES DE MÁS GRUESO CALÍBRE QUE TENÍA LA HABANA ERAN:

2 KRUPP DE 30'5 CM. BATERÍA NO. 2.

2 ORDOÑEZ DE 30'5 CM. BATERÍA DE SANTA CLARA.

DATOS TOMADOS DE LA OBRA LA GUERRA HISPANOAMERICANA, LA HABANA, INFLUENCIA DE LAS PLAZAS DE GUERRA, MADRID, 1900.

ACUERDO SOBRE CAÑONES ENTERRADOS EN LA PUNTA.

ACTA DE LA SESION ORDINARIA DEL VIERNES TRES DE MAYO
DE MIL NOVECIENTOS DOCE

"Dase cuenta con el expediente iniciado por mensaje de la Alcaldía de diez y nueve de Septiembre de mil novecientos diez, relativo á conservar rodeados de verjas los cañones enterrados en "La Punta" para cerrar el Puerto en el año mil ochocientos treinta y ocho y á que se hacía referencia en la edición de la Revista "El Figaro" correspondiente al seis de Febrero de mil novecientos diez; leyendose el dictamen de la Comisión de Fomento, de ocho de Marzo del pasado año, en el sentido de que aceptando lo propuesto por la Alcaldía se acuerde dirigirse á la Secretaría de Obras Públicas interesandole permiso para la colocación de las verjas, una alrededor de cada grupo de cañones, en las cuales se pusiera una inscripción que recordara su origen, y que además levante el plano y presupuesto de la obra que costearía el Ayuntamiento, bien con cargo al Capitulo de "Imprevistos" al de "Obras de nueva construcción" ó incluyendo el costo en el presupuesto del próximo Ejercicio; así como interesar de la propia Secretaría recabe del Honorable Presidente de la República un decreto disponiendo que esos cañones permanezcan como recuerdo histórico.

"El Ayuntamiento acuerda de conformidad con lo dictaminado por la Comisión de Fomento".

B

ACUERDO SOBRE CAÑONES ENTERRADOS EN LA PUNTA.

ACTA DE LA SESION ORDINARIA DEL VIERNES TRES DE MAYO
DE MIL NOVECIENTOS DOCE

"Dase cuenta con el expediente iniciado por mensaje de la Alcaldía de diez y nueve de Septiembre de mil novecientos diez, relativo á conservar rodeados de verjas los cañones enterrados en "La Punta" para cerrar el Puerto en el año mil ochocientos treinta y ocho y á que se hacfa referencia en la edición de la Revista "El Figaro" correspondiente al seis de Febrero de mil novecientos diez; leyendose el dictamen de la Comisión de Fomento, de ocho de Marzo del pasado año, en el sentido de que aceptando lo propuesto por la Alcaldía se acuerde dirigirse á la Secretaria de Obras Públicas interesandole permiso para la colocación de las verjas, una alrededor de cada grupo de cañones, en las cuales se pusiera una inscripción que recordara su origen, y que además levante el plano y presupuesto de la obra que costearía el Ayuntamiento, bien con cargo al Capitulo de "Imprevistos" al de "Obras de nueva construcción" ó incluyendo el costo en el presupuesto del próximo Ejercicio; así como interesar de la propia Secretaria recabe del Honorable Presidente de la República un decreto disponiendo que esos cañones permanezcan como recuerdo histórico.

"El Ayuntamiento acuerda de conformidad con lo dictaminado por la Comisión de Fomento".



ESTOS CAÑONES Y OTROS TRES QUE AUN SE CONSERVAN AL PIE DE LA LOMA DE LA CABAÑA SIRVIERON PARA AMARRAR LA CADENA CON QUE, POR ACUERDO DE LA JUNTA DE GUERRA, PRESIDIDA POR EL GOBERNADOR JUAN DE PRADO, SE INTENTO INUTILMENTE, EN 1762, CERRAR EL PUERTO AL EJERCITO Y ARMADA DE LA GRAN BRETAÑA, AL MANDO DEL GENERAL CONDE ALBEMARLE Y DEL AIMIRANTE POCOCK.



SOCIEDAD CUBANA DE ESTUDIOS HISTORICOS E INTERNACIONALES

LA HABANA

DIRECCION:
OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA
CIUDAD, PALACIO DEL CONDE DE
LOMBILLO, PLAZA DE LA CATEDRAL.
TELEFONO: A-8238

CAÑONES QUE SIRVIERON PARA AMARRAR LA CADENA QUE CERRO
EL PUERTO DE LA HABANA EN 1762

Cuando se llevó a cabo el relleno del litoral del puerto y se construyó el malecón, avenidas y parques, logramos salvar de la inminente desaparición de que estuvieron amenazados, los cañones que se encontraban empotrados en los arrecifes, cercanos al castillo de La Punta, y los que tenían el valor histórico de haber servido, con otros tres que aun se conservan al pie de la loma de La Cabaña, para amarrar la cadena con que se intentó inutilmente, en 1762, cerrar el puerto a fin de que no pudieran entrar los navíos de la Armada de guerra de la Gran Bretaña que asaltaron y tomaron esta Ciudad en dicho año.

Fué proyectado entonces por el Ministerio de Obras Públicas un sencillo monumento para la mejor conservación y resguardo de esos cañones, sin que nunca llegara a ejecutarse esta obra.

En el Ministerio deben guardarse los planos de este proyecto.

Recomendamos la realización de dicha obra.

Los Cañones Históricos del Puerto de la Habana

Por Juan Antonio Alemany

DE LAS pocas cosas curiosas e interesantes que van quedando en La Habana de su pasado colonial, por las injurias del tiempo y la indiferencia de los hombres, existe una que, por el sitio donde se encuentra, y lo poco que sobre ella se ha escrito, ha quedado relegada al más grande abandono, a pesar de constituir un recuerdo histórico y pintoresco, ya que no artístico.

Junto a los viejos bastiones del Castillo de San Salvador de la Punta, en grupo y en forma de estacada, existen cuatro herrumbrosos cañones clavados en la roca y a la orilla del mar, sobre los cuales no se detiene la curiosidad de los transeuntes, creyendo la inmensa mayoría de los habaneros que se trata de desperdicios de las fortalezas, restos sin gloria de la antigua dominación colonial.

Y sin embargo, aquellos cañones colocados en posición tan contraria a su natural cometido, además del natural encanto que le presta el hecho de haber sido testigos de siglos de nuestra historia, tienen un especial valor por el curioso cometido a que fueron destinados en las épocas en que los piratas disputaban al Rey de España el dominio de los mares.

Las ciudades, villas y pueblos de las posesiones españolas, en el correr de los siglos XVI, XVII y hasta fines del XVIII, vivían bajo la amenaza de los ataques y saqueos de las flotas filibusteras que infestaban los mares de las Indias Occidentales, siempre a la caza de los galeones cargados de oro y plata que, procedente del Perú y Nueva España, surcaban los mares con rumbo a los puertos de España, llegando en su arrojado al asalto de las ricas ciudades que les ofrecían el codiciado cebo de sus bellas mujeres, de sus ricos hombres en condición de pagar fuertes rescates y de valiosos ornamentos de iglesias y conventos.

De estos ataques por los piratas varias veces fué víctima la Habana, siendo el más notable el golpe tan audáz realizado a mediados del siglo XVI por el famoso pirata francés Jacques de Sores, quién no solo destruyó el Castillo de la Fuerza, sino que llegó en su osadía hasta atacar los barrios extremos de la misma, bombardeándolos desde los terrenos en que más tarde se asentaba la pétrea mole de la catedral.

En vista de tales desmanes el gobierno y los habitantes tomaron las mayores precauciones, para garantizar su vida y sus riquezas.

Y en 1595, al saber la proximidad del famoso Drake a las costas de las Antillas, el gobernador Maldonado tomó entre otras providencias la de colocar a la entrada del puerto algunos cascotes de buques cargados de materias inflamables.

Pero solo en 1630, aproximadamente, fué cuando se puso por primera vez la cadena que había proyectado Antoneli, constructor del Morro y el Castillo de la Punta, como parte integrante de la defensa de la plaza. Fué una cadena enorme, de gran resistencia y valiosa por el metal que se había utilizado en su construcción, el cobre, ya que el hierro en nuestros climas y al contacto del mar, rápidamente se destruye.

Cuando las expediciones piráticas de los holandeses en el año de 1640, y temiendo un ataque a la ciudad, se determinó la colocación en el canal de algunos barcos cargados de materias inflamables, como se había hecho anteriormente, para reforzar la defensa de la cadena.

* * *

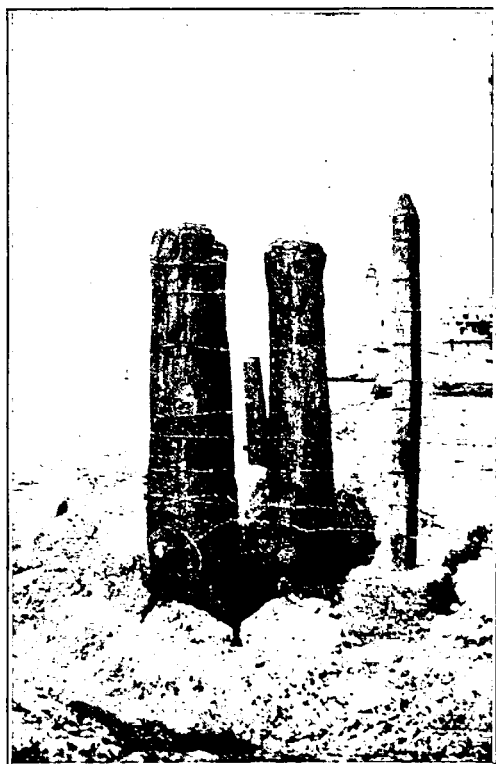
Ya en esa fecha la Habana contaba con la vigilancia de los vigías situados en el Torreón de San Lázaro, levantado en la caleta de su nombre, para otear el paso de los buques sospechosos que pasaban junto a las costas, y avisar en caso de desembarque por aquellos entonces yermos y apartados lugares. Y cuando el pueblo tenía noticias de velas en el horizonte, el temor invadía su ánimo, pues por falta de anteojos de larga vista y por la lentitud de la vela, pasaban horas antes de poderse saber si el buque arribado era un galeón pacífico o una esbelta y rapáz nave de filibusteros, con la negra bandera en el tope del artimón.

Y aquí calza la referencia a los olvidados cañones de la boca del puerto, que apuntan al cielo sus negras bocas, amenazadoras en su tiempo, inútiles hoy, calladas desde hace siglos.

La Fuerza Vieja, y los castillos del Morro y La Punta, eran los puntos estratégicos para la defensa de la ciudad, defensas valiosas, pero no siempre suficientes para impedir la entrada al puerto de los barcos enemigos.

Fuerte complemento de las tres fortalezas era la pesada cadena de tosas de madera, unida por argollas de cobre con que todas las noches se cerraba el puerto, amarrando sus dos cabos a los referidos cañones colocados unos en el pescante del Morro y otros en la Puntilla, a poca distancia del fuerte de la Punta, allí donde es más estrecha la entrada del Puerto.

Este ingenioso medio de defensa del que son los viejos cañones la última huella, fué usado en los albores de la Ciudad de San Cristóbal de la Habana, y más tarde en el año de 1762, para impedir la entrada a la formidable escuadra inglesa, para cuyo efecto fueron colocados nuevos cañones, que son los que actualmente existen, y que a pesar



Los viejos cañones de La Punta, sostenedores con sus compañeros de El Morro, de la cadena que cerraba la entrada del Puerto de la Habana.

de sus 167 años transeurridos se conservan en bastante buenas condiciones.

* * *

Como dato curioso sobre los sobresaltos en que vivían nuestros antepasados, por las desagradables visitas de los piratas, copio dos actas de los cabildos celebrados por el Ayuntamiento, para hacer más efectiva la vigilancia y cuidado de la población, actas que fueron pregonadas entre redoble de tambores en las esquinas de la población.

“En cabildo de 30 de Mayo de 1552, y siendo Gobernador de la Isla, Don Gonzalo Pérez de Angulo. También se proveyó y mandó, que todas las veces que en la fortaleza se soltase tiro, que es la señal por donde se conocerá que viene navío al puerto, ahora sea de día o de noche, doce personas, las que señalen los comisionados, acudan a la fortaleza y se entren en ella con el Alcaide, de la que no salgan hasta saber que navío o navíos son los que vienen y si fueran enemigos no puedan salir de ella sin expresa licencia de su merced el señor Gobernador, y la resta de todos los vecinos de esta villa, salidos los que mande acudir a la fortaleza, acudan donde su merced estuviera con sus armas pronto para acudir a las partes donde más viere que convenga la buena defensa de la villa, lo cual guarden y cumplan so pena que el que no acudiese pierda cien pesos, la mitad para la Cámara y la otra mitad para gastos de guerra.”

Y en Cabildo de 28 de Enero de 1559, Gobernando la Isla Diego de Mazariego, se mandó que:

“por cuanto hay guerra y suelen venir corsarios franceses, y si no hubiese vela en el Morro o en la Caleta y boca del puerto, podrían tomar descuidados a los vecinos de noche, y supuesto que muchas personas fuera y hay negras horras que pueden enviar velas las noches que les cupiere, así como van todas las demás personas, pues las dichas negras gozan de toda libertad, y tienen casas, mandaron los señores que cuando el aguacil les echare las velas, vayan a velar.”

Y tan buenos servicios prestó la cadena del italiano Antonelli, que según vemos en un viejo escudo de la Habana del año de 1836, la heráldica del blasón habanero fué aumentada, y entre dos castillos de los tres que ostenta, de plata sobre campo azul, pende una cadena que los une, y de ella a su vez la simbólica llave.

Solo un deseo me ha guiado al traer a estas páginas estos recuerdos del pasado, ya que, para suerte de los amantes de estas cosas viejas y tradiciones, al fin tiene Cuba un Secretario de Obras Públicas restaurador de todo aquello que es digno de conservarse, el de lograr que el Dr. Carlos Miguel de Céspedes, el transformador de la Habana, mande conservar dentro de una verja estas reliquias del pasado con una tarja que recuerde su empleo en los tiempos románticos y sangrientos de los que, juntamente con los viejos castillos que los rodean, son los únicos testigos presenciales, mudos pero venerables y gloriosos.

La Habana, Enero de 1930.



Los viejos cañones del Morro, que con sus bocas mirando hacia el cielo, servían de guardianes sosteniendo un extremo de la cadena de Antonelli.

LAS DEFENSAS DE LA HABANA EN 1898

Los últimos días del mes de octubre de 1898, fueron en los establecimientos militares españoles de Cuba, de afanosa actividad. Se temía la proximidad del conflicto con los Estados Unidos, y, en un esfuerzo por poner la Isla en situación de hacer frente a las contingencias que podían tener violento desarrollo en cualquier instante, el Capitán General Arsenio Martínez Campos, con los coroneles Ordóñez, Fuentes y Marvá, cambió pareceres para, utilizando los recursos disponibles, y los que podían obtenerse rápidamente en España, fortificar la plaza de La Habana, aviándola para terminar dignamente en América la dominación española.

El Capitán General no se hacía ilusiones. El proyecto de Marvá—el proyecto más económico que el famoso ingeniero lograra trazar—era tan costoso, que España no podía ejecutarlo. En Cuba no había nada. Los barcos de la escuadra de América estaban completamente inútiles. Lachambre aconsejó que se utilizaran los González Hontoria de la armada en las líneas de defensa que iban a improvisarse, ya que los barcos de hierro no estaban en situación de batirse con ningún navío de los que tenía a flote la Unión Norteamericana. Las llamadas fortalezas

acontecimientos, para pensar en fundir los que se requerían para hacer en la guerra un papel airoso. Además, era sabido que los Estados Unidos estaban adquiriendo artillería pesada en Alemania, y que los talleres de la Bethlehem no se daban reposo.

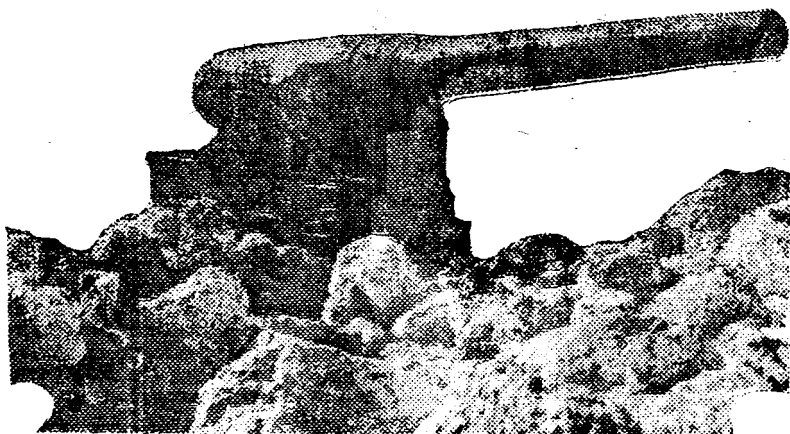
Conversando en Santiago de Cuba con un amigo, Ordóñez señalaba: "No podemos hacer nada; pero tampoco habremos de entregarnos sin combatir. Mis cañones en estos momentos—por lo menos los que tenemos montados—son anticuados. Cuando en 1890 proyecté el sistema de artillería de que fueron dotadas varias plazas españolas, tuve en el pensamiento sólo el ahorrar costo, considerando además la situación en que por aquel entonces nos hallábamos. Tengo un proyecto de otro tipo, de acero todo, pero las primeras piezas no podrán salir de las fundiciones antes de fines del año que viene. Las defensas de Cuba están abandonadas; no quiero comentar nada de esto, pero considero que vamos a una guerra en que perdemos con seguridad. En fin, hágase lo que se pueda y cumpla cada uno con su deber".

Ordóñez era un bravo. En la Loma de San Juan, llevando una batería Krupp, en medio del ataque nortea-

Trocha, repetidamente protestaba contra el aplazamiento, año tras año, de la ejecución de sus proyectos. Se leían con atención en España sus consejos, pero no había quien se atreviese a plantear la cuestión de adquirir material de guerra, sin pensar en lo que costaría, sumando correajes, participaciones y comisiones. Se le otorgaron cruces y honores para que callase. Fué lo mismo que consiguió Marvá. Este regresó a España y allí, lejos de suscribir el decreto autorizando la construcción de las fortalezas proyectadas, el gobierno le reconoció oficialmente los méritos. De las cúpulas de acero para las baterías de Barlovento y de Santa Clara, de las obras especiales a ejecutar en la costa, de la necesidad de fundir inmediatamente piezas Ordóñez del modelo que éste había presentado, nada; se le ordenó que redujera gastos y que en su memoria señalase todo aquello que se podía suprimir.

Todo aquel amplio sistema de lunetas, de baterías y fortines, que harían de la capital de Cuba una considerable plaza militar—semejante a París—quedó para servir de objeto de estudio a los alumnos de las Escuelas de Ingenieros, conjuntamente con los Tratados de matemáticas y de resistencia de materiales de que había sido autor aquel oficial. Ni de esto, ni de los proyectos de Lachambre, pudo lograrse, pues, nada, como no fuera revelar que o el gobierno español no tenía interés en hacer una defensa prolongada en Cuba, o que, aplazándolo todo, no creía ni que los Estados Unidos querían la guerra ni que estuviesen en condiciones de librería.

La inmoralidad administrativa prevalecía incluso en la defensa del territorio español, en vísperas casi de estallar un serio conflicto, en que tal vez se jugaran los destinos de la monarquía. Se dió el caso de que, en 1880, España gastase \$600,000 en seis cañones Krupp, de los cuales sólo montaron tres; los restantes, estuvieron durmiendo sobre rieles, junto a la Batería de la Reina, cinco años. Todavía en 1893, de Madrid preguntaban—y ofrecían argumentos—acerca de si eran o no utilizables en la defensa de la plaza. Fue Lachambre quien en 1894 señaló al Capitán General que no era posible contar para nada con aquellos cañones, ni con todos los restantes que tenía España en Cuba. "Necesitamos también—decía—mejores artilleros". Formuló un nuevo plan de fortificaciones, en que hacía el análisis de los que anteriormente habían sido sometidos a los Generales Salamanca y Polavieja, y con él logró convencer a Martínez Campos—el espaldón de la dinastía—de que al primer empuje de una nación ligeramente organizada, habría que evacuar de Cuba indignamente. El Capitán General envió un urgente mensaje a Madrid, y entonces, con la urgencia de quien apela a la última cura, el gabinete decidió remitir a la Antilla, cuanto había disponible en la Pe-



EL FAMOSO CAÑON ORDOÑEZ DE 305 mm. "combatió" con el nombre y no con su potencialidad militar durante el bloqueo de La Habana, en 1898. El 13 de junio de aquel año escupió el primer metrallazo sobre el "Montgomery", que perseguía al maltracho "Conde de Venadito", y se quedó corto en el tiro. Don Salvador Ordóñez, su constructor, no creía en la efectividad de esa artillería, que era en los días de la guerra ya anticuada. Lo salvó del ridículo, la publi-

de La Habana, de mampostería todas ellas, eran inútiles ante un escuadra. El alcance de la artillería que había a mano, era nulo. La isla entera podía ser impunemente bombardeada, reduciendo a cero toda resistencia en tierra. El coronel Ordóñez, tras de un recorrido por la Isla, declaró enfáticamente que el problema de las defensas era sólo de artillería gruesa, para el cual no había otra solución, sino traer de España, de las fronteras francesa y lusitana, de las costas del Mediterráneo, y de algunas plazas centrales, cuanto cañón útil hubiese, pues ni tiempo había ya, con la premura con que se estaban desarrollando los

americano, ayudó a sostener a Vара del Rey en sus posiciones. No hubo recurso en la técnica de artillería que él no utilizara. Resultó herido en aquella acción.

También el general Lachambre, durante el tiempo en que estuvo de comandante de La Cabaña, había estudiado un proyecto de defensa de la Isla—principalmente de La Habana—en caso de una guerra con los Estados Unidos. Su informe quedó durmiendo con papeles inútiles en el Ministerio de la Guerra, de Madrid, por carencia de fondos para su ejecución. Lachambre—que había combatido en toda Cuba, que conocía su territorio, que había servido en La

2

415

ninstila. Esto motivo la tremenda actividad de los últimos días de octubre de 1895, que antes apuntamos.

No eran a la sazón los Ordóñez—los que estaban contruidos y listos para enviar a Cuba—los más modernos cañones que en España había. Eran los que, por su precio, mejores condiciones reunían. Sus principios inspiradores fueron los del cañón naval francés de 1870, sin que el inventor pretendiera haber hallado la clave de oro de la artillería moderna, en ellos. Tenía otros planes, que, por falta de dinero, no acababan de llevarse a prueba. Fué menester que llegara el agua al cuello para que, en 1897, se decidiera el gobierno a gastar lo que las condiciones del mundo ya imponían. Mejores eran los Krupp de 12.5, pero los Voluntarios, obstinados en su chauvinismo, hicieron silencio alrededor de los monstruos alemanes de acero, en favor de los colosos nacionales de hierro relleno. Creyeron que ellos solos decidirían la guerra. "Un solo Ordóñez—decían—vale una escuadra". Pero Don Salvador Ordóñez, acariciándose su barba mefistofélica, expresaba sus dudas. Aquellos cañones, que él había inventado, ayudarían a bien morir a España, en América. Estaba convencido—como lo estaba Cervera de su escuadra—de que sus instrumentos no prestarían la utilidad que de ellos se esperaba, y que, al final de cuentas, la verdad se sabría. El no quería callar, y no callaba. En cada informe a sus jefes superiores, les repetía las dolorosas verdades de siempre. Los hechos demostraron hasta la saciedad cuánta razón tenían Cervera, Concas, Marvá, Lachambre, Ordóñez — tachados de poco patriotas, por los exaltados— en sus advertencias, contra el abandono y la inmoralidad administrativa.

El sistema de cañones Ordóñez (de todos los cuales quedan ejemplares en las inútiles fortalezas de mampostería de la Habana) constaba de piezas de 15, 21, 24 y 30.5 centímetros (no se trajeron a Cuba de 25 cms.). También trajeron dos Krupp de 30.5 que están montados en la Batería número Uno, a barlovento del Morro.

Sus características son las siguientes:

CANON:	De 15 cm.	21.	24	25	30.5	Krupp.
Longitud (metros) . . .	5.1	7.45	8.566	9.25	10.7	10.7
Número de rayas . . .	28	42	48	50	60	68
Peso en kilos, incluyendo cierre	6.330	16.500	27.700	30.400	48.330	49.880

PROYECTIL:

Peso de la carga (kilos)	15	45	70	72	120	180
Peso del proyectil (ordinario)	42	130	195	260	388	455
Peso del proyectil de penetración	51.2	130	195	260	380	455
Velocidad inicial (mts.)	533	583	533	510	517	580
Alcance	8.000	10.5000	11.000	11.000	10.000	12.000
Penetración a 1 km. en cms.	23.15	37.28	44.01	x	49.61	71.40
Penetración a 2 km. en cms.	18.6	31.94	37.45	x	42.57	65.20
Penetración a 3 kms. en cms.	15.43	27.94	31.97	x	37.64	49.57

Ahí están todavía, lector, para sa-fama... en la cual ni el Coronel Don Estafacer tu curiosidad. Militarmente, Salvador Ordóñez creía, nunca hicieron nada. Pero tuvieron nombre... y les queda todavía, una

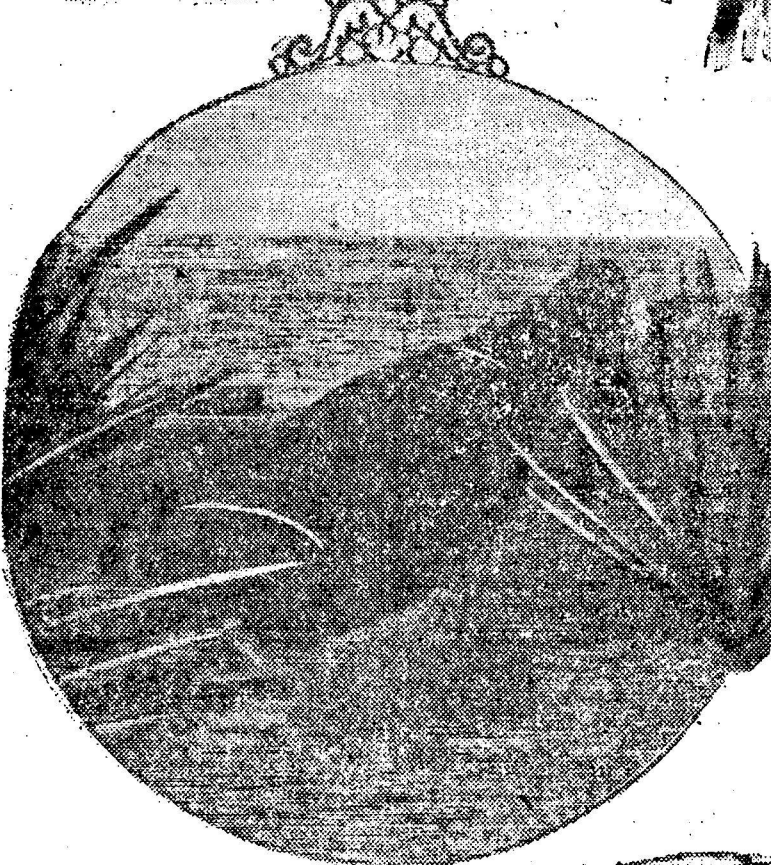
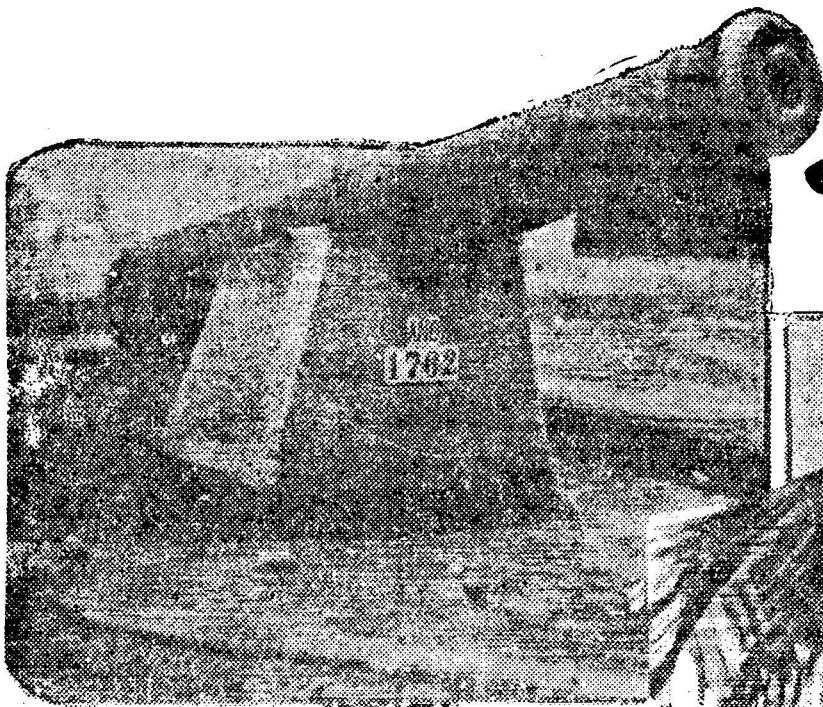
JUAN LUIS MARTIN.

PD

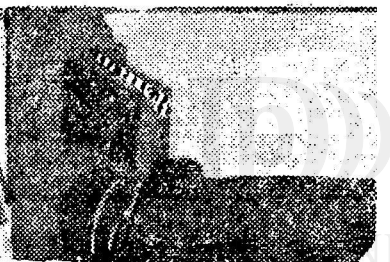
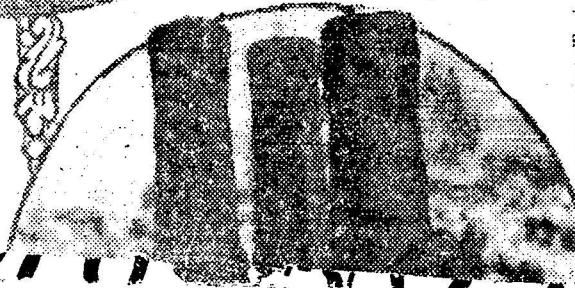
PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

La por Mar



QUIZAS existan pocas plazas en América, donde haya tanto cañón clavado, tanta pieza de artillería sin historia, como en La Habana. Las que crugieron un día fueran de los baluartes y bastiones, vense ahora en alguna plaza de la ciudad. En la plaza de San Francisco, se ve un cañón clavado en la pared.



LOS CAÑONES EN QUE FUE AMARRADA (1762) LA CADENA CON QUE SE TRATO DE CERRAR EL PUERTO A LA INVASION INGLESA.

Agosto 15, 1935.

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 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 a La Habana por la escuadra inglesa mandada por lord Albermarle y el almirante Pocock, idease cerrar la boca del puerto, suponiendo que de esta manera impediría la entrada en el mismo de las naves inglesas.

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 Cojimar y Baruranao, 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 navios "Neptuno", "Europa" y "Asia".

Fuó tomada en 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 tratasen de penetrar en el mismo.

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", 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 navios, el "Neptuno" y el "Asia", y los demás que fuesen necesarios; temiendo justamente que una poderosa escuadra intentase forzarlo e introducir algunos brulotes de fuego con que incendiar los navios 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 navio "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 navios 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 acometidos por dos navios de guerra y varias fragatas y embarcaciones menores, la fragata española "Venganza" y el paquebot "Marte", que comandaba el capitán de fragata don Diego Argote, quien, 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 abier-



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

tos 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 maestra

tranza 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 de Castas, del sitio de La Habana en 1762", que se conserva en la Biblioteca Pública de Nueva York y dió a conocer en 1925 el historiador cubano Carlos M. Trelles, sin que pudiera esclarecer quién fué ese capitán Castas y aún si realmente era de nacionalidad española, aunque ello 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 navios a pique (tachado: pues la "Europa" la echó el enemigo de un bombazo)".

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

En el "Diario" inglés de las operaciones, aparece que en la tarde del día 7 "el enemigo ha echado a pique a la entrada del puerto uno de sus más grandes navios de guerra"; y que el día 9 "ha comenzado a desaparecer su escuadra: ha echado a pique a otro navío en la entrada y obstruido con tozas de madera la boca del puerto".

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

Absolutamente contraproducentes a los fines defensivos que con ellas se perseguieron. 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 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 jesuíta de La Habana al prefecto Javier Bonilla, de Sevilla, dándole cuenta circunstanciada de la toma de esta plaza por los ingleses..." 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 navios 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 navios 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 Cojimar 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, su artillería, pólvora y balas, y aun



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

con las ropas de los oficiales; sin que aun con estas diligencias quedase cerrado el puerto, pues hemos visto en la superficie pasar libremente por el canal multitud de bar-

cos 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. 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 navios, 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, durante 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 tomada por Prado y la Junta de Guerra, de cerrar el puerto. El almirante Pocock, en comunicación a los lores del Almirantazgo, de fecha 19 de agosto, escrita a bordo del navio “Namur”, frente al río de la Chorrera dice así: “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 navios, 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 navios, 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 en severas críticas contra esta medida que formó parte del plan de defensa del gobernador 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*, dice que tanto la cadena de gruesos maderos herrados con que se cerró la entrada del puerto, como el hundimiento en ella de los navios “Neptuno” y “Europa”, 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 navios. desembarcaron 5.000 hombres de su marina. y llegado 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 navios de tres puentes”.

El historiador español Jacobo de la Pezuela, en su *Ensayo Histórico de la Isla de Cuba*, 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 dirigi-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

da 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*, 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 Cojimar, haciendo bajar a la plaza la artillería y que se incendiasen 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 hacia 1586, juzgaron los gobernadores militares de la isla constituiría, medio de defensa eficientísimo para, cerrando la entrada del puerto de La Habana, 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 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.

Mudos testigos quedaron, sin embargo, los cañones que empotrados en los arrecifes, a uno y otro lado de la bahía, sirvieron para amarrar dicha cadena. Y ellos han llegado hasta nosotros sin que ni la naturaleza ni la mano del hombre se hubieran atrevido a profanarlos. A pesar de los 173 años que tienen de encontrarse en uno y otro lugar empotrados, se conservan seguros y fuertes, apenas agrietados en su superficie por el transcurso del tiempo.

Y cuando de ellos 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 destruidos 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 inservible.

Nuestro interés por cuanto signifique recuerdos históricos de nuestra ciudad nos llevó a velar por su conservación, lograda en efecto, casi en el momento preciso en que iban a ser condenados a muerte definitiva. 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 nuestro estudio *La Dominación inglesa en La Habana*,

fué ésta la que despertó a los cubanos de ese sueño semiconsciente en que vivían, la que 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 protestas contra los abusos, injusticias y explotaciones de la metrópoli, la que abonó el terreno para que germinaran las ansias de libertad e independencia.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Dr. Horacio Ferrer
OCULISTA
Linca y L.
HABANA

30 de Enero de 1942

Dr. Raul Menocal,
Vedado.-

Mi querido amigo:

Te mando copia del artículo que publiqué en "El Figaro", hace ya 32 años.-

Todo el que conoce historia de Cuba sabe de la existencia de esos cañones, pero se creía que habian desaparecido. Yo los descubrí en 1910 con auxilio de un viejo pescador de apellido Lemes, que estuvo al servicio de Don Felipe Poey. En aquella época publiqué las fotografías de los dos grupos de cañones a uno y otro lado del canal, junto con el artículo que te remito. Mas tarde hice gestiones con Carlos Miguel de Cespedes. Todo fué inútil.-

¿Serás tu el salvador de esas joyas? Yo lo espero así. ¡Qué reliquias tan interesantes para mostrarselas al turismo!

Tu afmo. amigo,


Horacio Ferrer



MUNICIPIO DE LA HABANA
ALCALDIA

MEMORANDUM:

Al: Dr. Emilio Roig de Leuchsenring, Historiador de la Ciudad.

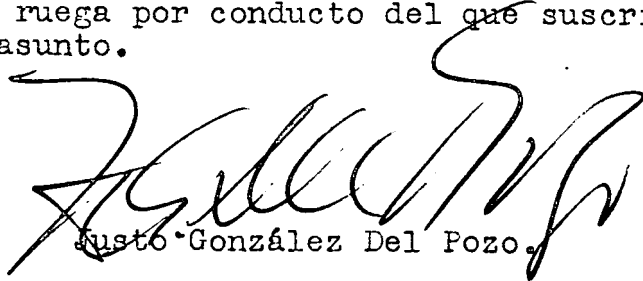
De: Secretario Administrativo.

Asunto: Escrito del Dr. Horacio Ferrer, sobre reliquias históricas.

Habana, Abril 27 de 1942.

Atentamente adjuntándole por orden del señor Alcalde carta del doctor Horacio Ferrer y documento anexo, que tratan de las posibilidades del rescate de unas reliquias históricas.

El señor Alcalde desea que haciéndose eco de la sugerencia del Dr. Horacio Ferrer, se realicen cuantas gestiones sean necesarias para obtener por el Municipio los históricos cañones de que trata su comunicación, y ruega por conducto del que suscribe que se le informe sobre el asunto.



Justo González Del Pozo.

Adj.

VETERANOS EN OLVIDO

(Publicado en "El Figaro" del 6 de Febrero de 1910, página 65)

Por el Dr. Horacio Ferrer

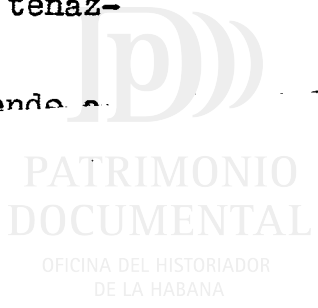
Corría el año 1628....

La pequeña colonia que un siglo antes fundara Velazquez en la desembocadura del Ocajinal con el nombre de San Cristóbal de la Habana, había tenido que trasladarse a orillas del Almendares, y de allí al puerto de Carenas, en busca de condiciones más apropiadas para su prosperidad. Pero las ventajas que le proporcionaba el excelente puerto quedaban anuladas por la facilidad que le ofrecía a las correrías de los corsarios que por aquella época infestaban las costas de las Indias Occidentales. Ya en 1538 los vecinos de la Colonia habían despertado al toque de rebato, viendo en pocas horas saqueada é incendiada la población por un pirata francés que, aprovechando la oscuridad de la noche, entró sigilosamente en el puerto; y desde entonces, animados por aquel éxito, los piratas ingleses, franceses y holandeses, hicieron frecuentes desembarcos en sus playas, exigiendo unas veces crecidas sumas, y otras, entrando a saco y arrasando cuanto encontraban a su paso.-

Fué entonces cuando el gobernador Don Lorenzo Cabrera, para proteger a la Habana de sus terribles asaltantes, ideó cerrar la entrada del puerto con una gran cadena de cobre que hizo construir. Ocho grandes cañones que desde los recintos fortificados habían logrado imponer respeto mas de una vez a los piratas, fueron sepultados hasta la mitad, en dos grupos, a cada lado del puerto, como punto de apoyo. Desde entonces ya pudieron dormir sin temor los vecinos de la debil ciudad; al llegar la noche, dominadores y siboneyes acudían presurosos a la boca del puerto, ataban la cadena a los cañones y torcían satisfechos, convencidos de que no serían sorprendidos por sus enemigos.-

Los galeones y las flotas que procedentes de Costa Firme se dirigían a la Península Ibérica cargados de caudales, encontraban en la Habana un abrigo seguro contra las escuadras de las naciones en guerra con España, que las perseguían tenazmente.-

Pasaron los años y los siglos.....La Habana, respondiendo a su gran desarrollo, levantó poderosas murallas que defendieron su puerto.



VETERANOS EN OLVIDO

(Publicado en "El Figaro" del 6 de Febrero de 1910, página 65)

Por el Dr. Horacio Ferrer

Corría el año 1628....

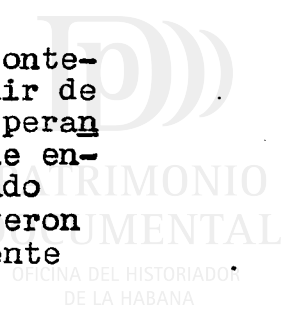
La pequeña colonia que un siglo antes fundara Velazquez en la desembocadura del Ocajinal con el nombre de San Cristóbal de la Habana, había tenido que trasladarse a orillas del Almendares, y de allí al puerto de Carenas, en busca de condiciones más apropiadas para su prosperidad. Pero las ventajas que le proporcionaba el excelente puerto quedaban anuladas por la facilidad que le ofrecía a las correrías de los corsarios que por aquella época infestaban las costas de las Indias Occidentales. Ya en 1538 los vecinos de la Colonia habían despertado al toque de rebato, viendo en pocas horas saqueada é incendiada la población por un pirata francés que, aprovechando la oscuridad de la noche, entró sigilosamente en el puerto; y desde entonces, animados por aquel éxito, los piratas ingleses, franceses y holandeses, hicieron frecuentes desembarcos en sus playas, exigiendo unas veces crecidas sumas, y otras, entrando a saco y arrasando cuanto encontraban a su paso.-

Fué entonces cuando el gobernador Don Lorenzo Cabrera, para proteger a la Habana de sus terribles asaltantes, ideó cerrar la entrada del puerto con una gran cadena de cobre que hizo construir. Ocho grandes cañones que desde los recintos fortificados habían logrado imponer respeto mas de una vez a los piratas, fueron sepultados hasta la mitad, en dos grupos, a cada lado del puerto, como punto de apoyo. Desde entonces ya pudieron dormir sin temor los vecinos de la debil ciudad; al llegar la noche, dominadores y siboneyes acudían presurosos a la boca del puerto, ataban la cadena a los cañones y tornaban satisfechos, convencidos de que no serían sorprendidos por sus enemigos.-

Los galeones y las flotas que procedentes de Costa Firme se dirigían a la Península Ibérica cargados de caudales, encontraban en la Habana un abrigo seguro contra las escuadras de las naciones en guerra con España, que las perseguían tenazmente.-

Pasaron los años y los siglos.....La Habana, respondiendo a su gran desarrollo, levantó poderosas fortalezas que la hicieron inexpugnable, y en consecuencia, la histórica cadena fué suprimida y los cañones quedaron abandonados, semisepultados en la orilla.-

Desde aquellos arrecifes han contemplado los grandes acontecimientos de nuestra historia; ellos vieron el ir y venir de Capitanes generales que recibíamos siempre llenos de esperanzas; vieron pasar a sus piés los ejercitos colosales que envió la Metropoli para someter la colonia, y luego, cuando tornaban diezmados por las balas y las enfermedades, oyeron sus gemidos y maldiciones; ante ellos descendió lentamente



(continuación)

de lo alto de la fortaleza del Morro la bandera de la nación colonizadora que durante 400 años se mantuvo enhiesta y se arriaba entonces, para siempre, de la América; y en medio del clamoreo atronador de un pueblo frenético de entusiasmo y delirante de alegría, contemplaron como subió lentamente el asta de la fortaleza, saludada por las salvas de todas las naciones, la bandera de la joven república cubana.-

La colonia de Velazquez, al hacerse poderosa y transformarse en capital de floreciente Nación, olvidó por completo a sus antiguos defensores.-

La república repartió honores y riquezas entre los valientes que la libertaron; derramó torrentes de oro por ciudades y campos para engrandecer el país; prodigó sus beneficios entre todos sus servidores y 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.-

Yo los he visto, con dolor, permanecer ignorados en los arrecifes de la costa, y al contemplar sus cinturas gastadas por el roce de la cadena y al ver las profundas grietas que en ellos han hecho los años y la intemperie, no he podido menos que saludarles con respeto y lamentar el olvido de la ciudad ingrata.-

¿ 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?



(continuación)

de lo alto de la fortaleza del Morro la bandera de la nación colonizadora que durante 400 años se mantuvo enhiesta y se arriaba entonces, para siempre, de la América; y en medio del clamoreo atronador de un pueblo frenético de entusiasmo y delirante de alegría, contemplaron como subió lentamente el asta de la fortaleza, saludada por las salvas de todas las naciones, la bandera de la joven república cubana.-

La colonia de Velazquez, al hacerse poderosa y transformarse en capital de floreciente Nación, olvidó por completo a sus antiguos defensores.-

La república repartió honores y riquezas entre los valientes que la libertaron; derramó torrentes de oro por ciudades y campos para engrandecer el país; prodigó sus beneficios entre todos sus servidores y 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.-

Yo los he visto, con dolor, permanecer ignorados en los arrecifes de la costa, y al contemplar sus cinturas gastadas por el roce de la cadena y al ver las profundas grietas que en ellos han hecho los años y la intemperie, no he podido menos que saludarles con respeto y lamentar el olvido de la ciudad ingrata.-

¿ 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?



52

HONORATO COLETE
ARQUITECTO INGENIERO
HABANA 254 - HABANA

Habana 2 de Junio de 1942

Dr. Emilio Roig de Leuchsesring

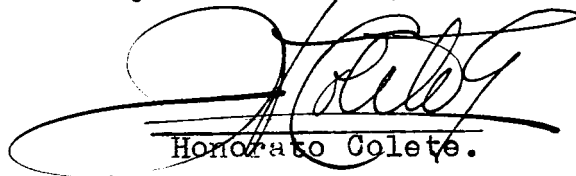
Oficina del Historiador de la Ciudad,
Municipio de la Habana,
Ciudad.

Mi estimado amigo:

Acuso recibo de su atenta carta fecha
28 del pasado, adjuntándome el texto de la inscripción
que deberá grabarse al pie de los cañones que se conser-
varán en el Parque de la Punta.

Muy agradecido por su atención quedo

Suyo affmo. amigo



Honorato Colete.

53

HONORATO COLETE
ARQUITECTO INGENIERO
HABANA 254 - HABANA

Habana 23 de Mayo de 1942

Dr. Emilio Roig de Leuchseuring
Presidente de la Sociedad Cubana de
Estudios Historicos é Internacionales.

Muy señor mio y amigo:

Le ruego se sirva enviarme copia de la inscripción que deberá incluirse en las obras de conservación de los cañones de amarre que sirvieron para el cierre del puerto de la Habana y cuyo texto fué acordado por esa Sociedad.

Anticipándole las gracias por su atención quedo

Su S.S. y amigo



Mayo 28, 1942.

Arquitecto Honorato Colete.
Ciudad.

Mi estimado amigo:

Me complazco en acompañarle copia de la inscripción que debe incluirse en las obras de conservación de los cañones existentes al costado del castillo de La Punta, que sirvieron para amarrar la cadena que cerró el puerto de La Habana cuando el ataque inglés en 1762.

Suyo, amigo affmo,

Emilio Roig de Leuchsenring.
Historiador de la Ciudad.

ESTOS CANONES Y OTROS TRES QUE AÚN SE CONSERVAN AL
PIE DE LA LOMA DE LA CABAÑA SIRVIERON PARA AMARRAR LA
CADENA CON QUE SE INTENTO CERRAR EL PUERTO AL EJERCITO
Y ARMADA DE LA GRAN BRETAÑA EN 1762.



HALLAN DOS CAÑONES ENTERRADOS EN LA ESCUELA DE MEDICINA

Nov. 16 - 1944 *Raw*
Datan desde la época de España. Dictan medidas

Ante la expectación general del público allí congregado, los obreros de Obras Públicas, que trabajan en las excavaciones de los terrenos de la Antigua Escuela de Medicina, para proceder a la Ampliación de esa Calzada, encontraron profundamente enterrados en aquellos terrenos, dos cañones de tiempo de la Colonia, a los que se supone más de ciento cincuenta años de construidos. Un numeroso público, inmediatamente rodeó a los trabajadores y eran dignos de oírse los comentarios y las suposiciones de los curiosos allí reunidos. Hace casi ciento cincuenta años, las autoridades de la Colonia, construyeron un cuartel para la Guardia Civil en esa área, y después con el progreso ese cuartel dió paso a la Escuela de Medicina que actualmente se está demoliendo para proceder a la ampliación de la Calzada de Belascoain.

Una simple suposición, hace posible creer que los que construyeron el edificio a propósito dejaron enterrados los cañones, pues su manipulación requería ciertos esfuerzos y sobre ellos llevaron a cabo la construcción del ala de la edificación, que daba, precisamente, a la calle de Belascoain, quedando por tanto sepultadas las piezas de artillería hasta el momento en que la piqueta del progreso las encontró.

DICTAN MEDIDAS

Inmediatamente que el ministro de Obras Públicas, ingeniero Manuel Febles Valdés, tuvo conocimiento del hallazgo ordenó que provisionalmente fuera enviado a los depósitos generales de Obras Públicas, en Sitios y Ayestarán y que se continuara la búsqueda, por si hubiera por dicho lugar, piezas accesorias que como las halladas pudieran ser de gran significación desde el punto de vista histórico. Momentos después del hallazgo, el personal de Ingeniería en Calles, bajo las órdenes del ingeniero Leonardo Zapico, procedía a su extracción y se depositaba en el camión que habría de llevarlos a su destino provisional.

LA EXHIBICION
MAGNA PELICULA POR SU
ATREVIDAS REVELACIONES
PRODUCIDA POR
BEN STOLOFF

AHORA EN
RADIO CINE HOY HORARIO:
3:30 - 6:20
9:45

La película que llenó el América durante tres semanas!



Distribuida por RKO RADIO
"JUANA DE ARCO"
con INGRID BERGMAN
Color por TECHNICOLOR
con JOSÉ FERRER
Producida por WALTER WANGER
Dirigida por VICTOR FLEMING
POR SU LARGA PROYECCION SE EXHIBE UNICAMENTE.
"JUANA DE ARCO"
LUNETAS 80¢
NIÑOS Y TERTULIA 40¢

SHOW
GUS MORENO (saxofonista)
VICTOR ANTONIO (limitador)
TRIO DUCAL (pulsadores)
Org. COSMOPOLITA

Cine REINA - HOY - STOS. SUAREZ
AIRE ACONDICIONADO

Los que s... las o... la calle Belascoain, u... dos viejos cañones que estaban
GRAN UN DRAMA ALUCINANTE
EXITO QUE CONMUEVE!!
Esther FERNANDEZ - Roberto CAÑEDO

recuerdos y...
TOSCA, I-308
Vidas encontrad...
VICTORIA, X-...
corazón y Habla

DORA, X-4866
Ronda nocturna...
FENIX, X-2336
busca novio...
LUYANO, X-22
Jeres y La muje...
RITZ, X-2224
y Era su destinc...
VANIDADES, X-...
mi mujer y Esc

LAWI
ERIE, X-2313:
Babe Ruth.

ALBA, B-2699:
ALFA, B0-9267:
y Al sur de san...
CANDIDO, B0-9...
y El malhechor...
GRAN TEATRO...
ple y Almas des...
NODARSE, B0-...
mundo y El ensu...
RECORD, B0-93...
zán y las sirenas

BATA
PINTO
GRAN
DE LOS

HALLAN DOS CAÑONES ENTERRADOS EN LA ESCUELA DE MEDICINA

M. R.
Datan desde la época de España. Dictan medidas

Ante la expectación general del público allí congregado, los obreros de Obras Públicas, que trabajan en las excavaciones de los terrenos de la Antigua Escuela de Medicina, para proceder a la Ampliación de esa Calzada, encontraron profundamente enterrados en aquellos terrenos, dos cañones de tiempo de la Colonia, a los que se supone más de ciento cincuenta años de construidos. Un numeroso público, inmediatamente rodeó a los trabajadores y eran dignos de oírse los comentarios y las suposiciones de los curiosos allí reunidos. Hace casi ciento cincuenta años, las autoridades de la Colonia, construyeron un cuartel para la Guardia Civil en esa área, y después con el progreso ese cuartel dió paso a la Escuela de Medicina que actualmente se está demoliendo para proceder a la ampliación de la Calzada de Belascoaín.

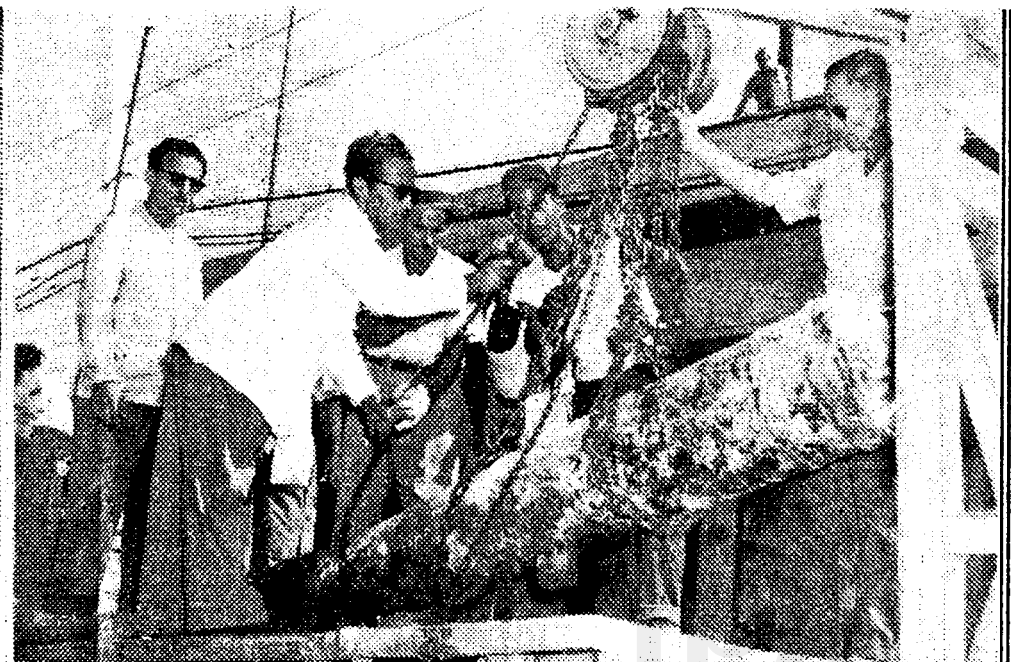
Una simple suposición, hace posible creer que los que construyeron el edificio a propósito dejaron enterrados los cañones, pues su manipulación requería ciertos esfuerzos y sobre ellos llevaron a cabo la construcción del ala de la edificación, que daba, precisamente, a la calle de Belascoaín, quedando por tanto sepultadas las piezas de artillería hasta el momento en que la piqueta del progreso las encontró.

DICTAN MEDIDAS

Inmediatamente que el ministro de Obras Públicas, ingeniero Manuel Febles Valdés, tuvo conocimiento del hallazgo ordenó que provisionalmente fuera enviado a los depósitos generales de Obras Públicas, en Sitios y Ayestarán y que se continuara la búsqueda, por si hubiera por dicho lugar, piezas accesorias que como las halladas pudieran ser de gran significación desde el punto de vista histórico.

Momentos después del hallazgo, el personal de Ingeniería en Calles, bajo las órdenes del ingeniero Leonardo Zapico, procedía a su extracción y se depositaba en el camión que habría de llevarlos a su destino provisional.

ENCUENTRAN DOS CAÑONES EN LAS EXCAVACIONES EN LA ANTIGUA ESCUELA DE MEDICINA



Los obreros de Obras Públicas que se encuentran trabajando en las obras de ensanchamiento de la calle Belascoaín, descubrieron dos viejos cañones que estaban

enterrados debajo de la derruida edificación de la Escuela de Medicina. Las piezas de artillería, que se supone tienen más de 150

años, de acuerdo con las instrucciones del ministro de Obras Públicas, ingeniero Manuel Febles Valdés, han sido llevadas al depósito general de Sitios y Ayes-

tarán. En las fotos se observa el momento del hallazgo y cuando se procedía a montarlos en un camión para llevarlos a su des-

tino provisional. El ministro Febles ha dado órdenes para que se continúe la búsqueda de piezas accesorias, por el valor histórico que pudieran tener.

Reliquias Históricas Habaneras:

Los Cañones que sirvieron para amarrar la cadena con que se intentó cerrar el puerto al ejército y armada británicos en 1762

—*—
 POR EMILIO ROIG DE LEUCHSENRING,
 Historiador de la ciudad de La Habana.

CONSAGRADOS desde hace largos años al estudio de la historia de Cuba en general y de La Habana en particular, hemos pensado siempre, que la misión del historiador, y mucho más de quien ostenta el cargo de *Historiador de la ciudad de La Habana*, no debe circunscribirse a la investigación y crítica de hechos y documentos esclarecedores de la vida de aquellos gobernantes o personajes que más han influido en el proceso evolutivo de los pueblos, o a la búsqueda de la verdad que precise y explique el real sentido tanto del pequeño y al parecer insignificante suceso como del a todas luces trascendental acontecimiento, sino que las actividades del historiador deben extenderse, además, sobre todo en países como Cuba cuya historia está por escribir, a salvar del olvido o de pérdida y destrucción cuantos papeles tengan algún valor histórico, y procurar, por último, la conservación de objetos y monumentos que signifiquen recuerdos estimables de épocas y hombres del pasado y a veces nos den la clave de alguna verdad histórica con aquéllas y éstos relacionada.

Este concepto nuestro de la misión verdadera y amplia del historiador nos ha llevado en los últimos meses a intervenir de manera efectiva en que no se perdiesen dos interesantísimos y muy valiosos objetos históricos de los tiempos coloniales de La Habana, que estaban amenazados de total destrucción, por falta, seguramente, de conocimiento del valor que tenían, nunca, desde luego, por deliberado propósito destructivo, ya que, apenas interpusimos nuestros buenos oficios para conservarlos, poniendo de relieve lo que eran y representaban históricamente, logramos su inmediata y segura conservación.

Nos referimos a los cañones que se encuentran empotrados en los arrecifes de una y otra orilla, a la entrada del puerto, y a la

garita y lienzo de muralla marítima que aún existen al fondo de la antigua Maestranza de Artillería.

A los primeros consagramos este trabajo, dejando para otro el referirnos a esos restos de las murallas.

Desde que fueron progresando las obras del nuevo y espléndido paseo del malecón del puerto, nos preocupamos del trato que pudieran recibir por parte de los directores de dichas obras, los mencionados cañones; y cuando aquéllas llegaban ya a los alrededores del Castillo de La Punta, cerca del cual se encuentra uno de los dos grupos de dichas piezas, un buen día, en unión de nuestros amigos Francisco de P. Coronado, Francisco González del Valle, Carlos Villanueva y Raúl Otero, nos dirigimos desde la Biblioteca Nacional, instalada entonces en la Maestranza de Artillería, hasta aquellos lugares. Eran ya más de las seis de la tarde, y al llegar a las cercanías del Castillo de la Punta y pretender dirigirnos hacia los arrecifes, junto al recién construído muro de cemento, en que se hallan los cañones, el marinero de guardia nos hizo saber que era imposible avanzar, por ser aquella zona militar y estar prohibido el tránsito después de la puesta del sol. Creímos ya frustrado nuestro propósito, cuando, seguramente por haber deducido de nuestra conversación dicho infante de marina que éramos inofensivos ciudadanos interesados en asuntos históricos y de ornato público, gestionó del oficial de guardia nos permitiera el acceso. Y en compañía del sereno de las obras llegamos hasta los cañones. Nunca más oportuna nuestra visita. Ya uno de los cañones había sido desempotrado y estaba abierto el hueco para colocar la dinamita que en día inmediato debía volar los otros dos. Hicimos presente al señor Otero nuestro ruego de que, en su carácter de ingeniero del Departamento de Obras Públicas, evitara que los directores de las obras del malecón del puerto consumaran la destrucción y pérdida de esos cañones, explicándole su historia y el papel que desempeñaron en uno de los acontecimientos más trascendentales de la historia de nuestro país. Y el señor Otero supo cumplir rápida y eficazmente la comisión que le dimos, logrando que los directores de las obras ordenaran la conservación de los cañones en el mismo lugar en que se encontraban, protegiéndolos de todo daño futuro mediante una verja de hierro de que serían rodeados.

Pero ¿tienen realmente valor e importancia esos viejos cañones empotrados en los arrecifes, a la entrada del puerto? La ignorancia sobre dichas reliquias históricas es mucho más generalizada de lo que pudiéramos creer, y lo prueba claramente el ya visto propósito de destruirlas que abrigaba el Ministerio de Obras Públicas. 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 ingleses 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 gobernadores 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.

Aunque hasta ahora algunos historiadores han hecho alusiones o referencias a estos proyectos, no sabemos que ninguno lo haya estudiado con la minuciosidad de detalles con que vamos nosotros a hacerlo.

Casi todo el siglo XVI y todo el siglo XVII, representan en la historia de la Isla largo período de lucha constante y sangrienta 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 más 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 toda 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 fecha,

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

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 Luján*. 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: “Ansí mismo, convernía que en el puerto de la dicha Havana, frontera del Morro, ques la boca dél, siendo Su Magestad servido se hiciese un torreón fuerte, en que pudiesen estar cuatro piezas de artillerías, 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. 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 ve, 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 en 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 cédula por la cual S. M. daba por terminada la injusta suspensión que contra él

(2) T. II, Madrid, 1887, p. 725-726.

(3) Nueva 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.

(6) Ed. 1877, p. 72.

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 Tejada.

Ahora bien: la fecha en que comenzó su gobierno Gabriel de Luján, 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 pasado 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 lo 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 Luján...”

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).

Luján encontró gobernando la Isla al licenciado Gaspar de Torre, llegado a La Habana 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

(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.

(11) Carta de J. Bta. de Rojas a S. M., en “Papeles...”, t. II, p. 19.

(12) Carta de G. de L. a S. M., en “Papeles...”, t. II, p. 46.

es, estar muy fuera y venir los nabíos 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".

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 questá 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 fortalecer 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 fácil 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 Havana* (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 puédesse hacer con facilidad sin mucha costa, porque cadena no es posible que ture [sic] ni se pueda gouernar para el cerrar y abrir y puédesse hacer vna cadena de troços de maderos eslabonados con sus eslabones de metal fuertes como ban señalados en la planta que ha pintada, y esto puédesse 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

(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.

(15) Ob. cit., p. 296.

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 fuerza y la mar está siempre muy sosegada y al morro continuamente que ay nortes o ponientes o maestres en boca con qualquier tiempo destos muncha mar por el morro y con vn tiempo 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 casamata está como a Vuestra Magestad tengo ya dicho, sin hacerse más en ella, la cadena tampoco la e echado por no dexar de tener conformidad con el gouernador, la plataforma de la punta tengo acabada y en ella puesta tres piezas de yerro colado en la forma que conuiene 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 combinientes 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 pujauça que el enemigo tray nos podría acometer por él y por las demás partes todo junto, y cerrado el puerto podremos apronechar 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 éste: “yten se acordó que la cadena de toças que está hecha para cerrar el puerto se asiente y ponga en perfición con toda breuedad”. Es ésta, pues, la primera cadena con que se cerró el puerto de La Habana como medio de defensa contra consarios y piratas.

Durante el gobierno de Juan de Tejeda, continuó utilizándose esa cadena hecha de bloques de madera, y según documentos

(16) “Papeles...”, t. II, p. 228.

(17) “Papeles...”, t. II, p. 302.

que da a conocer en su mencionada obra la historiadora Irene A. 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 Tejada 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 huviere menester más gente, la pida al virrey de la Nueva España”, y le participa “porque he entendido que vna cadena de madera que auía en la boca de ese puerto de la Habana 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 Tejada (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 tan bien puesta, que no entrará ninguno que no pague el atreuimiento”.

Jacobo de la Pezuela en su *Historia* (21), ofrece el extracto 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 Tejada, 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: ansí mesmo mandé un diseño del Morro y Punta, y la manera de que se podía poner la cadena a este puerto”.

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

“Que ha de colocarse a la entrada del puerto, y estar en lo más angosto, que tiene de anchura sobre quatro 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 a la cadena con sus navíos a la vela, se han de pegar fuego a las naves que

(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.

tienen la cadena, para que comunicandose á las enemigas se quemassen al mismo tiempo que se pusiese fuego a 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 el material utilizado en la cadena debía ser el cobre: “Cuando V. M. se determine a cerrar este puerto con cadenas, me parece que sería mejor hacerla de cobre, porque el hierro en estas partes en 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 lo más angosto de ella vna cadena de nauíos, asidos los vuos y los otros con cables gruesos guarnecidos de cadenas, estarán llenos de fagina y brea y algunos saquillos de pólvora, para que se les dé fuego quando se les acercasen y con esto queda todo prevenido”.

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 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, además, 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 fortisima 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 abraça 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”.

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

(23) Irene A. Wright, “Historia...”, cit., t. II, p. 239.

(24) Irene A. Wright, “Historia...”, cit., t. II, p. 251.

(25) Irene A. Wright, “Historia...”, cit., t. II, p. 26.

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, gastados ya en aquella fecha, debiéndose sesenta mil, “no contando con el coste de la cadena de veintidós 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.

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 oxidación 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

(26) Irene A. Wright, “Historia...”, cit., t. I, p. 171.

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

(28) “Archivo de Indias. Ingenieros Cubanos, Siglos XVI, XVII y XVIII”, La Habana, 1941, p. 33.

(29) “Historia...”, cit., t. II, p. 40.

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 Álvaro 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 cascotes de embarcaciones llenos de guano, breá y otras materias combustibles, dispuestas a encenderse al primer intento que emprendiera el enemigo para forzarla”.

Pérez Beato cita (31) una comunicación del gobernador político de La Habana, Manuel Murguía, 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 a La 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.

(30) “Historia...”, cit., t. II, p. 99.

(31) Ob. cit., p. 43-44.

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

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 en 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 sitiados 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 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 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. Éste, según se refiere en el *Diario*, “tomó la precaución de echar a pique a la boca del puerto la urea 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, cu-

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

yo 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 Habana en 1762*, que se conserva en la Biblioteca Pública de Nueva York y dió a conocer en 1925 el historiador cubano Carlos M. Trélles (34), 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 acabado 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 (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”.

¿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 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 jesuíta 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

(34) Carlos M. Trélles, “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.

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

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 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 (37). 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

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

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 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 que hicieron 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 llevarse ni removerse”.

Los historiadores, como ya dijimos, abundan también en 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* (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 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

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

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

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

(41) Ob. cit., p. 85.

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 señor Conde de Riela, 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 destruídos 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 complace-mos en haber contribuído 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 (42), 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* (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 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 (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, eder Beschreibung des Welt Teils Amerika und des Süd-Landes*, original de Olfert Dapper, publicada bajo las iniciales O. O., por el

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

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

(44) Ob. cit., p. 101.

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 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 suje-

taban 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 siguientes 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 cerrar el puerto al ejército y armada de la Gran Bretaña en 1762”.

RELIQUIAS HISTORICAS HABANERAS: LOS CAÑONES QUE SIRVIERON
PARA AMARRAR LA CADENA CON QUE SE INTENTO CERRAR EL PUER-
TO AL EJERCITO Y ARMADA BRITANICOS EN 1762.

Por Emilio Roig de Leuchsenring,

Historiador de la ciudad de La Habana.

Consagrados desde hace largos años al estudio de la historia de Cuba en general y de La Habana en particular, hemos pensado siempre, que la misión del historiador, y mucho más de quien ostenta el cargo de Historiador de la ciudad de La Habana, no debe circunscribirse a la investigación y crítica de hechos y documentos esclarecedores de la vida de aquellos gobernantes o personajes que más han influido en el proceso evolutivo de los pueblos, o a la búsqueda de la verdad que precise y explique el real sentido tanto del pequeño y al parecer insignificante suceso como del a todas luces trascendental acontecimiento, sino que las actividades del historiador deben extenderse, además, sobre todo en países como Cuba cuya historia está por escribir, a salvar del olvido o de pérdida y destrucción cuantos papeles tengan algún valor histórico, y procurar, por último, la conservación de objetos y monumentos que signifiquen recuerdos estimables de épocas y hombres del pasado y a veces nos den la clave de alguna verdad histórica con aquellas y éstos relacionada.

Este concepto nuestro de la misión verdadera y amplia del historiador nos ha llevado en los últimos meses a intervenir de mane-

ra efectiva en que no se perdiesen dos interesantísimos y muy valiosos objetos históricos de los tiempos coloniales de La Habana, que estaban amenazados de total destrucción, por falta, seguramente, de conocimiento del valor que tenían, nunca, desde luego, por deliberado propósito destructivo, ya que, apenas interpusimos nuestros buenos oficios para conservarlos, poniendo de relieve lo que eran y representaban históricamente, logramos su inmediata y segura conservación.

Nos referimos a los cañones que se encuentran empotrados en los arrecifes de una y otra orilla, a la entrada del puerto, y a la garita y lienzo de muralla marítima que aún existen al fondo de la antigua Maestranza de Artillería.

A los primeros consagramos este trabajo, dejando para otro el referirnos a esos restos de las murallas.

Desde que fueron progresando las obras del nuevo y espléndido paseo del malecón del puerto, nos preocupamos del trato que pudieran recibir por parte de los directores de dichas obras, los mencionados cañones; y cuando aquéllas llegaban ya a los alrededores del Castillo de La Punta, cerca del cual se encuentra uno de los dos grupos de dichas piezas, un buen día, en unión de nuestros amigos Francisco de P. Coronado, Francisco González del Valle, Carlos Villanueva y Raúl Otero, nos dirigimos desde la Biblioteca Nacional, instalada entonces en la Maestranza de Artillería, hasta aquellos lugares. Eran ya más de las seis de la tarde, y al llegar a las cercanías del Castillo de la Punta y pretender dirigirnos hacia los arrecifes, junto al recién construido muro de cemento, en que se hallan los cañones, el marinero de guardia nos hizo saber que

era imposible avanzar, por ser aquella zona militar y estar prohibido el tránsito después de la puesta del sol. Creímos ya frustrado nuestro propósito, cuando, seguramente por haber deducido de nuestra conversación dicho infante de marina que éramos inofensivos ciudadanos interesados en asuntos históricos y de ornato público, gestionó del oficial de guardia nos permitiera el acceso. Y en compañía del sereno de las obras llegamos hasta los cañones. Nunca más oportuna nuestra visita. Ya uno de los cañones había sido desempotrado y estaba abierto el hueco para colocar la dinamita que en día inmediato debía volar los otros dos. Hicimos presente al señor Otero nuestro ruego de que, en su carácter de ingeniero del Departamento de Obras Públicas, evitara que los directores de las obras del malecón del puerto consumaran la destrucción y pérdida de esos cañones, explicándole su historia y el papel que desempeñaron en uno de los acontecimientos más trascendentales de la historia de nuestro país. Y el señor Otero supo cumplir rápida y eficazmente la comisión quele dimos, logrando que los directores de las obras ordenaran la conservación de los cañones en el mismo lugar en que se encontraban, protegiéndolos de todo daño futuro mediante una verja de hierro de que serían rodeados.

Pero ¿tienen realmente valor e importancia esos viejos cañones empotrados en los arrecifes, a la entrada del puerto? La ignorancia sobre dichas reliquias históricas es mucho más generalizada de lo que pudiéramos creer, y lo prueba claramente el ya visto propósito de destruirlas que abrigaba el Ministerio de Obras Públicas. 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 pudie-

ran 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 ingleses 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 gobernadores 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.

Aunque hasta ahora algunos historiadores han hecho alusiones o referencias a estos proyectos, no sabemos que ninguno lo haya estudiado con la minuciosidad de detalles con que vamos nosotros a hacerlo.

Casi todo el siglo XVI y todo el siglo XVII, representan en la historia de la Isla largo período de lucha constante y sangrienta 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 más 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 toda 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, construida en 1540, fué sustituida 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.

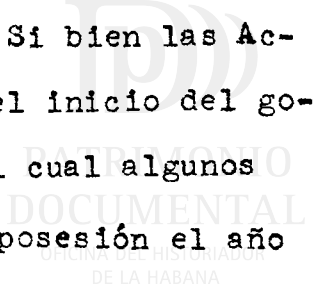
Durante el gobierno de Gabriel de Luján encontramos las primeras noticias de ese proyecto, en un curioso e interesante documento que se conserva en el Archivo de Indias, de Sevilla, correspondiente al siglo XVI, que aparece publicado en la Colección de Documentos Inéditos del Archivo de Indias (1), sin 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: "Ansí mismo, convernía que en el puerto de la dicha Havana, fron-

tera del Morro, que la boca dél, siendo 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 que 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. 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 ve, 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

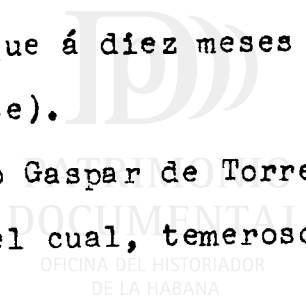


1584, fecha en que no es sino la de su reposición, pues en el cabildo de 11 de septiembre de 1584 encontramos que Luján tomó posesión nuevamente de su cargo, presentando la real cédula por la cual S. M. daba por terminada la injusta suspensión que contra él había decretado el factor Garci Fernández de Torrequemada, a consecuencia de las acusaciones que le hizo el castellano de la Fuerza, capitán Diego Fernández de Quiñones. Y si 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.

Ahora bien: la fecha en que comenzó su gobierno Gabriel de Luján, 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 pasado fué nuestro señor seruido que llegué al puerto de esta villa de la Habana, y luego tomé posesión del cargo de gobernador y hize publicar las residencias de lo guernadores 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).

Luján encontró gobernando la Isla al licenciado Gaspar de Torre, llegado a La Habana el 3 de octubre de 1579 (11) el cual, temeroso

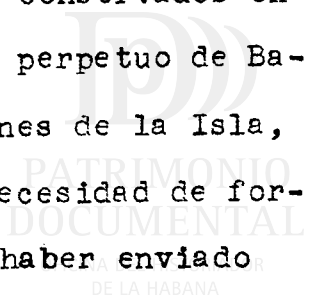


del resultado de la residencia, se refugió en un monasterio, y embarcó más tarde ocultamente para España (12).

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 nabíos 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 Rodríguez 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 que el 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".

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 questá 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 fácil y que se cercase el pueblo de dos tapias de ancho e quatro en alto..."

A fines del siguiente año, 19 de diciembre, Diego Fernández de Quiñones, recién nombrado alcaide de La Fuerza, en extenso Memorial del estado en que queda la fortaleza de la Havana (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] ni se pueda gouernar para el cerrar y abrir y puédese hacer vna cadena de trocos de maderos eslabonados con sus eslabones de metal fuertes como ban señalados en la planta que ha 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 fuerza y la mar está siempre muy sosegada y al morro continuamente que ay nortes o ponientes o maestrales enboca con qualquier tiempo destes muncha mar por el morro y con vn tiempo dessecho

qualquier naufo 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 casamata está como a Vuestra Magestad tengo ya dicho, sin hacerse más en ella, la cadena tampoco la e echado por no dexar de tener conformidad con el gouernador, la plataforma de la punta tengo acabada y en ella puesta tres piezas 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 el 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 éste: "yten se acordó que la cadena de toças que está hecha para cerrar el puerto se asiente y ponga en perfición con toda breuedad". Es ésta, pues, la primera cadena con que se cerró el puerto de La Habana como medio de defensa contra corsarios y piratas.

Durante el gobierno de Juan de Tejada, continuó utilizándose esa cadena hecha de bloques de madera, y según documentos que da a conocer en su mencionada obra la historiadora Irene A. 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 Tejada 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 hubiere menester más gente, la pida al virrey de la Nueva 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 Tejada (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 tan bien puesta, que no entrará ninguno que no pague el atreuimiento".

Jacobo de la Pezuela en su Historia (21), ofrece el extracto 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 1.º 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: ansí mesmo mandé un diseño del Morro y Punta, y la manera de que se podía poner la cadena a este puerto".

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

"Que ha de colocarse a la entrada del puerto, y 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 antenas, etc., etc., de modo que cuando el enemigo acometiese a la cadena con sus navíos a la vela, se han de pegar fuego a las naves que tienen la cadena, para que comunicandose a las enemigas se quemasen al mismo tiempo que se pusiese fuego a las gabias y penoles de las antenas, para que con esto se quemem las velas y jarcias de los enemigos".

Antonelli manifestó al Rey, en 5 de marzo de 1593 (22), que el material utilizado en la cadena debía ser el cobre: "Cuando V. M. se determine a cerrar este puerto con cadenas, me parece que sería mejor hacerla de cobre, porque el hierro en estas partes en 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 lo 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 propósito para ello, con muy fuertes engaces de yerro que será bastante para lo que se pretende, puesta devajo de la arcabuceria y mosqueteria de Morro y Punta Arase con menos de mill y quinientos ducados..." Ofrece, además, 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 Ledésma, 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 abraça 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, gastados ya en aquella fecha, debiéndose sesenta mil, "no contando con el coste de la cadena de veintidós 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 queni 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.

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 oxidación 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 castillo", 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 cascotes de embarcaciones llenos de guano, brea y otras materias com-

bustibles, dispuestas a encenderse al primer intento que emprendiera el enemigo para forzarla".

Pérez Beato cita (31) una comunicación del gobernador político de La Habana, Manuel Murguía, 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 a La Habana por el ejército y escuadra ingleses mandados por lord Albemarle y el almi-

rante 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 en 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 sitiados 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 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 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 Aguilón 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 (34), 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 esbado de cerrar la boca del puerto, pues se hallan ya los tres navios 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 (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 navios 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 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 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 (37). 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 (38): "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 (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 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 in-

cendiasen 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 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 furnia 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 (42), 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 (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 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 (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, 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 Góvantes, 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 cerrar el puerto al ejército y armada de la Gran Bretaña en 1762".

N O T A S:

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

(2).- T. II, Madrid, 1887, p. 725-726.

(3).- Nueva 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.

(6).- Ed. 1877, p. 72.

(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.
- (11).- Carta de J. Bta. de Rojas a S. M., en "Papeles...", t. II, p. 19.
- (12).- Carta de G. de L. a S. M., en "Papeles...", t. II, p. 46.
- (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.
- (15).- Ob. cit., p. 296.
- (16).- "Papeles...", t. II, p. 228.
- (17).- "Papeles...", t. II, p. 302.
- (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.
- (22).- Jacobo de la Pezuela, Diccionario..., cit., t. I, p. 29.
- (23).- Irene A. Wright, Historia..., cit., t. II, p. 239.
- (24).- Irene A. Wright, Historia..., cit., t. II, p. 251.
- (25).- Irene A. Wright, Historia..., cit., t. II, p. 26.
- (26).- Irene A. Wright, Historia..., cit., t. I, p. 171.
- (27).- Ob. cit., p. 123.
- (28).- Archivo de Indias. Ingenieros Cubanos, Siglos XVI, XVII y XVIII, 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.

- (32).- Ob. cit., p. 61.
- (33).- Jacobo de la Pezuela, Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la Isla de Cuba, Madrid, 1863, t. III, p. 27-51.
- (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.
- (36).- Antonio José Valdés, Ob. cit., p. 195-215.
- (37).- Antonio José Valdés, Ob. cit., p. 216-252.
- (38).- Antonio José Valdés, Ob. cit., p. 192.
- (39).- Ob. cit., p. 118.
- (40).- Ob. cit., p. 183.
- (41).- Ob. cit., p. 85.
- (42).- Emilio Roig de Leuchsenring, La dominación inglesa en La Habana. Libro de Cabildos, 1762-1763. La Habana, 1929, p. XXX.
- (43).- Ob. cit., v. I, p. 70.
- (44).- 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.

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 ~~amarraron~~ 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 jesuita 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 Cojimar, haciendo bajar a la plaza la artillería y que se in-

cendiasen 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 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.

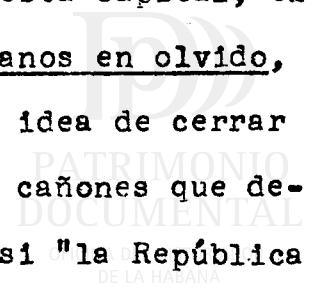
También aparece en uno, no suficientemente esclarecido, que compró el doctor Manuel Pérez Beato en París, como de 1710, y que, según el señor Justo José de Cárdenas, es variante del publicado en la p. 342, t. II, de la obra Nouvelle relation, contenant les voyages de Thomas Gage... a la Havane... Amsterdam, 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 HABANA

(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.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

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 mojonés 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 ingleses 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.

Casi todo el siglo XVI y todo el siglo XVII, representan en la historia de la Isla, largo periodo de lucha constante y sangrienta 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.

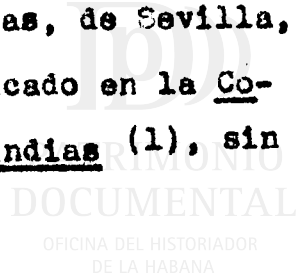
Desde que en 1555 el corsario francés Jacques de Sores asaltó y arrasó La Habana, los gobernadores de la Isla tuvieron todos una preocupación constante y vital: colocar a la población y a su puerto en condiciones de repeler con éxito cualquier agresión marítima extraña.

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 Co-
lección de Documentos Inéditos del Archivo de Indias (1), sin

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



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 Luján. 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, siendo Su Magestad servido, se hiciese un torreón fuerte, en que pudiesen estar cuatro piezas de artillería, el cual quede 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.

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 Garcí Fernández de Torrequemada, a consecuencia de las acusaciones que le hizo el Castellano de la Fuerza, capitán Diego Fernández de Quiñones. Y si 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.

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 senudo 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.

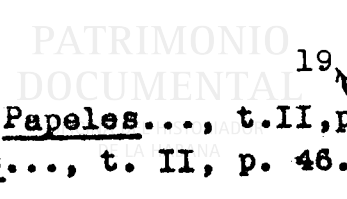
Luján encontró gobernando la isla al licenciado Gaspar de Torre, llegado a La Havana el 3 de octubre de 1579 (11) el cual, temeroso del resultado de la residencia, se refugió en un monasterio, y embarcó más tarde ocultamente para España (12).

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 bareos 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. 19

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



Durante esa época se discutíó 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 fortalecer 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, 1^o 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.

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 fuerza y la mar está siempre muy sosegada y al morro continuamente que ay nortes o ponientes o maestrales enboca con qualquier tiempo destes mucha mar por el morro y con vn tiempo dessecho qualquier nauio 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.

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 piezas 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 conbientes 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 tenia 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 puerto se asiente y ponga en perfición con toda breuedad". Es ésta, pues, la prime-

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

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 huviere menester mas gente, la pida al virrey de la nueva españa", y le participa "porque he entendido que vna cadena de madera que aya en la boca de ese puerto de la hauana no es suficiente para resistir la entrada dél, he ordenado que en sevilla 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 efecto para que con temporal esté este puerto siguro, que fuera de ser acometido en tiempo de nortes, yo tengo la artilleria tambien 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.

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 1^o 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:

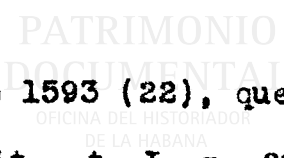
"Con la flota que llevó á su cargo Diego de Rivera, escreví a V. S. Illma. cómo se avía acabado la trinchera de la Punta, y agora se está reparando el fuerte de la misma: ansi mesmo mandé un diseño del Morro y Punta, i la manera de que se podía poner la cadena á este puerto".

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 cinquenta 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 antenas, 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 antenas, 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.



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 en 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 nauios, 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 defenaa 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 aqui muy a

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

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

propósito para ello, con muy fuertes engaces de yerro que será bastante para lo que se pretende, puesta devajo de la arcabuceria y mosqueteria de morro y Punta Arase, con menos de mill y quinientos ducados..." Ofrece, además, 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, que lo que abraça 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.

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 construido 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 Corveira, 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.

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 oxidación 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 polif-

(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.

tico de La Habana, Manuel Murguía, 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 ^evenido 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 a La

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

Habana por el ejército y escuadra ingleses mandados por Lord Albemarle y el almirante Pocock, idease cerrar la boca del puerto, suponiéndose 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.

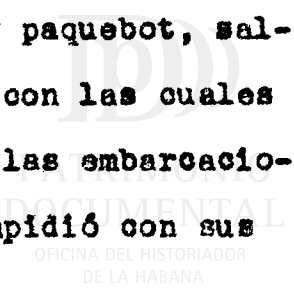
Fué tomada a firme esta resolución el día 9, debido a la creencia de que los ingleses se proponían forzar la entrada del puerto, lo que después se vió era infundada suposición del gobernador Prado, pues el almirante inglés jamás pensó realizar el ataque a La Habana en esta forma, temeroso de la resistencia 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 notan 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 Neptuncy Asia, y los demás que fuesen necesarios; teniendo justamente que una poderosa escuadra intentase forzarle 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".

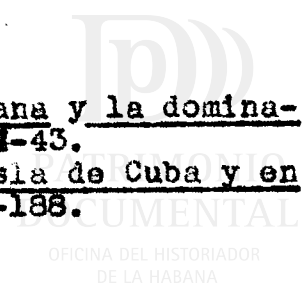
Otra referencia de origen español respecto a la forma en que se cerró el puerto, la encontramos en el Diario del Capitán D. Juan Castas, del sitio de La Havana en 1762, que se conserva en la Biblioteca Pública de Nueva York y dió a conocer en 1925 el historiador cubano Carlos M. Trelles(34), sin que 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 navios 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 navios de guerra"; y que el día 9 "ha comenzado a desaparecer su escuadra: ha echado a pique otro navio en la entrada y obstruido 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. 34-43.

(35) Antonio José Valdés, Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana, 1813, Ed. 1877, p. 175-188.



¿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 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 navios 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 navios 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.

terminación, considerándose ya seguros de no recibir de nuestra escuadra algún daño, dieron fondo sosegadamente en Cojimar y después en Punta Brava, y sacando de sus barcos toda la marina, 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 berrarlo 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 orden de la acusación, el que "la precipitada y perjudicial resolución de cerrar el puerto en 8 de junio con dos navios, 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.

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 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:(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.

navios, 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 en severas críticas contra esta medida que formó parte del plan de defensa del gobernador 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 navios 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 navios, 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 navios de tres puentes".

El historiador español Jacobo de la Pezuela, en su Ensayo histórico de la Isla de Cuba (40), califica al Consejo de "acordado" 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.

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. Guiterras 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 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 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 extraordinaria el Excelentísimo

(41) Ob. cit. p. 85.



señor Conde de Riela, 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 destruidos y desaparecer, echados al fondo de la bahía o arrojados en algún solar yermo o fúrnica de las que aún 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 saqueo 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 (42), 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 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 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 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 Sdd-Landes,

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

(44) Ob. cit., p. 101.

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

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 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, quedarán 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".



CADENA



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

COMO UNO DE LOS MEDIOS DE DEFENSA DE LA HABANA CONTRA EL ATAQUE DEL EJERCITO Y ESCUADRA INGLESAS AL MANDO DEL GENERAL CONDE DE ALBEMARLE Y DEL ALMIRANTE POCOCK, INTENTO INFRUCTUOSAMENTE LA JUNTA DE GUERRA CELEBRADA EL 9 DE AGOSTO DE 1762, BAJO LA PRESIDENCIA DEL GOBERNADOR JUAN DE PRADO, CERRAR EL PUERTO DON EL HUNDIMIENTO DE LOS NAVIOS "NEPTUNO", "EUROPA" Y "ASIA", Y CON UNA CADENA DE HIERRO Y TOZAS, CUYOS EXTREMOS SE AMARRARON, RESPECTIVAMENTE, A ESTOS CAÑONES AQUI EMPOTRADOS Y A LOS TRES QUE TODAVIA SE CONSERVAN AL PIE DE LA LOMA DE LA CABANA.



LA CADENA DE LA BOCA DEL PUERTO

¿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 relacionado 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 ingleses 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.

Cadena por cerro el puerto...
en 1762 (V. F. de Poyo, acuer-
do del Ayuntamiento de la
Habana, p. 24)



1583, 29 de Junio

Carta de D. Fernández de Quiñones a S. M. (Papeles.II,228)

X Cadena

~~Aperta~~
Soporte

" La casa mata está como^a v. magestad tengo ya dicho sin
" hacerse más en ella. La cadena tampoco la é echado por no
" dexar de tener conformidad con el gouernador. La platafor-
" ma de la Punta tengo acabada y en ella puesta tres pieças
" de yerro colado en la forma que conuiene al seruicio de v.
" magestad"1



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

X 1586, 20 de Febrero

Carta del tesorero Juan Bta. de Rojas al Rey sobre las precauciones que se han tomado en la Habana y en toda la isla ante la amenaza de ser atacados por Drake.

(Papeles, II, p. 302)

" ... todo lo demás que se gasta ba de la misma manera,
" en especial el gasto que se haze en vna cadena de madera
" y yerro que yo é tomado a mi cargo de azer y la boy hazien-
" do a toda priesa para cerrar el puerto..."



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1586, 26 de Junio

Cadena

" Yten, se acordó que la cadena de toças que está hecha para cerrar el puerto se asiente y ponga en perfición con toda breuedad".

(Acta levantada ante Martín Calvo de la Puerta sobre las medidas que se están romando ante la presencia de la armada de Drake en el Cabo de San Antonio)

Wright, II, p. 45

X
1591, 18 Junio

" " la cadena que vuestra magestad dice me manda ynbiar
" será de mucho efeto para que con temporal esté este puerto
siguro...

Carta de Juan de Texeda a S. M. en Wrght, II, p. 177)


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1595, 19 de Diciembre

Cadena de
navíos

Con motivo de los preparativos para resistir el ataque de Drake, que se temía por esta fecha, el gobernador D Juan Maldonado dice al rey:

" Por si yntentasen acometer la boca del puerto, lo qual
" dudo que hagan, se hará en lo más angosto de ella vna ca-
" dena de nauíos asidos los vnos y los otros con cables gruesos
" sos guarnecidos de cadenas. Estarán llenos de fagina y brea
" y algunos ~~saquillos~~ saquillos de póluora para que se les dé
" fuego quando se les acercasen, y con esto queda todo pre-
" uenido"

(Carta al Rey, en Wright, II, p. 239)



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

1596, 16 Septiembre

Cadena de vigas

Juan Maldonado informa al Rey del propósito que abriga de hacer una cadena para la boca del puerto " ya que no puede hacerse de ~~yerro~~ yerro vna cadena, hacella de vigas de cedro que las ay aquí muy a propósito para ello con muy fuertes engaces de yerro, que será bastante para lo que se pretende puesta debajo de la arcabuceria y mosquetaria de Morro y Punta. Aráse con menos de mil y quinientos ducados..." Pide además le manden de España ~~xxxxxxxxxxxx~~ ~~xxxxxxxx~~ el modelo de la cadena y la planta " de la parte donde se asienta".

Wright, II, p. 251.

1597, 9 Febrero

X " También envío vn modelo de la manera que se hace la cadena para cerrar la uoca deste puerto, que será fortissima y de mucha dura. Las ~~bigas~~ bigas son de a beinte y dos pies de largo y casi dos en quadra, los nudos y engaces de yerro son tan fuertes, que cada vno de ellos ques lo que abraça dos vigas, y los cinchos y pernos dél pesan tres quintales a la vuetit.

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".

(Carta de Maldonado a Pedro de Ledesma, secretario del Consejo de Indias, en Wright, II, p. 261)

Cadena de madera

1582, 1 de Diciembre

Memorial de D. Fernández de Quiñones a S. M.
(Papeles, II, p. 158) - Wright, 2.ª p. 290-291

" La boca deste puerto que es desde el Morro a la Punta tiene gran de que se cierre con cadena, y esto puede-
" se hacer con facilidad sin mucha costa porque cadena no
" es posible que ture ni se pueda gouernar para el cerrar
" y abrir, y puede 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 hechas
" porque acá no ay horden para poderse hazer".

X
- En el mismo Memorial (p. 261) vuelve a hablar de la cadena y del lugar en que se puede amarrar con más eficacia.

CADENA PARA CERRAR EL PUERTO DE LA HABANA

Entre los medios proyectados por el ingeniero Antonelli para la defensa de La Habana, uno bastante eficaz, sobre todo para aquella época, fué el cerrar la entrada del puerto por medio de una cadena extendida entre los fuertes el Morro y la Punta y la colocación de tres embarcaciones en el mismo espacio, cargadas de materiales combustibles que podian ser incendiados al intentar el enemigo forzar la entrada o destruir los obstaculos que a ello se le opusieran.

En 1595, al saber la proximidad del famoso Drake a las costas de las Antillas, el gobernador Maldonado tomó entre otras providencias la de colocar a la entrada de la bahia algunos cascos de buques cargados de materias inflamables.

Por 1630 aproximadamente fué cuando por primera vez se puso la cadena que habia proyectado Antonelli y precisamente de cobre como él la habia imaginado, por ser el hierro segun dijo expuesto a destruirse mas rapidamente.

En 1640, el temor de que fuera atacada la ciudad por los holandeses, determinó la colocacion de algunos barcos cargados de materiales inflamables segun se habia hecho otras veces y sin perjuicio de la cadena que ya existia.

También en 1726 gobernando Don Dionisio Martínez de la Vega se colocó otra cadena de hierro compuesta de tres ramales sostenidas por gruesos maderos, la cual se juzgó insuperable a los ataques del enemigo.

Esta misma disposicion fue la adoptada en 1762 por las autoridades de la plaza, al aparecer la formidable escuadra-inglesa. Empotraronse al efecto varios cañones del mas grueso calibre, aunque de desecho, en los arrecifes de ambas orillas, correspondiente al sitio denominado pescante del Morro en la de la banda correspondiente y en la puntilla a poca distancia del fuerte de la p...

tancia del fuerte de la Punta en la banda opuesta. Para mayor seguridad se echaron a pique tres navios con el objeto de cerrar completamente la entrada; inutil providencia, hija quizá del sugestivo recuerdo de lo hecho en otras ocasiones.

No se encuentran indicios del punto en que se amarraron las primeras cadenas que se han mencionado. La cadena aparece ya en una lámina que acompaña la obra de los viajes de Tomas Gage, quien visito la Habana en 1637 y en otras obras posteriores, segun puede verse en la colección antigua de esta revista. Otros pueblos pusieron tambien cadena a la entrada de su puerto, como Cartagena, asi se ve en la obra referida una, en la misma forma que la de la Habana.

Los grabados que se acompañan representan los cañones en que se amarró la cadena en 1762. A pesar de los 146 años transcurridos se conservan tan bien que podrian ser utilizados para el mismo objeto que motivó su colocacion en aquel lugar.

(El Curioso Americano, La Habana, jul-ag 1903. Director: Manuel Perez Beato)

[Los grabados que ilustran el art. son dos fotos de los cañones de uno y otro lado del puerto. Los de la Punta son 4, 3 iguales y 1 mas pequeño. Los del Morro, se ven 3]

1935
1762

173

- X 1581- Rod Fever t II p 7019725
- X 1586 Wright XVI t I p 107
t II " 31, 45
- X 1591 Wright XVI t I p 143
t II p. 169, 177.
- X 1597 Wright XVI t I p 171
- X 1627 Wright XVII p 123.



Diadema y coronas, pre ceraban el punto

137

* Peruella, Dic. t III p. 28, 29, 35,

- La Torre p 13,

- Guiteras, Conquista Habana p 85, 129

* Torres, Site Habana, p 37,

- Valdes Hist. p 118, 132, 247, 176, 177, 192, 200, 229,

Peruella In. 182 244, 247,

~~Papeles Andina (P. L. Bell) t II, p. 302~~

* Wright, t I p. 107, 143, 171,

* Wright XVII, p 23

- Peruella, Encayo 182,

* Rod Ferrer p 726-29



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

A. V. de la ... 167

de da oha Sie Nenne en Onbekend-
Weerd: of Besdurying van America
en't Zuidland, Verreide d'Orsprong
der Americaenen en Zuidlanders,
Arnoldus montanus, Amsterdam, 1678



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

La Comisión a pagar en los siguientes
reabidos:

Curiosidades.

Una, en el folio siguiente es el año de 1710 en el folio
Justo José de la Cruz es variente de
publicada en el folio 305, t. II de la Obra.

Novena, relación, con el título de, viajes de
Thomas Sage III a la Havana... Amsterdam, 1695
del mismo autor y publicado a las fechas 1677. ~~1695~~
por mis la casa de la 3ª ed. y 1695 en el folio
de Amsterdam por José de la Cruz.

LAS CADENAS QUE EN DIVERSAS EPOCAS CERRARON EL PUERTO DE LA HABANA



En las presentes Páginas nos proponemos dar cuenta a nuestros lectores de los diversos proyectos que desde el siglo XVI existieron por parte de los gobernadores 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.

Aunque hasta ahora algunos historiadores han hecho alusiones o referencias a estos proyectos, no sabemos que ninguno los haya estudiado con la minuciosidad de detalles con que vamos nosotros a hacerlo.

La primera noticia de ese proyecto la encontramos 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*, tomo XI, p. 224-232, sin fecha, reproducido por Miguel Rodríguez Ferrer en su obra *Naturaleza y Civilización de la Grandiosa Isla de Cuba*, tomo II, Madrid 1887, p. 725-726.

Ese documento lleva por título: *De las cosas necesarias que son de proveer y llevar a La Habana, para su seguridad, por Gabriel de Luján*. 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 dicha Havana, frontero del Morro ques la boca del, siendo 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, descubriera mucho más que la fortaleza, y hará mucha resistencia a la entrada del puerto, por ques tan estrecho, que del Morro se podría hechar una cadena".

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

Según Jacobo de la Pezuela, en su *Ensayo Histórico de la Isla de Cuba*, Luján "vino a reemplazar a Torres en el año de 1584", error de fecha que rectifica más tarde en su *Historia* y en su *Diccionario*, afirmando que fué nombrado gobernador de Cuba en 1579 y tomó posesión a principios de 1581. Antonio J. Valdés, en su *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana*, incurre en la misma equivocación primera de Pezuela, pues aunque cita la rectificación de éste, 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 del mismo, varios de cuyos tomos tenemos ya nosotros copiados y listos para la publicidad. 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 ve, las actas correspondientes a los años de 1579 a 1584, por haber sido destruidas por el incendio que durante el gobierno de Luján ocasionaron en la casa donde se encontraba el archivo de la ciudad los proyectiles lanzados sobre la población por el célebre corsario Francisco Drake. Pero si las Actas Capitulares no nos revelan la fecha precisa del inicio del gobierno de Luján, si 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 García Fernández de Turrequemada, a consecuencia de las acusacio-

Agosto 11, 1935



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

nes que le hizo el castellano de la fuerza, capitán Diego Fernández de Quiñonez. Y también está precisada 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.

Así es que podemos localizar 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, entre los años 1581 a 1589.

Durante el período de Luján encontramos otra referencia documental al proyecto de cerrar el puerto de La Habana con una cadena, que nos permitirá, no sólo circunscribir aún más la fecha de aquel documento, sino también precisar la fecha exacta en que se construyó y colocó la cadena proyectada por Luján: el año 1586.

Así nos lo descubre la historiadora norteamericana Irene A. Wright en su *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI*.

Refiriéndose a las medidas de defensa que tomó el gobernador Luján ante la posibilidad de que el cósario Francisco Drake asaltase La Habana después de haberse apoderado con una formidable armada, el 10 de enero de 1585, de la ciudad de Santo Domingo, dice: "Con sus diez o doce cañones estaba preparada la Punta tanto para ofender como para defender. Una cadena de bloques de madera y sujeta al Morro con un candado, cerraba la boca del puerto. En el Morro se colocaron centinelas y tres piezas de artillería. Se había echado mano de todos los cañones servibles en número de treinta, poniéndolos bajo el cuidado del capitán Melchor Sardo de Arana".

Las fuentes de que se vale la historiadora norteamericana para ofrecernos esas noticias, son dos documentos del Archivo de Indias. El primero lleva fecha de 21 de febrero de 1586 y es una comunicación que a S. M. dirige "su tesorero de Cuba Juan baptista de rojas", y en la que le dá cuenta de que entre los gastos de defensa de la población se encuentra "en especial el gasto que se haze en vna cadena de madera y yierro que yo e tomado ami cargo de azer y la boy haziendo a toda priesa para cerrar el Puerto porque con la Pujança que elenemigo tray nos podria acometer por el y Por las demás Partes todo junto y cerrado el Puerto Podremos aprouechar del y el no de nosotros para todos estos gastos tan precisos no ay horden de Vuestra Magestad Para gastarlo y Por esta rraçon se duda algunas uezes en el gastar con rrecolo que se tiene de que no se pasara en quenta y en esta necesidad precisa yo lo e querido posponer todo porque se quede ello se sirue Vuestra magestad a quien suplico vmlmente mande que los gastos que en esta rraçon se ubieren echo con acuerdo se me pase en quenta y de horden para delante que se pueda hazer gasto en semejante cossas Porque podria suceder notable deserulcio de Vuestra magestad por no acudir a ello".

El segundo documento es una comunicación de fecha 17 de junio de 1586 y en ella 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: "ytne se acordó que la cadena de tocas que está hecha para cerrar el puerto se asiente y ponga en perficcción con toda breuedad". Es ésta, pues, la primera cadena con que se cerró el puerto de La Habana como medio de defensa contra corsarios y piratas.

141

Durante el gobierno de Juan de Tejeda continuó utilizándose esa cadena hecha de bloques de madera, y según documentos que da a conocer en su mencionada obra la historiadora Wright, "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, 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 huviere menester mas gente la pida al virrey de la nueua españa" y le participa "porque he entendido que vna cadena de madera que aua en la voca de ese puerto de la hauana no es suficiente para resistir la entrada del he ordenado que en seuilla se haga otra de yerro fuerte y se os embiara a trocos con la qual y con las galeras procurareis que el dicho puerto esté seguro".

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

A los finales del siglo XVI encontramos otra referencia a la cadena para cerrar el puerto de La Habana, pues según nos relata la historiadora Wright, con fecha 2 de abril de 1597 se expidió una cédula por la cual se autorizaba al gobernador Juan Maldonado Barnuevo "para que tomara veinte mil pesos de la primera flota que pasara", lo que obtuvo, "o quizás fueron veinte mil ducados" 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 gastado ya en aquella fecha de cien mil ducados, debiéndose sesenta mil, "no contando con el costo de la cadena de veintidós 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 decia el gobernador que ni siquiera daba paso a una canoa), ni con las pinazas que había construido ni con los diez mil ducados que Maldonado deseaba deducir a cuenta de bastimentos suministrados".

En los comienzos del siglo XVII hallamos también referencias, que nos ofrece la historiadora Wright en su *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en la primera mitad del siglo XVII*.

El gobernador y capitán general Lorenzo de Cabrera y Cerbera, 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 creyó necesaria una cadena para cerrar el puerto, lo cual prueba que ya entonces no existía la cadena de la época de Maldonado, y le decia al rey que estaba resuelto, aunque fuese "a peso de plata", a comprar hierro para construiría.

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.

El historiador Manuel Pérez Beato, en trabajo publicado en el número de julio-agosto de 1908 de su revista *El Curioso Americano*, con el título de *Cadena para cerrar el puerto de La Habana*, afirma que "entre los medios proyectados por el ingeniero Antonelly para la defensa de La Habana, uno bastante eficaz, sobre todo para aquella época, fué el cerrar la entrada del puerto por medio de una cadena extendida entre los fuertes el".

(Continúa en la Pág. 44)

Morro y la Punta y la colocación de tres embarcaciones en el mismo espacio, cargadas de materiales combustibles, que podían ser incendiados al intentar el enemigo forzar la entrada o destruir los obstáculos que a ello se le opusieran"; y agrega que "por 1630, aproximadamente, fué cuando por primera vez se puso la cadena que había proyectado Antonelly y precisamente de cobre como él la había imaginado, por ser el hierro, según dijo, expuesto a destruirse más rápidamente", y que en 1640, el temor de que fuera atacada la ciudad por los holandeses, "determinó la colocación de algunos barcos cargados de materiales inflamables, según se había hecho otras veces y sin perjuicio de la cadena que ya existía": terminando Pérez Beato

por referirnos que el gobernador Dionisio Martínez de la Vega, en 1726, colocó otra cadena de hierro, de tres ramales, sostenida por gruesos maderos, "la cual se juzgó insuperable a los ataques del enemigo".

(En nuestras próximas *Páginas* relataremos la historia de la última cadena con que se trató de cerrar el puerto para impedir, inútilmente, la entrada de los navíos británicos que en 1762 atacaron y tomaron la población).



Agosto 11, 1935



N las presentes *Páginas* nos proponemos dar cuenta a nuestros lectores de los diversos proyectos que desde el siglo XVI existieron por parte de los gobernadores 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.

Aunque hasta ahora algunos historiadores han hecho alusiones o referencias a estos proyectos, no sabemos que ninguno los haya estudiado con la minuciosidad de detalles con que vamos nosotros a hacerlo.

La primera noticia de ese proyecto la encontramos 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*, tomo XI, p. 224-232, sin fecha, reproducido por Miguel Rodríguez Ferrer en su obra *Naturaleza y Civilización de la Grandiosa Isla de Cuba*, tomo II, Madrid 1887, p. 725-726.

Ese documento lleva por título: *De las cosas necesarias que son de proveer y llevar a La Habana, para su seguridad, por Gabriel de Lujan*. 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 estas: "Ansi mismo, convenia que en el puerto de dicha Havana, frontero del Morro ques la boca del, siendo 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, descubriera mucho más que la fortaleza, y hará mucha resistencia a la entrada del puerto, por ques tan estrecho, que del Morro se podría hechar una cadena".

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

Según Jacobo de la Pezuela, en su *Ensayo Histórico de la Isla de Cuba*, Luján "vino a reemplazar a Torres en el año de 1584", error de fecha que rectifica más tarde en su *Historia* y en su *Diccionario*, afirmando que fué nombrado gobernador de Cuba en 1579 y tomó posesión a principios de 1581. Antonio J. Valdés, en su *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana*, incurre en la misma equivocación primera de Pezuela, pues aunque cita la rectificación de éste, 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 del mismo, varios de cuyos tomos tenemos ya nosotros copiados y listos para la publicación. 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 ve, las actas correspondientes a los años de 1579 a 1584, por haber sido destruidas por el incendio que durante el gobierno de Luján ocasionaron en la casa donde se encontraba el archivo de la ciudad los proyectiles lanzados sobre la población por el célebre corsario Francisco Drake. Pero si las Actas Capitulares no nos revelan la fecha precisa del inicio del gobierno de Luján, si 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 Garcia Fernández de Torquemada, a consecuencia de las acusacio-



PATRIMONIO
 DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
 DE LA HABANA

nes que le hizo el castellano de la fuerza, capitán Diego Fernández de Quiñonez. Y también está precisada 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.

Así es que podemos localizar 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, entre los años 1581 a 1589.

Durante el período de Luján encontramos otra referencia documental al proyecto de cerrar el puerto de La Habana con una cadena, que nos permitirá, no sólo circunscribir aún más la fecha de aquel documento, sino también precisar la fecha exacta en que se construyó y colocó la cadena proyectada por Luján: el año 1586.

Así nos lo descubre la historiadora norteamericana Irene A. Wright en su *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI*.

Refiriéndose a las medidas de defensa que tomó el gobernador Luján ante la posibilidad de que el cósario Francisco Drake asaltase La Habana después de haberse apoderado con una formidable armada, el 10 de enero de 1585, de la ciudad de Santo Domingo, dice: "Con sus diez o doce cañones estaba preparada la Punta tanto para ofender como para defender. Una cadena de bloques de madera y sujeta al Morro con un candado, cerraba la boca del puerto. En el Morro se colocaron centinelas y tres piezas de artillería. Se había echado mano de todos los cañones servibles en número de treinta, poniéndolos bajo el cuidado del capitán Melchor Sardo de Arana".

Las fuentes de que se vale la historiadora norteamericana para ofrecernos esas noticias, son dos documentos del Archivo de Indias. El primero lleva fecha de 21 de febrero de 1586 y es una comunicación que a S. M. dirige "su tesorero de Cuba Juan baptista de rojas", y en la que le dá cuenta de que entre los gastos de defensa de la población se encuentra "en especial el gasto que se haze en vna cadena de madera y yierro que yo e tomado ami cargo de azer y la boy haziendo a toda priesa para cerrar el Puerto porque con la Pujança que elenemigo tray nos podria acometer por el y Por las demás Partes todo junto y cerrado el Puerto Podremos aprouechar del y el no de nosotros para todos estos gastos tan precisos no ay horden de Vuestra Magestad Para gastarlo y Por esta rraçon se duda algunas uezes en el gastar con rrecolo que se tiene de que no se pasara en quenta y en esta necesidad precisa yo lo e querido posponer todo porque se quede ello se sirue Vuestra magestad a quien suplico vmilmente mande que los gastos que en esta rraçon se ubieren echo con acuerdo se me pase en quenta y de horden para delante que se pueda hazer gasto en semejante cossas Porque podria suceder notable deseruicio de Vuestra magestad por no acudir a ello".

El segundo documento es una comunicación de fecha 17 de junio de 1586 y en ella 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 Gábrriel 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: "ytne se acordó que la cadena de tocas que está hecha para cerrar el puerto se asiente y ponga en perficcción con toda breuedad". Es ésta, pues, la primera 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 da a conocer en su mencionada obra la historiadora Wright, "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, 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 huviere menester mas gente la pida al virrey de la nueva españa" y le participa "porque he entendido que vna cadena de madera que auia en la voca de ese puerto de la hauana no es suficiente para resistir la entrada del he ordenado que en seuilla se haga otra de yerro fuerte y se os embiara a trocos con la qual y con las galeras procurareis que el dicho puerto esté seguro"...

A esa comunicación real contestó en 18 de junio el mismo año el gobernador Tejeda, diciéndole a S. M.: "La cadena que vuestra magestad dize me manda ymbiar sera de mucho efeto para que con temporal esté este puerto seguro que fuera de ser acometido en tiempo de nortes yo tengo la artilleria también puesta que no entrara ninguno que no pague el atreuimiento".

A los finales del siglo XVI encontramos otra referencia a la cadena para cerrar el puerto de La Habana, pues según nos relata la historiadora Wright, con fecha 2 de abril de 1597 se expidió una cédula por la cual se autorizaba al gobernador Juan Maldonado Barnuevo "para que tomara veinte mil pesos de la primera flota que pasara", lo que obtuvo, "o quizás fueron veinte mil ducados" 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 gastado ya en aquella fecha de cien mil ducados, debiéndose sesenta mil, "no contando con el costo de la cadena de veintidós 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 pinazás que había construido ni con los diez mil ducados que México deseaba deducir a cuenta de bastimentos suministrados".

En los comienzos del siglo XVII hallamos también referencias, que nos ofrece la historiadora Wright en su *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en la primera mitad del siglo XVII*.

El gobernador y capitán general Lorenzo de Cabrera y Cerbera, 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 creyó 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.

El historiador Manuel Pérez Beato, en trabajo publicado en el número de julio-agosto de 1908 de su revista *El Curioso Americano*, con el título de *Cadena para cerrar el puerto de La Habana*, afirma que "entre los medios proyectados por el ingeniero Antonelly para la defensa de La Habana, uno bastante eficaz, sobre todo para aquella época, fué el cerrar la entrada del puerto por medio de una cadena extendida entre los fuertes el



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

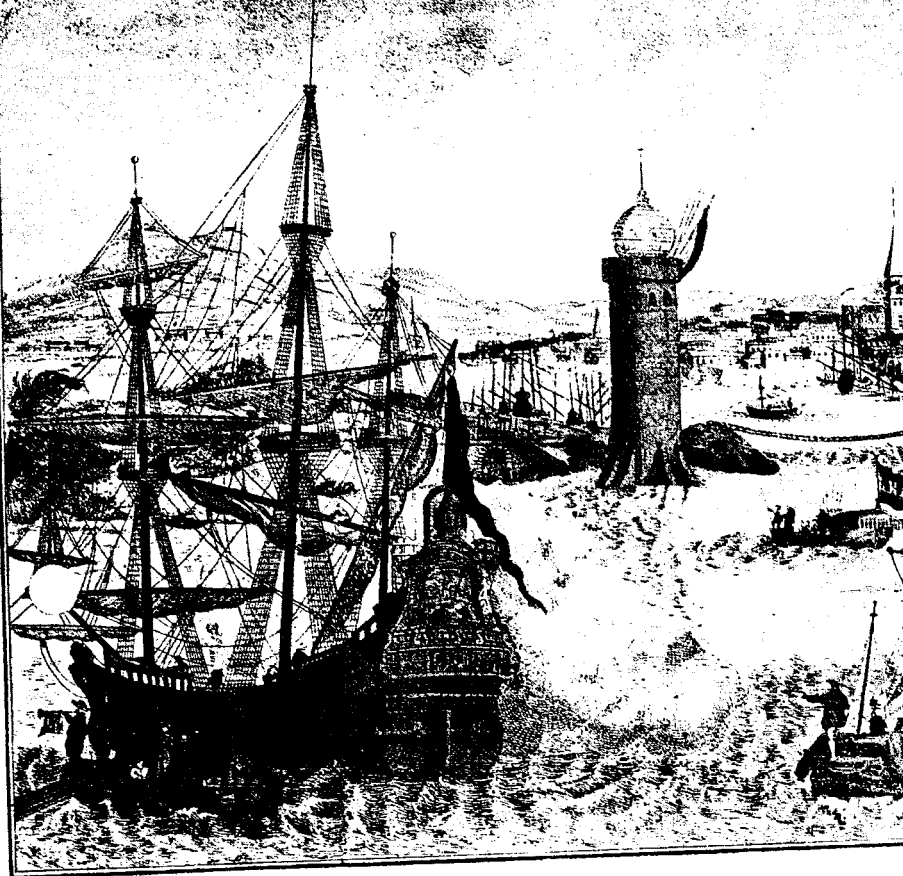
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Morro y la Punta y la colocación de tres embarcaciones en el mismo espacio, cargadas de materiales combustibles, que podían ser incendiados al intentar el enemigo forzar la entrada o destruir los obstáculos que a ello se le opusieran"; y agrega que "por 1630, aproximadamente, fué cuando por primera vez se puso la cadena que habia proyectado Antonelly y precisamente de cobre como él la habia imaginado, por ser el hierro, según dijo, expuesto a destruirse más rápidamente", y que en 1640, el temor de que fuera atacada la ciudad por los holandeses, "determinó la colocación de algunos barcos cargados de materiales inflamables, según se habia hecho otras veces y sin perjuicio de la cadena que ya existía": terminando Pérez Beato

por referirnos que el gobernador Dionisio Martínez de la Vega, en 1726, colocó otra cadena de hierro, de tres ramales, sostenida por gruesos maderos, "la cual se juzgó insuperable a los ataques del enemigo".

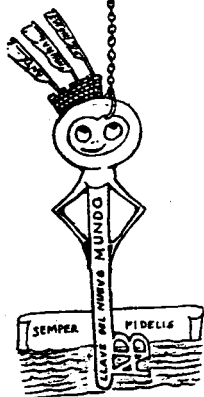
(En nuestras próximas *Páginas* relataremos la historia de la última cadena con que se trató de cerrar el puerto para impedir, inútilmente, la entrada de los navios británicos que en 1762 atacaron y tomaron la población).





A View General of the City de Havana of Amerique. Vue Generale de la Ville de la Havane de l'Isle de Cuba.

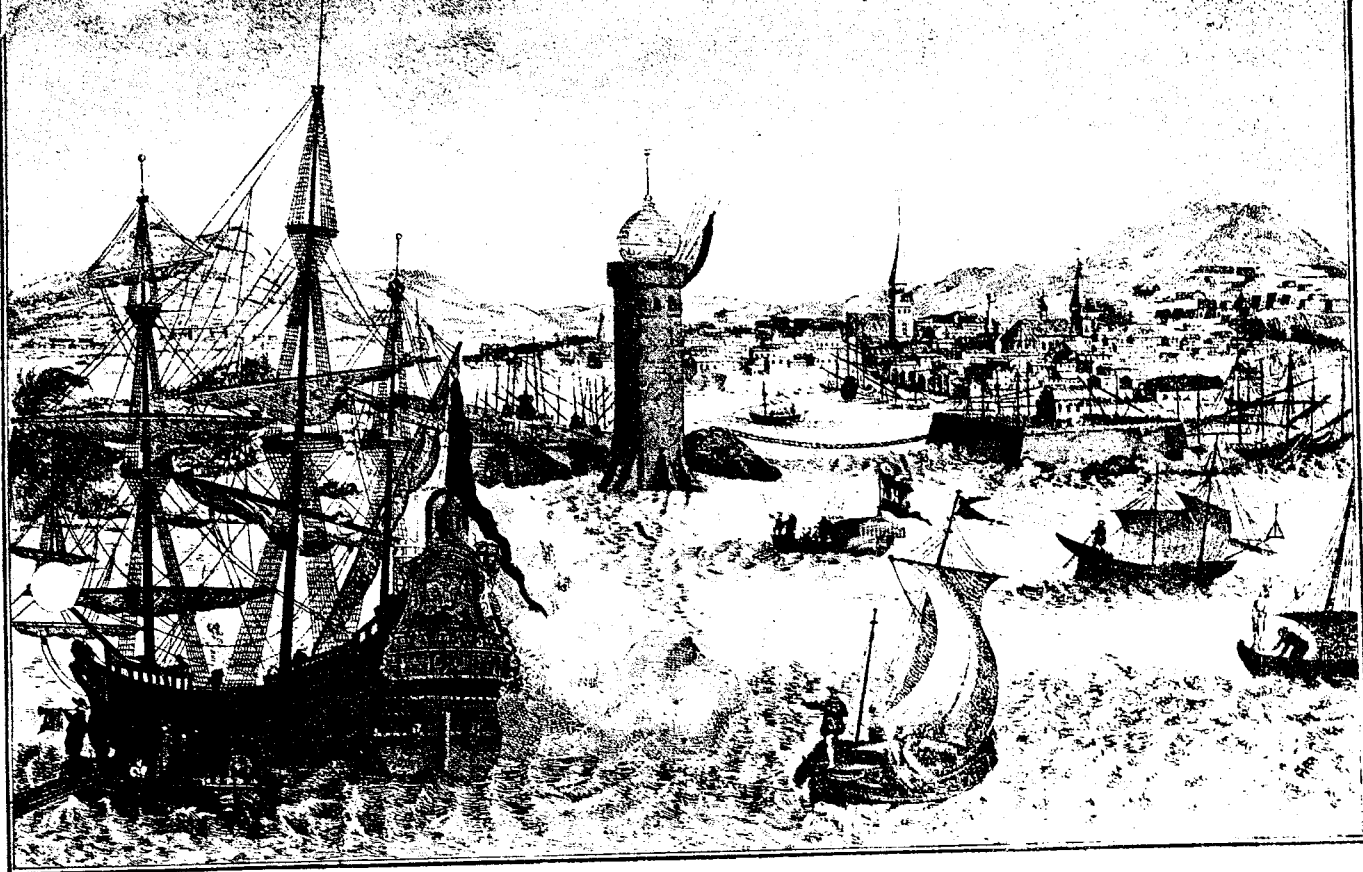
Bello grabado francés, en el que el dibujante ha puesto, seguramente, más de su fantasía que de la realidad. Se observa manifiestamente la cadena cerrando la entrada del puerto.



Muy antiguo e interesantísimo plano de La Habana y su puerto, fortalezas e iglesia que se conserva en el Archivo de Indias y ofrece en su obra "Historia documentada de La Habana en el siglo XVI" la historiadora norteamericana Irene Wright. En dicho grabado puede verse, perfectamente, la cadena que cerraba la entrada

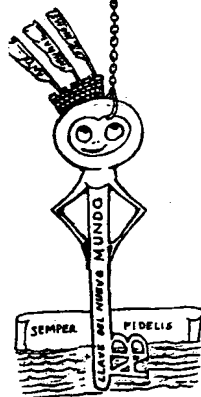


ECOJO el hilo del recuento y sigo hilvanando esta narración impresionista de lo que ví en New York durante mi fugaz travesía a través de sus sorprendentes contrastes y de sus deslumbramientos insólitos. Una mañana, Mary M. Spaulding, nuestra responsable en Screenlandia, me anuncia que ha obtenido el permiso para visitar los estudios cinematográficos de la Paramount en Long Island. Cita cronométricamente a las dos de la tarde estaré en el edificio Paramount para ir al maravilloso teatro de ese nombre. Veo a poco la graciosa silueta de Mary—figura menuda dentro de la cual se encierra un vasto aliento de impulsión hacia adelante y de energía conquistadora.—Viéndola, no se puede como en una forma tan frías puede acumularse un dinamismo tan fuerte. A pesar de su sencillez y de su ausencia de aparato, Mary M. Spaulding circula por entre la indiferencia, la desatención y el rudimentarismo del ambiente con el desembarazo y el esfuerzo simple que pudiera hacerlo en plena libertad versallesca, en aquellos días que, según cierto comentarista, no distinguía bien si era el día de sus días irradiaba del sol de la casaca de Luis XIV. En las oficinas de la Paramount, Mary es acogida con una cordialidad sonriente. Y a poco estamos instalados en un taxi que con la compañía pone a nuestro servicio para que nos traslademos a Long Island. Comienza el desfile entre avenidas congestionadas hasta ganar el puente de Brooklyn. El auto se desliza con rapidez y salva la distancia en treinta minutos. Al fin nos encontramos frente a una inmensa manzana que ocupa prácticamente toda la manzana. Y Mary explica:—Estos estudios, naturalmente, son ni un pálido reflejo de los que pueden verse en Hollywood. Allí se filman, apenas, comedias y escenas complementarias y melodramas musicales de distinta índole. A veces se han hecho también películas en español y últimamente Carlos Gardel interpretó varias de ellas. Entramos. A pesar de que los estudios cinematográficos no son tan accesibles y de que se manejan con severo rigor la prohibición de visitarlos, nuestra presencia fué acogida con extrema cortesía. El representante de las oficinas de New York que nos acompañaba nos condujo a través de las naves inmensas, donde estaban, erigidos aquí y allá, sets de las últimas producciones que se estaba "rodando"—como se dice en el argot cinematográfico—película alguna. Los estudios estaban en receso. Y sólo aquí y allá operarios y técnicos montados en los muros apócrifos, extendían sus sombras, iban modelando y perfeccionando con paciencia y metódica los interiores ilusorios para que el espectador no sepa que es un set. Es posible, sin constatarlo



A View General of the City de Havana of Amerique. Vue Generale de la Ville de Havanna en Amerique.

Bello grabado francés, en el que el dibujante ha puesto, seguramente, más de su fantasía que de la realidad. Se observa una manera peculiar de la cadena cerrando la entrada del puerto.



Muy antiguo e interesantísimo plano de La Habana y su puerto, fortalezas e iglesia que se conserva en el Archivo de Indias y ofrece en su obra "Historia documentada de La Habana en el siglo XVI" la historiadora norteamericana Irene Wright. En dicho grabado puede verse, perfectamente, la cadena que cerraba la entrada



El templo de San Juan de los Rios de San Juan de los Rios

IP
PATRIMONIO
CULTURAL

LA CADENA DE LA BOCA DEL PUERTO

¿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 relacionado 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 ingleses 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.

PAGINAS DESCONOCIDAS U OLVIDADAS DE NUESTRA HISTORIA.

LAS CADENAS QUE EN DIVERSAS EPOCAS CERRARON EL PUERTO DE
LA HABANA.

Por Roig de Leuchsenring.

En las presentes Páginas nos proponemos dar cuenta a nuestros lectores de los diversos proyectos que desde el siglo XVI existieron por parte de los gobernadores 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.

Aunque hasta ahora algunos historiadores han hecho alusiones o referencias a estos proyectos, no sabemos que ninguno lo haya estudiado con la minuciosidad de detalles con que vamos nosotros a hacerlo.

La primeta noticia de ese proyecto la encontramos 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, tomo XI, p. 224-232, sin fecha, reproducido por Miguel Rodríguez Ferrer en su obra Naturaleza y Civilización de la grandiosa Isla de Cuba, tomo II, Madrid 1887, p. 725-726.

150
Y

Ese documento lleva por título: De las cosas necesarias que son de proveer y llevar a La Habana, para su seguridad, por Gabriel de Luxan. Entre esas demandas que el gobernador Luxan 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 dicha Havana, frontero del Morro que la boca del, siendo 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 que tan estrecho, que del Morro se podría hechar una cadena".

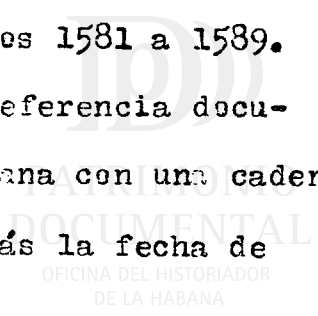
Aunque ese documento no tiene fecha, podemos determinar aproximadamente los años a que pertenece, por aparecer firmado por el gobernador Gabriel de Luxan.

Según Jacobo de la Pezuela, en su Ensayo Histórico de la Isla de Cuba, Luxan "vino a reemplazar a Torres en el año de 1584", error de fecha que rectifica más tarde en su Historia y en su Diccionario, afirmando que fué nombrado gobernador de Cuba en 1579 y tomó posesión a principios de 1581. Antonio J. Valdés, en su Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana, incurre en la misma equivocación primera de Pezuela, pues aunque cita la rectificación de éste, afirma que Luxan "comenzó a gobernar por el año de 1584". Para esclarecer esos errores y contradicciones hemos ^{ido} ~~revisado~~ a la fuente histórica, o sea, a las Actas Capitulares del Municipio de La Habana que se conservan en el Archivo

del mismo, varios de cuyos tomos tenemos ya nosotros copiados y listos para la publicidad. Pero dichas Actas no nos resuelve 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 ~~entre~~ a los años de 1579 a 1584, por haber sido destruidas por el incendio que durante el gobierno de Luján ocasionaron en la casa donde se encontraba el archivo de la ciudad los proyectiles lanzados sobre la población por el célebre corsario Francisco Drake. Pero si las Actas Capitulares no nos revela la fecha precisa del inicio del gobierno de Luján, sí nos descubre el motivo por el cual algunos historiadores equivocadamente colocan ~~su~~ ~~fecha~~ 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 Fernandez de Torrequemada, a consecuencia de las acusaciones que le hizo el bastellano de la Fuerza capitán Diego Fernandez de Quiñonez. *y también* ~~esta~~ está precisada 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 Texeda.

Así es que podemos localizar 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, entre los años 1581 a 1589.

Durante el periodo de Luján encontramos otra referencia documental al proyecto de cerrar el puerto de La Habana con una cadena, que nos permitirá, no sólo circunscribir aún más la fecha de

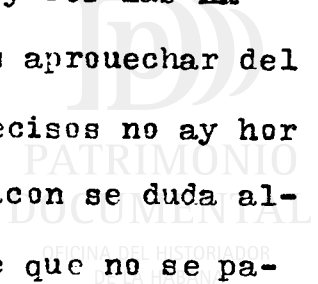


aquel documento sino también precisar la fecha exacta en que se construyó y colocó la cadena proyectada por Luján: el año 1586.

Así nos lo descubre la historiadora norteamericana Irene A. ~~Wright~~
Wright en su Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI.

Refiriéndose a las medidas de defensa que tomó el gobernador Luján ante la posibilidad de que el corsario Francisco Drake asaltase La Habana después de haberse apoderado con una formidable armada, el 10 de enero de 1585, de la ciudad de Santo Domingo, dice: "Con sus diez o doce cañones estaba preparada la Punta tanto para ofender como para defender. Una cadena de bloques de madera y sujeta al Morro con un candado, cerraba la boca del puerto. En el Morro se colocaron centinelas y tres piezas de artillería. Se había echado a mano de todos los cañones servibles el número de treinta, poniéndolos bajo el cuidado del capitán Melchor Sardo de Arana".

Las fuentes de que se vale la historiadora norteamericana para ofrecernos esas noticias, son dos documentos del Archivo de Indias. El primero lleva fecha de ²¹ de febrero de 1586 y es una comunicación que a S. M. dirige "su tesorero de Cuba Juan ~~de~~ baptista de Rojas," y en la que le dá cuenta de ~~que~~ entre los gastos de defensa de la población se encuentra "en especial el gasto que se haze en vna cadena de madera y yierro que yo e tomado ami cargo de azer y la boy haziendo a toda priesa Para cerrar el Puerto porque con la Pujanca que el enemigo tray nos podria acometer por el y Por las ~~en~~ demas Partes todo junto y cerrado el Puerto Podremos aprouechar del y el no de nosotros para todos estos gastos tan precisos no ay orden de Vuestra Magestad Para gastarlo y Por esta rracon se duda algunas uezes en el gastar con rrecelo que se tiene de que no se pa-



sara en cuenta y en esta necesidad precisa yo lo e querido posponer todo porque se quedé ello se sirue Vuestra magestad a quien suplico V milmente mande que los gastos que en esta rracon se ubieren echo con acuerdo se me pase en cuenta y de horden para delante que se pueda hazer gasto en semejante cossas Porque podria suceder notable deseruicio de Vuestra magestad por no acudir a ello!.

una comunicación

El segundo documento es/de fecha ~~1586~~ ¹⁵⁸⁶ 17 de junio de 1586 y en ella se transcribe los ^{acuerdos} ~~acuerdos~~ tomados el día 23 de abril de ese año en la ~~reunión~~ junta celebrada ^{bajo} ~~en~~ 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: "ytne se acordo que la cadenã de tuças que esta hecha para cerrar el puerto se asiente y ponga en perfición con toda breuedad". Es ésta, pues, la primera 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, "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, 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 nueva españa" y le participa "porque he entendido que vna cadena de madera que auia en la voca de ese puerto de la hauana no es suficiente para resistir la entrada del

he ordenado que en sevilla se haga otra de yerro fuerte y se os embiara a trocos con la qual y con las galeras procurareis que el dicho puerto esté seguro...".

A esa comunicación real contestó en 18 de junio el mismo año el gobernador Tejada, diciéndole S. M.: "La cadena que vuestra magestad dize me manda ymbiar sera de mucho efeto para que con temporal este este puerto siguro que fuera de ser acometido en tiempo de nortes yo tengo la artilleria tambien puesta que no entrara ninguno que no pague el atreuimiento".

A los finales del siglo XVI encontramos otra referencia a la cadena para cerrar el puerto de La Habana, pues según nos relata la historiadora Wright, con fecha 2 de abril de 1597 se expidió una cédula por la cual se autorizaba al gobernador Juan Maldonado Bar-
nuevo "para que tomara veinte mil pesos de la primera flota que pasara", lo que obtuvo, "o quizás fueron veinte mil ducados" de Garibay en agosto del siguiente año, suma que fué la segunda con-
signación 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 gastado ya en aquella fecha de cien mil ducados, debiéndose sesenta mil, "no contando con el coste de la cadena de veintidos pies de largo formada de trozos de cedros de dos pies de ancho unidos por enganches de hierro que cerraba la boca del puerto (de la cual decía el gobernador que ni si quiera daba paso a una canoa), ni con las pinazas que había construido ni con los diez mil ducados que México deseaba deducir a cuenta de bastimentos suministrados".

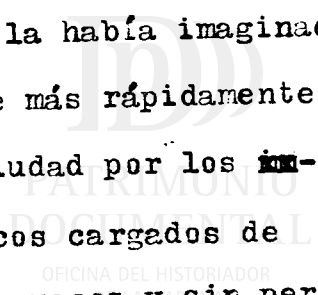
En los comienzos del siglo XVII *h*allamos tambien referencias, que nos ofrece la historiadora Wright en su Historía documentada de

San Cristóbal de La Habana en la primera mitad del siglo XVII.

El gobernador y capitán general Lorenzo de ~~La~~ Cabrera y Cerbera, con fecha 19 de abril de 1627, ~~manifestándole al Rey~~ al manifestarle a S. M. el estado en que encontró al llegar a La Habana "las cosas de la guerra", le expresa que creyó 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~~ construir-la.

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.

El historiador Manuel Pérez Beato, en trabajo publicado en el número de julio-agosto de 1908 de su revista El Curioso Americano, con el título de Cadena para cerrar el puerto de La Habana, afirma que "entre los medios proyectados por el ingeniero Antonelly para la defensa de La Habana, uno bastante eficaz, sobre todo para aquella época, ^{el} fué/cerrar la entrada del puerto por medio de una cadena extendida entre los fuertes el Morro y la Punta y la colocación de tres embarcaciones en el mismo espacio, cargadas de materiales combustibles que podían ser incendiados al intentar el enemigo forzar la entrada o destruir los obstáculos que a ello se le opusieran"; y ^{1630,} agrega que "por ~~el sistema de la cadena~~ aproximadamente, fué cuando por primera vez se puso la cadena que había proyectado Antonelly y precisamente de cobre como él la había imaginado, ~~por~~ ser el hierro, según dijo, expuesto a destruirse más rápidamente", y que en 1640, el temor de que fuera atacada la ciudad por los ~~holandeses~~ holandeses, "determinó la colocación de algunos barcos cargados de materiales inflamables, según se había hecho otras veces y sin per-



22

juicio de la cadena que ya existía"; terminando Pérez Beato por referirnos que el gobernador Dionisio Martínez de la Vega, en 1726, colocó otra cadena de hierro, de tres ramales sostenida por gruesos maderos, "la cual se juzgó insuperable a los ataques del enemigo."

(En nuestras próximas Páginas relataremos la historia de la última cadena con que ~~se~~ se trató de cerrar el puerto para impedir, inutilmente, la entrada de los navíos británicos que en ¹⁷⁶² ~~esta fecha~~ atacaron y tomaron la población)



Sabe Vd. que...

Varios lectores, me han escrito acerca de la cadena que antiguamente cerraba la entrada de la bahía de La Habana. Efectivamente, en el Archivo General de Indias existe — entre los documentos llevados de Simancas— un informe rendido por Bautista Antonelli en lo de noviembre de 1591, donde se menciona la celebre cadena. Extractamos el párrafo que a la cadena se contrae: «Que ha de colocarse a la entrada del puerto y estar en lo más angosto, que tiene de anchura sobre cuatrocientos y cincuenta pasos, la cadena ha de estar amarrada sobre tres navios, los que han de tener alguna pólvora, brea, alquitrán y leña: en las dos gabias se han de hacer como unas cajas y cuchillas de materiales de fuego artificial, y lo mismo en los penoles de las antenas, etc., etc., de modo que cuando el enemigo acometiese a la cadena con sus navios a la vela, se han de pegar fuego a las naves que tiene la cadena, para que comunicándose a las enemigas se quemasen al mismo tiempo que se pudiese fuego a las gabias y penoles de las antenas, para que con esto se quemasen las velas y jarcias de los enemigos...». Esto, fué lo propuesto por Bautista Antonelli, pero no consta que tan compleja artimaña, aunque muy ingeniosa, se llevase a cabo. Pero sí consta que el notable historiador doctor Manuel Pérez Beato, en su «Curioso Americano» indica una serie de cañones enterrados en el Morro y en La Punta, que servían para amarrar la cadena y hasta reproduce las fotografías de dichos cañones-amarras. Ante esta prueba evidente, nos inclinamos al parecer de Pérez Beato. Sin embargo, algo tiene que agregar el autor de estas notas: la idea de cerrar los puertos en tal forma no fué de Antonelli. Era una costumbre muy antigua, tan antigua, que se practicaba, inclusive, en tiempos de los romanos. Esta circunstancia la hemos comprobado precisamente hace unos cuantos días repasando un curioso libro «Antigüedades Romanas», por Alejandro Adam, Valencia, imprenta de Cabrerizo, 1834, cuya obra nos fué regalada por un lector. En la página 218, se dice: «Construían baluartes o torres, y por lo común ponían en ellas un faro, que encendían de noche, para que pudiesen guiar a los navegantes, como los había en Alexandria de Egipto. A veces cerraban el puerto atravesando una cadena de parte a parte». Y esto sucedía en cientos y cientos de años antes de la era cristiana... Donde más claramente se advierte la cadena de marras, es en un grabado original que se halla en la Biblioteca Nacional y también en una reproducción del mismo que puede hallarse en la colección donada a esa institución por Pérez Beato. El grabado corresponde al siglo XVII.

ROBERTO P. DE ACEVEDO.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

TORREONES DE
LA CHORRERA Y
COJIMAR.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Varios años después de terminada la construcción de los castillos de El Morro y La Punta, y con motivo de la visita que por orden de S. M. hicieron a Cuba en 1633 el capitán general marqués de Cade-reyta y el almirante Carlos de Ibarra para inspeccionar el estado en que se encontraban aquellas dos fortalezas y la de La Fuerza, éstos, en el estudio que con otros oficiales de la plaza realizaron, ^{conveniente} creyeron recomendar, además de obras de reparación en dichos castillos, la construcción de dos torreones en las bocas, respectivamente, de la Chorrera y Cojímar, que sirvieran para impedir que por esos lugares estratégicos se realizaran desembarques de enemigos que pudieran internarse de tal manera en la ciudad, sorprendiendo a sus moradores y defensores y sin que resultaran efectivos hasta esos sitios los fuegos de La Fuerza, La Punta y El Morro.

Regulado, según Arrate, el costo de los torreones en veinte mil ducados, no se empezó su construcción hasta 1646, costeándolos de su peculio los vecinos de esos lugares, lo que, como es natural, agradeció S. M. extraordinariamente.

El torreón de Cojímar, levantado sobre la playa de este nombre, a 500 varas al Este de El Morro y a 200 del caserío de aquel nombre, es, según Pezuela, un cuadrado que mide 26 varas en sus cuatro lados, por trece de altura, tenía emplazamiento de tres cañones y servicio de 18 hombres. Fué reparado en 1861.

El torreón de la Chorrera resultó casi totalmente destruido en 1762 por la artillería de unos barcos ingleses que fondearon a hacer aguada en la desembocadura del Almendares, a pesar de la heroica defensa de don Luis de Aguiar. Fué entonces reconstruido en forma de rectángulo abaluartado, con dos pisos. En su batería acasamatada que da al mar, tenía cuatro piezas de grueso calibre y en la azotea dos cañoneras con emplazamiento a barbata. Su destacamento era de 28 hombres.

CASTILLOS

CHORRERA - COJIMAR

1642, mayo, 17 (Copia, fol. 219 r - 220 v)

El Regidor D. Pedro de Pedroso hace una exposición de los méritos del Gobernador D. Alvaro de Luna Sarmiento. Entre ellos cita el haber

"perfeccionado la fortificación de los castillos deste puerto con obras muy necesarias y principalmente haber puesto en ejecución las dos torres en los dos puertos y bocas de ríos de la Chorrera y Cojímar, que tanto S. M. años ha tan diversas veces ha encargado a los antecesores gobernadores desta ciudad por la flaqueza que por ellos tenía esta plaza, y haberlo conseguido granjeando las voluntades de los vecinos para su ayuda; por el afecto general que le tienen, y sobre todo haber tratado de cercar esta ciudad, remedio tan importante para su defensa, y juntado para su principio con el dicho aplauso, mandas considerables".

Le quedan al gobernador dos años de gobierno nada más y Pedroso propone que se pida a S. M. prorrogue el mando del mismo

1642, agosto, 29 (Fol. 224 r - 225 r).

En este cabildo está incluido el texto completo de la carta que se envía al Rey, en la cual se dice de estos castillos

"Las dos fortificaciones de dos torres en las dos bocas del río y surgideros que están a un lado y otro deste puerto, llamado el de la Chorrera y Cojímar, tan necesario para la defensa de esta plaza cuanto hechos sepan en su flaqueza por amigos y enemigos, que obtienen la de la Chorrera casi acabada y la otra en buen estado".

1648, diciembre 16.

Se manda a las partes, dueños de tierras en las inmediaciones de Guanajay, Banes, Copey, etc. que abran el camino real que está entre los términos del corral Baracoa y Guanajay, con pena de que si no, se abrirá a su costa incurriendo el que no lo hiviere en pena de diez ducados "aplicados para la fábrica del castillo de Cojimar".

1648, dic. 16.

Con motivo de la amenaza que hay de ataque a La Habana por las guerras presentas y por haberse pasado a Portugal D. Pedro Vélez de Medrano, general que fué de la Armada de Barlovento en estas costas, se escribe al Rey sobre tomar medidas en la Habana.

Entre ellas está la de "la continuación de la fortificación del castillo del paraje de la boca del río que llaman de Cojimar, por acabarlo a espensas de esta ciudad, como se hizo con el de la boca del río de la Chorrera".

1649, julio, 14.

En esta fecha está acabado el castillo de Cojimar puesto que los regidores, en carta al Rey elogiando las dotes de gobierno y políticas del gobernador D. Diego Villalva y Toledo dicen: "Y en cuanto a las fortificaciones vertificamos que en año y medio, que ha que gobierna esta plaza la tiene en tal defensa mejorada, que ha acabado el castillo de la boca y puerto que llaman de Cojimar, que su antecesor empezó, y fortificado dos de este puerto: el de la Punta y Fuerza Vieja".

CASTILLOS

CHORRERA - COJIMAR

1642, mayo, 17 (Copia, fol. 219 r - 220 v)

El Regidor D. Pedro de Pedroso hace una exposición de los méritos del Gobernador D. Álvaro de Luna Sarmiento, Entre ellos cita el haber

"perfeccionado la fortificación de los castillos deste puerto con obras muy necesarias y principalmente haber puesto en ejecución las dos torres en los dos puertos y bocas de ríos de la Chorrera y Cojimar, que tanto S. M. años ha tan diversas veces ha encargado a los antecesores gobernadores desta ciudad por la flaqueza que por ellos tenía esta plaza, y haberlo conseguido granjeando las voluntades de los vecinos para su ayuda; por el afecto general que le tienen, y sobre todo haber tratado de cercar esta ciudad, remedio tan importante para su defensa, y juntado para su principio con el dicho aplauso, mandas considerables".

Le quedan al gobernador dos años de gobierno nada más y Pedroso propone que se pida a S. M. prorrogue el mando del mismo

1642, agosto, 29 (Fol. 224 r - 225 r).

En este cabildo está incluido el texto completo de la carta que se envía al Rey, en la cual se dice de estos castillos

"Las dos fortificaciones de dos torres en las dos bocas del río y surgideros que están a un lado y otro deste puerto, llamado el de la Chorrera y Cojimar, tan necesario para la defensa de esta plaza cuanto hechos sepan en su flaqueza por amigos y enemigos, que obtienen la de la Chorrera casi acabada y la otra en buen estado".

1648, diciembre 16.

Se manda a las partes, dueños de tierras en las inmediaciones de Guanajay, Banes, Copey, etc. que abran el camino real que está entre los términos del corral Baracoa y Guanajay, con pena de que si no, se abrirá a su costa incurriendo el que no lo hiviere en pena de diez ducados "aplicados para la fábrica del castillo de Cojimar".

1648, dic. 16.

Con motivo de la amenaza que hay de ataque a La Habana por las guerras presentés y por haberse pasado a Portugal D. Pedro Vélez de Medrano, general que fué de la Armada de Barlovento en estas costas, se escribe al Rey sobre tomar medidas en la Habana.

Entre ellas está la de "la continuación de la fortificación del castillo del paraje de la boca del río que llaman de Cojimar, por acabarlo a espensas de esta ciudad, como se hizo con el de la boca del río de la Chorrera".

1649, julio, 14.

En esta fecha está acabado el castillo de Cojimar puesto que los regidores, en carta al Rey elogiando las dotes de gobierno y políticas del gobernador D. Diego Villalva y Toledo dicen: "Y en cuanto a las fortificaciones certificamos que en año y medio que ha que gobierna esta plaza la tiene en tal defensa mejorada, que ha acabado el castillo de la boca y puerto que llaman de Cojimar, que su antecesor empezó, y fortificado dos de este puerto: el de la Punta y Fuerza Vieja".

Torreón de la Chorrera y Cojímar.

Real Orden mandando fabricarlos.

Boletín Archivo Nacional.

1911, p. 5.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

La Chorrera(Castillo)

Según Irene A. Wright, "La guerra con
" los Países Bajos fué el motivo de
" la construcción del fuerte de San-
" te Dorotea de la Luna en la Chorre-
" ra [época 1625-1640]".

Historia I. I. pag, 3

Además, todo el cap.X (pag. 173-183
de Hist.- documentada de San Cristóbal de
la Habana en la primera mitad del siglo
XVII, está dedicada a esta construcción.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Los torreones bajo la custodia de la S. de Educación

Es la medida que propone la Comisión Arqueológica. Más profesores para C. de Avila

Ayer fué designada la Comisión Nacional de Arqueología de la Secretaría de Educación.

El primer acuerdo que ha de tomar dicha comisión al constituirse será el de solicitar que se coloquen bajo su custodia los torreones y castillejos nacionales y que no se destruya la Iglesia de Paula, la cual se encuentra materialmente en ruinas.

Don José María Chacón y Calvo, director de Cultura de la Secretaría de Educación, ha realizado gestiones ya cerca del Secretario de Defensa, en pro de la conservación de dichos monumentos arqueológicos y el torreón de la Concha de Marianao, está ya siendo reedificado por la Marina de Guerra.

El doctor Fernando Ortiz, declinó el honor de formar parte de la Comisión Arqueológica alegando que los trabajos que estaba realizando en la Comisión de Folklore de la Secretaría le embargaban todo el tiempo.

He aquí la relación de las personas que se han designado ya para dicha comisión:

Carlos de la Torre, Aristides Mestre, Rafael Azcárate, Felipe Pichardo Moya, Salvador Massip, Carlos García Robiou, Teresa Gurri Aguilera, Manuel Pérez Beato, Emeterio Santovenia, José A. Cosculluela, Joaquín Weiss, René Herrera, Pedro García Valdés, Silvio Acosta, Evelio Govantes, Eduardo Garela Fera, Luis Bay Sevilla y Ernesto Segth.

Además figurarán en dicha comisión delegados por la Academia de Ciencias, Academia de la Historia, Facultad de Ciencias de la Universidad, Facultad de Ingenieros y Arquitectos y Colegio Nacional de Arquitectos.

Se ha comenzado la reparación de los Torreones

El Secretario de Defensa, general Rafael Montalvo, ha remitido una comunicación al Director de la Cultura, doctor José María Chacón y Calvo, notificándole que se ha comenzado la reparación de los torreones históricos que se encuentran distribuidos por el litoral, comenzando por los más próximos a la Habana.

La sugerencia de las reparaciones, para evitar la destrucción de dichas reliquias, fué hecha por el propio doctor Chacón y Calvo.

[Handwritten signature]

Se interesa Chacón y Calvo por los torreones en ruinas

El doctor José María Chacón y Calvo, Director de la Cultura, se ha interesado cerca del Secretario de Defensa, general Rafael Montalvo, por los castillos y torreones que se encuentran en nuestra zona marítima, algunos de los cuales están en muy mal estado.

Como quiera que se trata de propiedades que tienen gran interés para la historia nacional, se ha solicitado la reparación de los mismos.

[Handwritten signature] / 3



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Castillos de la Chorrera y Cojímar,
por Manuel Pérez Beato.

Revista de Arqueología.

No. 2, nov. 1938, p. 10-19.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Viejas postales descoloridas.

LOS FORTINES DE VELAZQUEZ.

Por Federico Villoch.

Guarneciendo de una ría
la entrada incierta y angosta,
sobre un peñón de la costa
que bate el mar noche y día,
se alza, gigante y sombría,
ancha torre secular
que un rey mandó a edificar
a manera de atalaya,
para defender la playa
contra los riesgos del mar.

CORRECTA décima con la que da comienzo a su magistral poema «El Vértigo», el gran poeta español don Gaspar Núñez de Arce, y que otro grande de las letras cubanas, don Aniceto Valdivia, «Conde Kostia», recitaba entre clamorosos aplausos en nuestras veladas literarias del tiempo viejo. encantándonos también con ellas en las juveniles «Noches de Versos» que llevábamos a efecto en un rincón del Parque Central los pichones poéticos de entonces, desde las doce y media, después de terminadas las funciones teatrales, hasta las tres y las cuatro, y a veces, las cinco y las seis de la mañana. Cuantas veces nos enfrentamos con el «Torreón de San Lázaro» —una de esas atalayas—nos vienen a la memoria esos inspirados octosílabos del autor de «Los Gritos del Combate», no sin dolernos del abandono e inercia en que hasta hace poco se tenía esos vestigios de nuestra historia del descubrimiento, convertidos en refugio de indigentes nocturnos, y hasta en servicios sanitarios de despreocupados transeúntes...

Las costas de Cuba están rodeadas de gran número de esas atalayas y torreones, como la de «El Vértigo», no levantados por ningún rey, ciertamente; pero sí por los subalternos de los ataques del mar. sino del de los Jacques de Sores, los Drake, los Morgan, los Richard, los Girón y otros caballeros piratas que a menudo las asaltaban, causando en ellas, en sus miserables chozas y en sus amedrentados e indefensos habitantes, más destrozos que el más formidable y desencadenado de los ciclones.

No vamos a hacer un trabajo sobre arqueología, de la que, aunque somos entusiastas, no poseemos conocimientos que valgan gran cosa, sino una modesta y pintoresca relación que, dadas las importantes circunstancias bélicas que confrontamos, puede tener su interés inmediato y su actualidad relativa. Los ministros de Defensa de aquella época, o sean los gobernadores de la Isla, se llamaban don Diego Velázquez, don Francisco Morales, don Pánfilo Narváez, Juanes Dávila, An-

tonio Chávez, Gonzalo Pérez de Angulo, Mazariago, Osorio, don Gabriel Montalvo, que fundó la noble familia de su apellido, tan conocida y apreciada en Cuba, y don Pedro Valdés, a quien le cabe la gloria de haber acabado con el contrabando de aquella época; si bien no pudo extirpar del todo esa mala hierba que siguió creciendo e invadiendo toda la Isla; don Juan de Tejada y otros; y entre los ingenieros que bajo las órdenes de estos gobernadores levantaron las primeras obras de defensa de aquella Habana primitiva, se encontraba, entre otros, don Juan Bautista Antonelli, que comenzó a construir los castillos del Morro, de la Punta, de la Fuerza, y los torreones y castilletes de Marianao, Chorrera, San Lázaro, Cojímar, Bocas de Jaruco, Gibara, Morrillo, de Matanzas; Morro, de Santiago de Cuba, etc., etc. Al presente, lo mismo el Fortín de la Chorrera, que el de Cojímar, y suponemos que todos los demás de su clase, están custodiados por soldados de Infantería de Marina, en previsión de que nos ataquen los Sores, Morgan, Richard y Girón modernos que hoy nos amenazan, deslizándose alrededor de la Isla, ocultos entre dos aguas, como voraces tiburones esperando el momento de lanzarse sobre sus víctimas...

Cuando se entra en el recinto oscuro y húmedo de estos torreones, recordamos el «Miserere», de Núñez de Arce:

¡Cuántas altas potestades,
cuántas grandezas pasadas,
cuántas invictas espadas,
cuántas firmes voluntades
en aquellas soledades
muestran sus restos livianos!
¡Cuántos cráneos soberanos
que el genio habitara en vida.
convertidos en guarida
de miserables gusanos!

Alrededor de estas olvidadas y antiguas fortalezas, no se ven, como en el tiempo en que se alzaron, costas solitarias ni humildes chozas indias, ni campos desolados, sino que:

A medida que decrece
la luz misteriosa y vaga,
todo murmullo se apaga,
y el cuadro se desvaneca.
Con el alba que aparece
el cortejo se evapora;
y mientras la blanca aurora
esparce su lumbre escasa,
a lo lejos silba y pasa
la rauda locomotora.

Muchos de esos viejos castillitos roqueros han vuelto a estremecerse algunas veces con las palpitaciones de la vida moderna: el torreón que está frente a la playa de Marianao, al que de jóvenes nos

subíamos algunos excursionistas a «ver de cerca», con gemelos de larga distancia, las lindas sirenas que se bañaban en aquellas olas y se recostaban sobre el blando lecho de aquellas arenas. Actualmente hemos visto en lo alto de la torre una antena, lo que demuestra que se ha instalado allí una estación receptora de radio; y también unos soldados de Infantería de Marina, arma al hombro, haciendo guardia. Por su construcción y especial aspecto, este castillito recuerda el que se levanta a la orilla izquierda del Guadalquivir, en Sevilla, y que se conoce con el nombre de la «Torre del Oro». Tentados estuvimos alguna vez de «tirarle una instantánea» a este torreón de Mariana; pero—¡Guarda, Pablo!—¿y si nos tomaban por espías del Eje?

El Castillito de la Chorrera fué alquilado al Gobierno por el doctor Pereda y nuestro primo Alfredo Villoch, y fundaron en él por el año 1903. 4, 5, un alegre y famoso club al que, siguiendo el ejemplo de la época, le llamaron «El Chivo», en el que celebraban divertidos almuerzos y ruidosas cenas de arroz con pollo los artistas vernáculos más populares y conocidos de entonces: los hermanos Robreño, Sarzo, Arturo Ramírez, etc., todo lo que dió argumento para nuestra obra «El Castillo Encantado». A una invocación de uno de los personajes de la obra, surgía como una aparición, de lo más profundo de la cisterna del castillo, la espantable figura del pirata francés Jacques de Sorez: todos gritan; huyen medrosos; pero una de las pardas rumberas que asistían a la bachata, lo cogía por su cuenta; lo acariciaba y le peinaba las barbas; le hacía bailar el yambú—el yambú, el precursor de la «conga»—y el feroche pirata acababa por convertirse en un pedazo de jalea de guayaba, con lo que se ponía de manifiesto el poder incontrastable de Cubanacán: lo mismo le pasaría a Hitler si, por azares de la guerra, desembarcara hoy en el Castillito de la Chorrera, y se encontrara con otro grupo de jóvenes alegres como los que en aquel tiempo lo ocupaban: porque es nuestra mejor arma, nuestra música.

Nuestro primo Alfredo Villoch, uno de los jóvenes más populares de aquella época, era inteligente y simpático en grado sumo. Figuró con Frank Menocal entre los organizadores del departamento de Tiscornia, al instaurarse la República, y fué más tarde empleado de la Secretaría de Sanidad, en los tiempos de los doctores Enrique Núñez, López del Valle, etc., y entusiasta fundador del «Club Atlético», el primero en Cuba de su clase, instalado en la calle del Prado, en la casa que antes ocuparan los «Baños de Belot» y en la que se oía por mañana y tarde el alegre vocerío de los jóvenes socios entregados a sus peculiares ejercicios. Al lado de los antiguos «Baños de Belot», antes citados, y que se hallaban donde hoy está la parte del hotel Sevi-

lla, por Prado, existía una casita ocupada por la popular barbería Salón Benito. Esta barbería de Benito era un rincón de juventud, muy simpático y atrayente, palpitante de risas y bromas de buena ley, a la que acudían para servirse los asociados del club después de terminar sus ejercicios. El dueño y el oficial, éste un fantástico joven oriental, tenían fama de inventores. Entre los dos habían inventado cepillos, peines, moteras y perchas, que ellos llamaban «higiénicas», llegando un día su afán inventivo al extremo de «descubrir» un nuevo aeroplano, en aquella época en que aún estaban relativamente en sus principios estos aparatos voladores. Deseosos de un premio, o de un apoyo, fueron a ver un día al alcalde de La Habana, que lo era por aquella época, el inolvidable caballero, General Dr. Fernando Freyre de Andrade, de cuya visita se cuenta un gracioso detalle. Freyre oyó con gran interés la explicación de los dos jóvenes inventores, y terminada ésta, les dijo con la mayor seriedad:

—Fues bien, señores: el Ayuntamiento de La Habana está dispuesto a votar una pensión—gesto de satisfacción de los dos oyentes—para recluirlas a ustedes en el asilo de Mazorra... y para que allí no les falte nada mientras se curen de su locura.

Lo que no les hizo falta, porque con aquella categórica contestación y el consiguiente choteo que le armaron los atléticos al enterarse de lo sucedido, quedaron completamente curados de su chifladura.

Y volvamos al Castillito de la Chorrera. Gracias a las iniciativas y al entusiasmo que por todos los deportes experimentaba nuestro primo Alfredo, se celebraban frecuentemente alrededor del viejo fortín, animados concursos de natación y regatas a remo, envolviéndolo en un agradable ambiente de juventud y alegría. Alfredo Villoch falleció en 1934; su entierro fué una elocuente manifestación del aprecio que le tenían todas las clases sociales; despidió el duelo su íntimo e inseparable amigo, el doctor Carlos Manuel de la Cruz.

Al lado del Castillito de Cojímar existían los antiguos Baños de Portela, únicos de que allí por los años 1904, 5, etc., disponían los temporadistas de Guanabacoa y de aquel pintoresco caserío; y frente a los baños se levantaba un elegante chalet que un célebre político de la época —P. G.—le había regalado a una famosa artista—M. C.—su amiga: de los baños no quedan más que los huecos de las pocetas; y del chalet sólo los cimientos: en tanto, el Castillo, uno de los fortines de Velázquez, del que nos venimos ocupando, se conserva allí firme y enhiesto, como en los mejores días de su historia; resistiendo incommovible los embates de las olas y de los años, tal como las antiguas tradiciones y viejas costumbres, que no pueden arrancar ni demoler las modas ni los caprichos del día.

Sacude el mar su melena

de crespas olas rugiendo,
y con pavoroso estruendo
los aires asorda y llena.
Pero una playa de arena
su audaz cólera contiene...
¡Ay! ¿Quién habrá que refrene
el tormentoso oceano,
que en el pensamiento humano
ni fondo ni orillas tiene?

Son célebres, de estos fortines, el del Siboney, próximo a Santiago de Cuba, la primera fortaleza que tomaron los americanos en la guerra contra España en 1898, por cuyo solo hecho motivos sobrados había para declararlo monumento nacional. El Castillo de Gibara, en el que se guarecieron, defendiéndose, Sergio Carbó y sus compañeros Lucilo de la Peña, Carlos Hevia, Díaz Versón y demás, en aquella arriesgada expedición contra el gobierno de Machado, en 1930, de la que les quedó el nombre de los Gíbaritos. El Torreón de la Playa de Guanabo, al que algunas veces iban a hacer ejercicios y pernoctaban los boy-scouts de Loustalot. Casi todos estos fortines fueron levantados, años más, años menos, durante el gobierno de don Diego Velázquez, pues los pueblos que éste fundó casi todos se hallaban en la costa; y era aquella la única defensa con que contaban: Puerto Príncipe se hallaba donde hoy está Nuevitas, y La Habana, en la costa sur, boca del río Mayabeque, o sea Batabanó. Los defendían en aquellos tiempos jefes militares nombrados por los vecinos de los pueblos, y llamados «capitanes a guerra», mandando cada uno un buen contingente

de milicianos que día y noche recorrían las costas.

Sería de utilidad que se abriese, por ejemplo, en el Torreón de San Lázaro, una pequeña estación de correo y telégrafo, que no dejarían de aprovechar gustosos los turistas americanos para escribir y telegrafiar a sus familiares, como un detalle pintoresco de su «Excursión to Havana». Los americanos de la Primera Intervención aprovecharon el viejo Torreón de San Telmo, que se hallaba en la calle de Cuba, antigua Maestranza, para instalar la primera planta de ozono que funcionó en La Habana, el año 1899. Se le llamaba ozono al agua de mar descompuesta por la electricidad, y que servía para regar las calles como un desinfectante poderoso: éste, uno de los Fortines de Velázquez, gracias a la útil aplicación que le dieron los americanos, «continuó matando enemigos».

Tres siglos y medio después de las épocas velazquianas, en la noche del 11 de abril de 1895, un endeble «botecito», juguete de las olas, bogaba frente a la costa Este de Guantánamo, hacia el lugar conocido por «Las Playitas», conduciendo a su bordo un escaso número de hombres, que horas más tarde desembarcaban en aquellos inhóspitos arrecifes, a la vista

del Fuerte de Yateras, otro de los viejos Fortines de Velázquez, mudo ante la portentosa hazaña, sabiendo que esta vez no se las había con Jacques de Sores, ni con Drake, ni con Richard, ni con Girón, ni con Morgan, ni con ninguno de aquellos bucaneros y piratas con los que había refuido en legendarios combates, sino con un grupo de valientes heraldos de la Libertad de Cuba, ante cuya encendida fe e insólita bravura, no valían ni cerbatanas, ni culebrinas, ni arcabuces, ni cañones, ni muros almenados, ni torreones, ni castillos, ni murallas, «ni capitanes a guerra»: Máximo Gómez, Martí, Angel Guerra, Salas, Borrero...

Escribe Martí en su Diario: Rumbamos mal. Ideas diversas y revueltas en el bote. Más chubascos. El timón se pierde. Fijamos rumbo. Llevo del remo de proa. Salas rema seguido. Paquito Borrero y el General ayudan de popa. Nos ceñimos los revólveres. Rumbo al abra. La luna asoma roja, bajo una nube. Arribamos a una playa de piedras. La Playita, al ple de Cajobabo. Me quedo en el bote, el último, vaciándolo. Salto.

Y pues dimos comienzo a esta postal invocando el genio de Núñez de Arce—recordar al gran poeta de El Idilio, también tiene de vieja postal descolorida de la literatura—démosle fin, copiando igualmente, los versos que dice La Locura, al final de su poema La Guerra, en sus famosos Gritos del Combate:

Diéronse golpes crueles,
hasta que, hueca y ufana,
llegó la locura humana
sonando sus cascabeles.

Puso paz entre los dos,
y dijo con desenfado:
¿Qué es esto? ¿Habéis olvidado
que sois imagen de Dios?

Tal vez la inmortalidad
con justo título esperen
los que por la Patria mueren,
por Dios y la Libertad.

Pero que el hombre sucumba
en conquistadora guerra,
cuando siete pies de tierra
le bastan para su tumba;

o que en lucha fratricida,
entre, sin saber quizá,
ni por qué la muerte da,
ni por qué pierde la vida.

Esto mi paciencia apura;
y cuantas veces lo veo,
aunque soy Locura ¡creo
que es demasiada locura!

Mientras no suene la hora de La Razón,
no hay más que defenderse; y no está de más, como antes indicamos, que la Junta de la Defensa Nacional aproveche, en lo que puedan ser útiles—un pistolón del tiempo de Carlos V, también hace lo suyo—Los Fortines de Velázquez.

Handwritten signature and date: 1912

DEL PASADO

El Torreón de La Habana

Por el Conde San Juan de Jaruco

EL almirante de galeones don Juan Bitrián de Viamonte, capitán general y gobernador de la isla de Cuba, tenía en la Corte por el año 1633 al procurador Simón Fernández de Leytón, exponiendo a la Corona distintos asuntos de interés para esta Isla, entre ellos la construcción del torreón de la Chorrera, con el objeto de establecer allí piquetes que vigilasen y se opusiesen a que los buques enemigos se surtiesen de aguas potables en el río Almendares.

Después de una inspección que realizaron el marqués de Cadereyta y don Carlos de Ibarra, general y almirante de la Real Armada, dispuso la Corona el 9 de octubre de 1634, que se llevara a cabo en La Habana, entre otras obras de fortificación que se acordaron, la construcción del torreón de la Chorrera. Poco después, el capitán general Francisco Riaño y Gamboa, sucesor de Bitrián de Viamonte en el gobierno de esta Isla, ordenó al general Antonio de Oquendo y a varios militares veteranos e ingenieros que a la sazón se encontraban en esta capital, a que levantaran los planos para llevar a cabo la edificación del referido torreón.

El 15 de septiembre de 1639, llegó a Cuba para tomar posesión de su gobierno, el maestre de campo don Alvaro de Luna y Sarmiento, hermano del conde de Salvatierra, el cual previendo un posible ataque a La Habana por los holandeses, en combinación con los portugueses, comisionó al notable ingeniero Juan Bautista Antonelli, para que con la mayor rapidez realizara en esta plaza distintas obras de fortificación, entre ellas, la construcción del torreón de la Chorrera. Valiéndose Antonelli de unos planos que en 1641 había expuesto a la Corona el general Luis Fernández de Córdova, emprendió la edificación del referido fuerte o torreón.

El mencionado capitán general Luna y Sarmiento, comunicó a la Corte en el mes de mayo de 1643, que ya estaba terminado en la Chorrera, junto a la desembocadura del río Almendares, el fuerte que denominó «Santa Dorotea», y al cual dotó con once piezas de artillería. El edificio tenía ochenta pies cuadrados por cuarenta de

altura, y en vez de escaleras, le fueron contruidos unos puentes levadizos. Se le hicieron aljibes, almacenes y barracas, teniendo capacidad, como dijo Antonelli, para alojar a cincuenta hombres. Su primer alcaide fué don Pedro Salgado, siendo sustituido en 1647, por don Antonio Hurtado del Clavo.

Varios de los alcaides del torreón de la Chorrera, son ascendientes de ilustres familias cubanas, entre ellos, don Antonio Hurtado del Clavo, que era cuñado de don José Armenteros y Guzmán y López de Avilés, alcalde de la Santa Hermandad, y don Antonio Montaña y Guzmán de Armenteros, que fué gobernador del referido fuerte, y más tarde teniente del castillo de la Punta, y el cual dejó por hija a:

Doña María Teresa Montaña y Fernández de Ocarro, que casó con don Simón Maroto y Ruiz Guillén, y los cuatro tuvieron entre otros hijos: a doña Manuela Maroto y Montaña, que casó con el licenciado Antonio Ponce de León y Ortiz, natural de Madrid, teniente coronel de los Reales Ejércitos, escribano de Guerra y Marina de la plaza de La Habana, dando origen más tarde a los marqueses de Aguas-Claras y condes de Casa-Ponce de León y Maroto.

Los valientes habaneros, don Antonio Fernández-Trebejo y Zaldívar, y don Luis José de Aguiar y Pérez de la Mota, coroneles del Ejército y miembros de las más destacadas familias del país, se distinguieron notablemente defendiendo el torreón de la Chorrera, cuando la guerra con Inglaterra, en que fué destruido este baluarte por el invasor, cayendo prisionero Fernández-Trebejo el 30 de julio de 1762, al desembarcar los ingleses por este lugar para bombardear La Habana. La toma de este torreón señala en la Historia, el segundo desembarco que realizaron los ingleses en esta ciudad, los cuales hicieron su asiento en San Antonio (lugar donde hoy se encuentra el cementerio), «poniéndose buen cuidado por los dos extremos de mar y tierra; arrimaron a esta playa de la Chorrera dos bombardas con que empezaron a bombardear la ciudad, al mismo tiempo que en la Cabaña plantificaron varios morteros, dirigiéndolo sus bombardas al castillo de los Tres Reyes o el Morro». Su compañero Aguiar, también hizo prodigios de valor defendiendo el referido torreón, resistiendo el ataque de los buques y oponiéndose al desembarco del enemigo, hasta que se le ordenó abandonarlo, para que no corriera la misma suerte



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

2

que su valiente compañero Fernández-Trebejo. Entonces, se replegó Aguiar hacia San Lázaro, donde batió valerosamente al inglés, y viendo el daño que éstos ocasionaban desde la batería que habían improvisado en Taganana (altura donde hoy se encuentra el hotel Nacional), los acometió con quinientos milicianos y ciento cincuenta esclavos, de los cuales, ciento cuatro supervivientes fueron declarados libres por su heroico comportamiento. Aguiar desalojó poco después al enemigo de la altura en que se habían hecho fuertes, pasando más tarde al sitio denominado el Horcón (por donde está el actual mercado), y allí, con igual valor, contuvo el progreso de los asaltantes desembarcados por Cojimar. Rehusó asistir a la reunión de los jefes que se convocaron para tratar de la capitulación de esta plaza, y luego que se entregó ésta, se negó a reconocer al vencedor.

El mencionado don Luis José de Aguiar y Pérez de la Mota, coronel de infantería de los Reales Ejércitos, era además coronel de milicias y regidor fiel ejecutor del ayuntamiento de La Habana. Por sus heroicos hechos realizados du-

rante la guerra con Inglaterra, el gobierno español le hizo varias mercedes, y en su honor, a una de las principales calles de esta ciudad, se le puso su nombre.

Más tarde, el torreón de la Chorrera, fué totalmente reconstruido, en forma de rectángulo abaluartado, cuyos lados exteriores son de veinte y seis varas el mayor y de veinte el menor, estando a catorce de altura sobre el nivel del mar. Consta de dos pisos y tiene alojamiento para veinte y ocho hombres.

Las familias de Aguiar y de Fernández-Trebejo, proceden de Madrid, y se establecieron en La Habana a principios del siglo XVII, dando origen a una numerosa y distinguida descendencia, que ha brillado durante varias generaciones en el clero, en el ejército y en la administración del país.

El citado don Antonio Fernández-Trebejo y Zaldivar, coronel de infantería de Ingenieros, jefe de la plaza de La Habana, fué además insigne matemático, autor de un plan notable de fortificación para esta Isla y trazó los planos del edificio de la Intendencia (donde hoy se encuentra instalado el Tribunal Supremo de justicia de la República), del primer teatro habanero y de otros edificios públicos. El capitán general conde de Ricla, le encomendó la reconstrucción del Morro, después de haber sido destrozado por los ingleses en 1762.



Histórico Castillo se Halla Abandonado

V. H. N.
**Se Trat adel Castillo de Cojí-
 mar que ni Siquiera Tiene
 Custodia de la Marina**

GUANABACOA, abril 10.—Es de todo punto lamentable que el histórico Castillo de Cojímar se encuentre completamente abandonado. Hace algunos años la añosa fortaleza se hallaba en idéntico estado; pero a gestiones de influentes temporadistas del balneario, se logró de la Marina de Guerra que designara a un cabo para la custodia del mismo; vigilancia por cierto muy necesaria en un pueblo como Cojímar, casi huérfano de ella.

Y ya que del Castillo de Cojímar hablamos, véanse estos ligeros apuntes que damos a conocer, para que se vea cuánta razón nos asiste al solicitar que el Castillo en cuestión esté custodiado por alguna autoridad competente.

El Castillo de Cojímar se construyó en el año 1645, por el maestro de campo don Alvaro de Luna; y según los datos que aparecen apuntados en la historia del estimado compañero señor Elpidio de la Guardia, esta fortaleza se defendió heroicamente cuando los ingleses invadieron la villa de Guanabacoa, en el año 1762; y allá en el año 1807 evitó que cayera en poder del enemigo la fragata "Pomona", que conducía un valioso cargamento.

Por todos estos antecedentes es que sugerimos del Ministro de Defensa Nacional que vuelva a destinar a un miembro de nuestra Marina de Guerra para que atienda al Castillo de Cojímar, que no debe jamás permanecer abandonado.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

NUESTRAS FORTALEZAS COLONIALES

Estas nobles piedras, restos de nuestro pasado colonial, seguirán hablando el alto lenguaje de la historia a las futuras generaciones.— Cada sillar, cada dovela, cada escudo han sido testigos de encarnizadas luchas por su posesión.— Ellas han visto cómo llegaban y se alejaban bajel piratas con ansias depredatorias.— Tenemos el deber de conservar estas viejas reliquias rodeadas del prestigio que merece su venerable recuerdo.—

Cinturón maravilloso de piedras centenarias ennoblecidas por la pátina del tiempo, mudos testigos de heroicas actitudes, de increíbles crueldades y dramáticos sacrificios, restos grandiosos de un pasado colonial que llena con sus miserias y grandezas páginas capitales de nuestra historia, las fortalezas que los conquistadores españoles edificaron para defender al naciente vecindario de San Cristóbal de la Habana de los continuos saqueos de corsarios y piratas, rodean a la ciudad actual como precisas gemas de una corona de recuerdos.

Estratégicamente situadas para otear el horizonte atlántico, sus macizos sillares, en los que a veces están primorosamente tallados bellos escudos reales o un ilustre apellido de gobernador, parecen desafiar con la serena majestad de su granítica dureza el impacto terrible de los siglos.

¡Evocadoras y nobles piedras que continuarán hablándole a las futuras generaciones cuando otras construcciones de estos últimos tiempos hayan desaparecido!

Castillos de la Fuerza, del Morro, de la Punta, de San Carlos, de la Cabaña, del Príncipe, de Atarés, ¡cuántos secretos podrían contarnos si sus piedras hablaran! En un lejano ayer han sido testigos de las depredaciones de los bajeles piratas de Francis Drake, de Henri Morgan, de Jacques de Sores, de el Olonés y de tantos otros tigres del mar, franceses, holandeses o ingleses que mantenían en continuo terror a la buena población habanera en sus inicios como burgada. Y cuando las casas reinantes en Europa no lograban entenderse en sus agrias pugnas territoriales, éstas tenían dolorosas repercusiones en sus piedras. Los muros casi ciclópeos de el Morro, la Punta, la Chorrera y Cojímar tuvieron que soportar las profundas heridas de los cañones ingleses de la flota de Sir Georges Pocok, cuando en 1762 ocupó la Isla para agregarla

como uno de los más bellos florones a la corona de Su Majestad el rey Jorge III. Y si hubo pena, también se encontró gloria, porque en la defensa de la ciudad, Pepe Antonio, con su heroísmo, escribió para la historia una página brillantísima.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

La época republicana no ha cumplido aún con su deber en la conservación de estas fortalezas centenarias. Los gobernantes cubanos han sido bastante indiferentes a sus valores his-

tóricos y a las sugerencias del recuerdo. Con increíble ligereza adaptaron algunos de estos castillos para viviendas o alojaron en ellos oficinas y cuarteles. Las viejas fortalezas tuvieron que soportar reparaciones de gusto dudoso. Los nobles sillares fueron ultrajados con la vecindad del cemento.

Ahora —se dice— algunos individuos abrigan la esperanza, o mejor dicho, tienen la sacrílega idea de lograr permiso para insta-

lar un club a la sombra de estas piedras venerables. Sería envilecer a estas edificaciones darles una función carente de grandeza.

Reliquias del pasado y recuerdos de una época en que Cuba apenas salía del descubrimiento, y La Habana, casi acabada de fundarse, comenzaba a tener conciencia de su papel de capital de la Isla, esas viejas fortalezas son marcos ideales para instalar en ellas museos de recuerdos históricos o de progreso social e

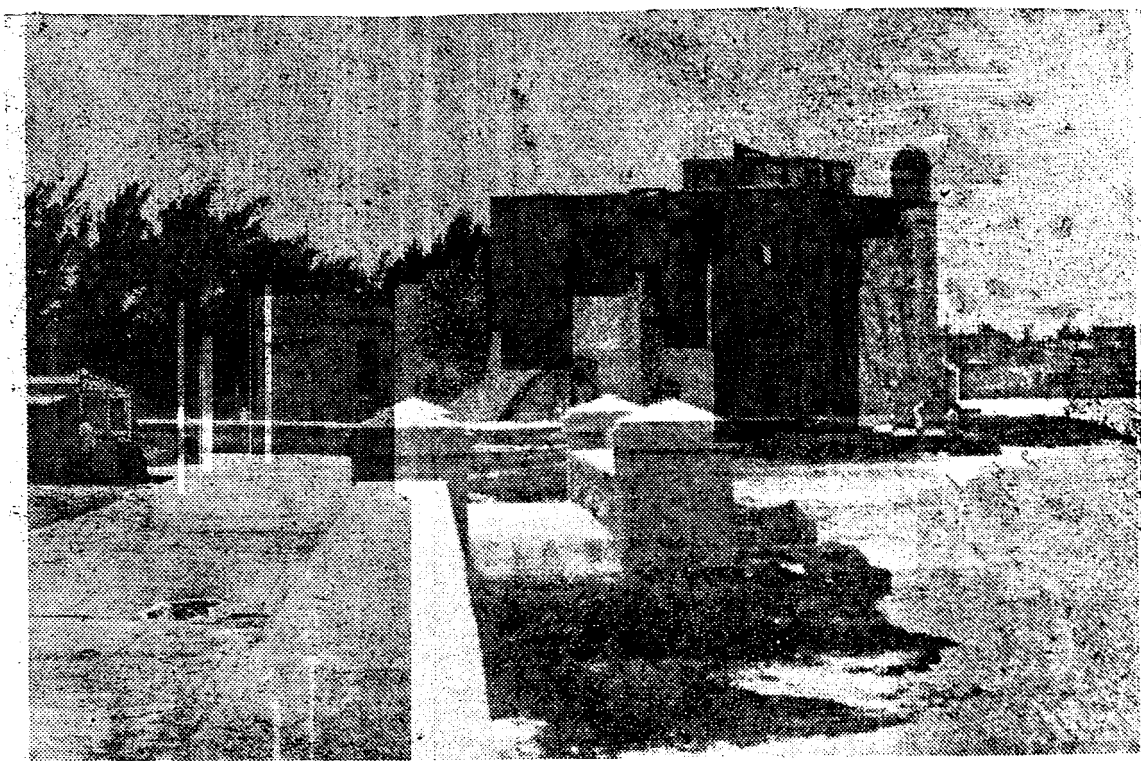
intelectual. ¿Acaso el castillo de la Fuerza no sería sede admirable para el Museo de la Independencia, donde se agruparían debidamente catalogados y por orden cronológico cuantos documentos, retratos, cuadros, dibujos, y otros objetos tuviesen relación con nuestras guerras emancipadoras?

Esta y no otra, es la función que deben tener en el porvenir estos viejos castillos que son páginas vivas de nuestro pasado.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



El temor a los ataques de corsarios y piratas hizo que hacia mediados del siglo XVII se co-

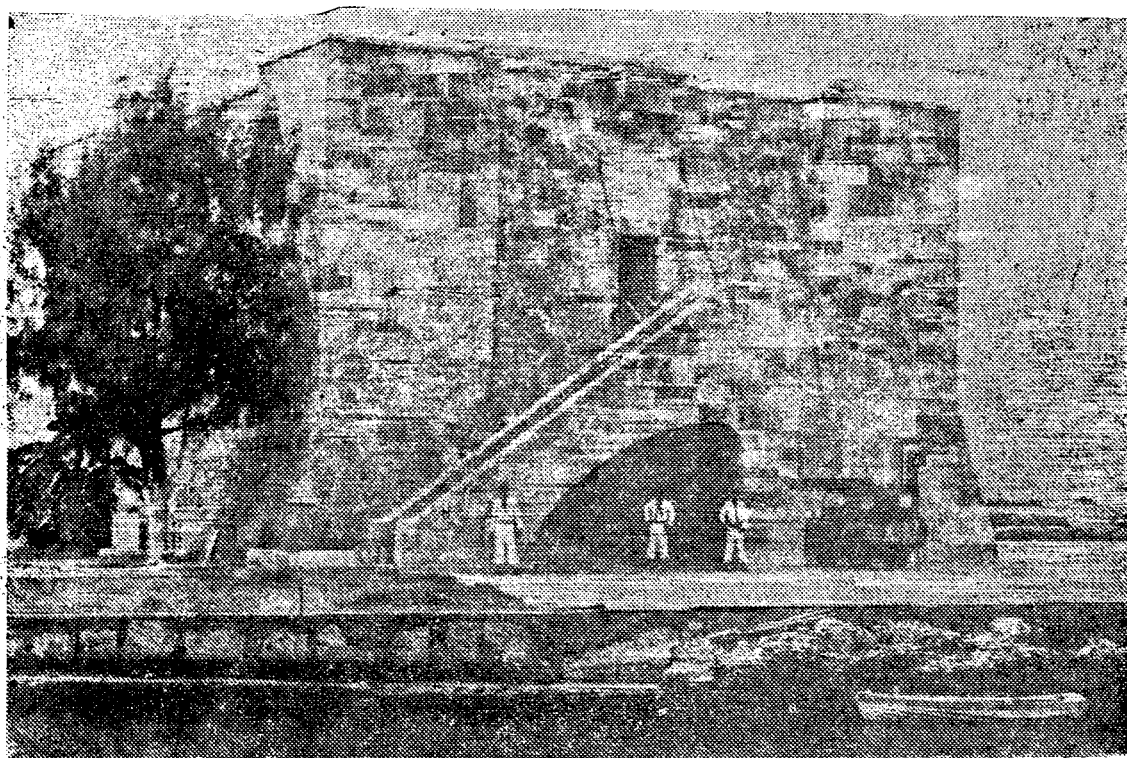
menzase la construcción de estas fortalezas a fin de prevenir que por estos lugares estratégicos se efectuasen desembar-

cos enemigos que sorprendiesen a los defensores de la ciudad, Según los historiadores



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA



fueron los propios vecinos los que costearon las obras en las que se gastaron veinte mil ducados. El Torreón de la Chorre-

ra fué casi totalmente destruido por los ingleses y reconstruido más tarde en su forma

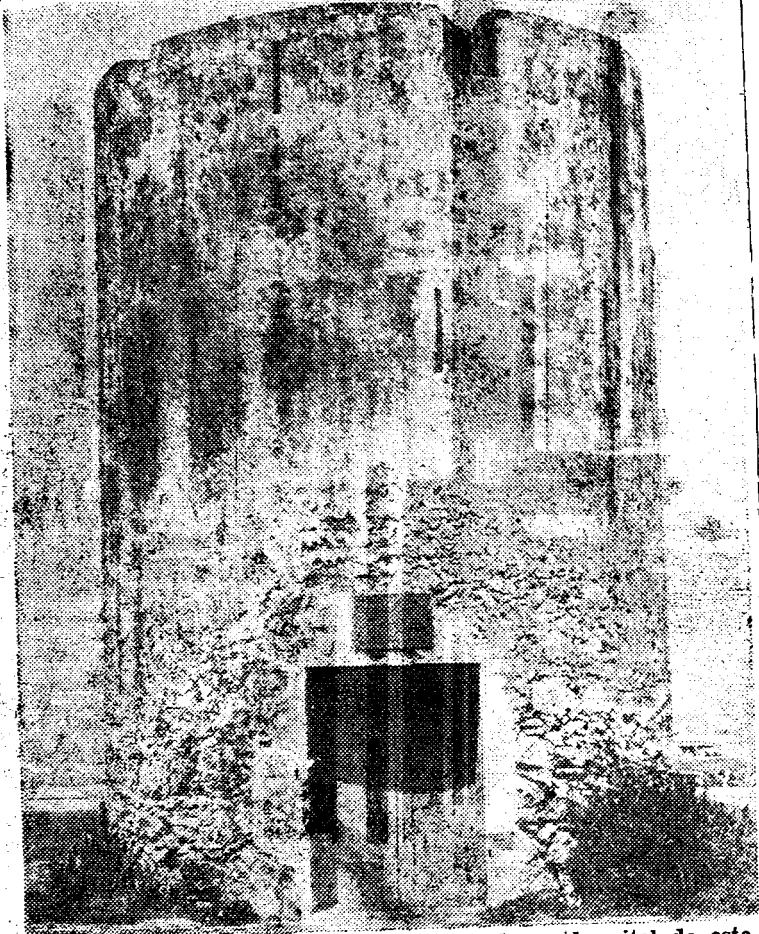
actual. Ocupados ambos por la Marina de Guerra se le quiere dar al de Cojímar la noble función de albergar un museo.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

TORREON DE SAN LAZARO



Como centinela avanzado que tiene a su cargo otorgar el horizonte para evitar sorpresivos ataques de bajeles enemigos, se erigió durante el siglo XVIII el llamado Torreón de la Calata o de San Lázaro, por la ve-

la costa.

ciudad de un hospital de este mismo nombre. Modesta construcción militar, su misión era alojar a los vigías que noche y día hacían guardia a fin de alertar a la población cuando un barco pirata se acercaba a



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

EL TORREON DE LA CHORRERA

Varios años después de terminada la construcción de los castillos de El Morro y La Punta, y con motivo de la visita que por orden de S. M. hicieron a Cuba en 1633 el Capitán General Marqués de Cadereyta y el Almirante Carlos de Ibarra para inspeccionar el estado en que se encontraban aquellas dos fortalezas y la de La Fuerza, éstos, en el estudio que con otros oficiales de la plaza realizaron, creyeron conveniente recomendar, además de obras de reparación en dichos castillos, la construcción de dos torreones en las bocas, respectivamente, de La Chorrera y Cojímar, que sirvieran para impedir que por esos lugares estratégicos se realizaran desembarques de enemigos que pudieran internarse de tal manera en la Ciudad, sorprendiendo a sus moradores y defensores y sin que resultaren

efectivos hasta esos sitios los fuegos de La Fuerza, La Punta y El Morro.

Regulado, según Arrate, el costo de los torreones en veinte mil ducados, no se empezó su construcción hasta 1646, costeándolos de su peculio los vecinos de esos lugares, lo que, como es natural, agradeció S. M. extraordinariamente.

El torreón de La Chorrera resultó casi totalmente destruído en 1762 por la artillería de unos barcos ingleses que fondearon a hacer aguada en la desembocadura del Almendares, a pesar de la heroica defensa de don Luis de Aguiar. Fué entonces reconstruído en forma de rectángulo abaluartado, con dos pisos. En su batería acasamatada que da al mar tenía cuatro piezas de grueso calibre y en la azotea dos cañoneras con emplazamiento a barbeta. Su destacamento era de 28 hombres.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

EL TORREON DE SAN LAZARO

Sólo queda en pie como "cronicón de piedra", según lo llamó en unas de sus *Tradiciones Cubanas* Alvaro de la Iglesia, el Torreón de San Lázaro, construído más que para defensa, a manera de atalaya, sobre los arrecifes al Oeste de la Caleta que le da nombre, en la cual, según refiere el historiador José A. Treserra,

se apostaban los vigías y su construcción bastante fuerte les protegía al mismo tiempo para resistir

cualquier ataque, a la vez que su altura les permitía hacer señales de peligro que podían ser vistas desde la población, sin tener que marchar hasta ella, para dar el aviso de barco enemigo a la vista,

aunque el referido historiador, después de acuciosa investigación, no ha podido fijar la fecha en que fué edificado, inclinándose a opinar que es coetáneo de Las Murallas, pudiendo haber sido fabricado a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

LOS TORREONES DE
COJIMAR Y LA CHORRERA

Varios años después de terminada la construcción de los castillos de El Morro y La Punta, y con motivo de la visita que por orden de S. M. hicieron a Cuba en 1633 el capitán general marqués de Cadereyta y el almirante Carlos de Ibarra para inspeccionar el estado en que se encontraban aquellas dos fortalezas y la de La Fuerza, éstos, en el estudio que con otros oficiales de la plaza realizaron, creyeron conveniente recomendar, además de obras de reparación en dichos castillos, la construcción de dos torreones en las bocas, respectivamente, de la Chorrera y Cojimar, que sirvieran para impedir que por esos lugares estratégicos se realizaran desembarques de enemigos que pudieran internarse de tal manera en la ciudad, sorprendiendo a sus moradores y defensores y sin que resultaren efectivos hasta esos sitios los fuegos de La Fuerza, La Punta y El Morro.

Regulado, según Arrate, el costo de los torreones en veinte mil ducados, no se empezó su construcción hasta 1646, costeándolos de su peculio los vecinos de esos lugares, lo que, como es natural, agradeció S. M. extraordinariamente.

El torreón de Cojimar, levantado sobre la playa de este nombre, a 500 varas al Este de El Morro y a 200 del caserío de aquel nom-

bre, es, según Pezuela, un cuadrado que mide 26 varas en sus cuatro lados, por trece de altura, tenía emplazamiento de tres cañones y servicio de 18 hombres. Fué reparado en 1861.

El torreón de la Chorrera resultó casi totalmente destruido en 1762 por la artillería de unos barcos ingleses que fondearon a hacer aguada en la desembocadura del Almendares, a pesar de la heroica defensa de don Luis de Aguiar. Fué entonces reconstruido en forma de rectángulo abaluartado, con dos pisos. En su batería acasematada que ^{da} al mar tenía cuatro piezas de grueso calibre y en la azotea dos cañoneras con emplazamiento a barbota. Su destacamento era de 28 hombres.



TORREON DE
SAN LAZARO



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

El Torreón de San Lázaro

Sólo queda en pié como "cronicón de piedra", según lo llamó en uno de sus tradiciones habaneras Alvaro de la Iglesia, el torreón de San Lázaro, construido más que para defensa, a manera de atalaya, sobre los arrecifes al Oeste de la Caleta que le da nombre, en la cual, según refiere ^{el historiador} José A. Treserra, "se apostaban los vigías y sus construcción bastante fuerte les protegía al mismo tiempo para resistir cualquier ataque, a la vez que su altura les permitía hacer señales de peligro que podían ser vistas desde la población, sin tener que marchar hasta ella, para dar el aviso de barco enemigo a la vista", aunque el refererido historiador, despues de acuciosa investigación, no ha podido fijar la fecha en que fué edificado, inclinándose a opinar que es coetáneo de las Murallas, pudiendo haber sido fabricado a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII.



TORREÓN DE SAN LAZARO

José María de la Torre, La Habana Antigua y Moderna,
p. 105.

Jacobo de la Pezuela, Diccionario..., tomo III.

M. Pérez-Beato, Habana Antigua, p. 32.

José A. Treserra, El torreón de San Lázaro, (artículos)



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

TORREON DE SAN LAZARO

Construido a la orilla de lo que fué caleta de San Lázaro o de Juan Guillén, posiblemente a fines del siglo XVII o comienzos del XVIII, como torre de vigía diurna y nocturna para avisar a la población y a los guardianes de las fortalezas y murallas la presencia de buques enemigos.



EL TORREON DE SAN LAZARO

por José A. Treserra

Después del feliz desembarco del corsario francés Jacques de Sores por la caleta de Juan Guillén o de San Lázaro en la mañana del 10 de Julio de 1555, se percataron las autoridades españolas que gobernaban La Habana en el siglo XVI, de la necesidad, hasta entonces no sentida, de montar un servicio de vigilancia en el referido lugar, llamado posteriormente también, el caletón de San Lázaro. Y así en efecto se dispuso que los vecinos de las estancias próximas al caletón prestaran ese servicio de vigias diurnas y nocturnas, instruidas de avisar a la ciudad la presencia de buques enemigos, para poder en el futuro prevenirse de igual sorpresa, como aquella que culminó en el asalto y capitulación del castillo de La Fuerza Vieja.

Idos ya los corsarios, y vueltas que fueron las autoridades edilicias a San Cristobal de la Habana, del pueblo de indios de Guanabacoa donde se habían refugiado, acordóse en solemne cabildo en 8 de Febrero de 1556: "que haya velas de día é de noche", "dos hombres velen en la punta é caleta," como también "se acordó pagar las velas de dos hombre dia é noche en el orro é caleta".

Ya en cabildo de 30 de Marzo de 1552, el Señor Gobernador, platicando con los señores Alcaldes y Regidores "cerca de la preferción y buen aparejo que es menester tener cerca de la buena guarda desta villa y fortaleza" puesto que había entonces guerra entre España y Francia, "proveyó y ordenó lo siguiente":

"Primeramente= que ante todas las cosas, que en la fortaleza cada noche de más de los hombres que el Alcaide en ellas tiene velen con ellos tres hombres".

"Item= que en el Morro haya dos hombres de guardia que velen de día é noche para que no pueda parecer navio de que no se tenga aviso en esta forma é fortaleza".

"Item= que en pueblo viejo cada noche velen é atalayen dos hombres de a caballo los cuales sean de las personas a quien está mandado que tengan su caballo".

Esta disposición no fué todo lo previsora que pudiera haber parecido al Señor Gobernador, que tan celosamente se prometia "guardar é cumplir la cédula de Su Magestad", pues dejó sin guardar la caleta que tan propicia resultó al corsario francés que por ella se entró sin impedimento que le vedara llegar hasta la ciudad y medir sus armas con el bravo Juan de Lobera castellano de La Fuerza Vieja.

Con estos antecedentes ya se puede colegir la verdadera causa de haberse edificado a manera de atalaya el Torreón de San Lázaro sobre los arrecifes al oeste de "la caleta de la mar" como es también referida en los papeles de oficio, la caleta de aquel nombre. Es decir que en esa atalaya se apostaban los vigias de la caleta y su construcción bastante fuerte, les protegía al mismo tiempo para resistir cualquier ataque, a la vez que la altura del torreón les permitía hacer señales de peligro que podían ser vistas por el vigia del Morro y aún desde la misma ciudad sin tener que marchar hasta ella para dar el aviso de barco enemigo a la vista.

Y antes de entrar a discutir con Dn Félix Erenchun autor de "Anales de Cuba" y su colaborador Dn José Maria de la Torre narrador de "La Habana antigua y moderna", sobre la fecha en que ellos suponen fabricado el susodicho Torreón, veáse esta obra cita como curioso dato acerca del servicio de vigias de la caleta.

Del cabildo celebrado en 18 de Septiembre de 1556 se copia: "é digeron que por quanto ya su merced le es notoria la paz que su Magestad ha sido servido hacer con el Rey de Francia é que ansimismo se tiene noticia no haber corsario francés agora por estas partes e que ansimismo el invierno sobreviene é aquesta villa e vecino della están gastados é cansados ansi por el daño que de los franceses han recibido como por las velas que han tenido é guardado en esta villa é puerto, é pues por razón de la dicha paz é de no se tener nueva de ningún corsario se puede sobersearse la vela que ha habido".

Pero no conviniendo al parecer del Gobernador tal sobreseimiento de velas, el escribano del cabildo hizo constar: "acordado por su merced del dicho señor Gobernador é regidores que de aqui adelante é hasta que otra cosa se provea sobre eso, mandaron que vele de dia un hombre en el Morro é de noche dos hombre en la caleta é las demás velas se sobresean".

Luego, continuaron las velas é vigias de la caleta en virtud de este último acuerdo tomado en el cabildo citado, transcurriendo serenamente todo el año 1556 sin que este asunto de la vigilancia de la caleta ocupe ni preocupe la atención del magnífico Señor Gobernador ni altere la tranquilidad de Alcaldes y

Regidores entregados ahora a las albricias de la paz, y a otras actividades edilicias como prohibir la venta clandestina del casabí so pena de cien azotes junto a la Ceiba de la Plaza.

Como se habrá visto se habla y se dice de "la caleta" en todos los acuerdos sobre velas o vigias; pero en ninguna parte se hace referencia al "torreón"; y esto sucede porque no existía; pues bueno eran aquellos mandatarios de la "república y villa de San Cristobal de la Habana" para prescindir de la pomposa cita en sus cabildos de aquellos estupendos adelantos de la época, como era una fortaleza, un bastión, castillo o baluarte edificado para la mejor guarda de la villa, si era menester referirlo para el cumplimiento de aquellos solemnes acuerdos.

Y así como se ordenaba la vela o vigia en "el Morro", con esa precisión hubieran ordenado en "el torreón de la caleta".

De lo que en aquel entonces era la ciudad habitada por treinta vecinos a lo sumo a la caleta de San Lázaro había media legua, trayecto este que estaba cubierto de monte y cuya altura no podía ser dominada por la del torreón el cual en caso de haber existido no era divisado por los vigias de la fortaleza vieja, que esperaron siempre los avisos de los hombres a caballo como ya hemos visto, pues eran velas montadas las de la caleta.

Y esta conjetura le ocurre al que lo lea en las obras históricas de los acuciosos autores citados, que el torreón de San Lázaro fué construido hacia 1556; menos mal que la preposición temporal hacia, los puso a cubierto de una afirmación infundada, no siendoles de atribuir más que la hipótesis aventurada de fijar una fecha tan remota a esa construcción, haciendola casi

coetánea al castillo de La Fuerza, la construcción militar más antigua de la Habana y única en su género todavía en aquel año.

Así las cosas ya no se habla más de corsarios y de velas desde 1556, hasta que otros documentos nos revelan lo vaga que era la precitada noticia, cuarenta y tres años después.

Hablan las actas: "En la Ciudad de la Habana en treinta días del mes de Abril de mil e quinientos noventa e nueve años se juntaron a cabildo é Ayuntamiento según que lo han de uso y costumbre conviene a saber Dn Juan Maldonado Barnuevo caballero del hábito de Santiago gobernador y capitán general desta Isla y Diego Ochoa de la Vega y el Capitán Francisco de Avalos y Baltasar de Rojas regidores e por ante mí Luis Pérez Castilla escribano público de esta Ciudad y lo que se trató y proveyó es lo siguiente:"

"En este cabildo se vió una memoria de los gastos que el Capitán Francisco de Avalos ha hecho en el adobo y reparo del bohio de la caleta donde se recogen las gentes que están de centinela y guardia habiendo nueva de ingleses." Mandaron que de lo contenido se le de libranza para que de los maravedis de los propios se le pague."

Estando las gentes que estaban de centinela y guardia en la caleta prestando un servicio establecido en 1556, no tenían en 1599 más que un bohio de yagua y guano y no un torreón de mampostería para recogerse.

Los vocablos adobo y reparo, nos hacen deducir que ya existía ese bohio y que el Capitán Francisco de Avalos antiguo regidor del Ayuntamiento ha reparado y compuesto reponiéndolo

de algún deterioro sufrido por la acción del tiempo. Asi es que no disponiendo de mayor suma de maravedis para construir un torreón se contentaron con reparar un modesto bohio hecho en la caleta a guisa de cuerpo de guardia.

Al año y cuatro meses después en Septiembre lo. del año 1600 reclama el Capitán Avalos otros dineros al parecer de otras obras en la caleta, acaso las mismas del mismo bohio: "En este cabildo pidió por petición el Capitán Francisco de Avalos le paguen la solicitud y trabajo personal que tuvo en hacer un bohio grande en la caleta de la mar donde se recoge la gente en tiempo de rebato ansi los vecinos como forasteros y soldados del presidio como consta de su petición."

"E visto por la justicia y regimiento digeron que atento a que todo le consta por vista de ojos y ser fuera del lugar casi media legua y el mucho trabajo que pasó se le de libranza para que de los propios de esta ciudad se le den cien ducados al dicho capitán Francisco de Avalos y asi lo acordaron y firmaron".

Ahora, en este acuerdo el verbo "hacer" seguido de "un bohio" calificado de "grande" nos induce a creer que se trata de otra obra en la caleta, pero con igual propósito o destinada al mismo objeto que aquel de cuya reparación y pago de la misma se trataba en el cabildo del 30 de Abril de 1599. Es decir que siguen las construcciones de guano, sin que se disponga ninguna de mamposteria en la caleta, por el Ayuntamiento, único organismo administrativo que en aquella época entendia

en todas las obras públicas de la plaza, puesto que las pagaba creando subsidios por medio de repartimientos pecuniarios entre los vecinos de la fidelísima ciudad.

Y para mayor abundamiento y noticia leamos un acuerdo del cabildo de Junio 20 de 1603 que a la letra dice: "En este cabildo se confirió é acordó que se aderece el bohio de la caleta donde se guarece la gente de guerra que está de guarda en la dicha caleta en tiempo de enemigos y que para este efecto tome guano que estaba para obra del matadero y se cometa esta obra i veduría de ella el capitán Francisco de Avalos a quien le dieron comisión en forma y firmaron".

Aquí la palabra aderece nos vuelve a dar la idea que ya tenemos de que el bohio ya se había hecho y que se trata ahora tan solo de una composición que necesitaba.

Es de presumirse que un bohio en la caleta de San Lázaro batido todos los años por los fuertes vientos del norte, debía deteriorarse siendo menester reparaciones anuales, las cuales no podían hacerse esperar por la necesidad de cobijar a las velas o vigias de la caleta. Indudablemente que a la gente de guerra, como reza el acuerdo, más cuadraba un torreón de piedra y argamaga, que la pajiza cabaña criolla.

Pero en 1603 todavía no lo tenían, aunque nos hayan dicho que se hizo hacia 1556. Recordemos que el 18 de Septiembre de ese año, por la llegada del invierno se intenta relevar los vigias de la caleta, porque la guardia la hacían a la intemperie los sufridos vecinos comarcanos, hasta que aparece en

1599 el primer albergue para las velas o vigias de la caleta.

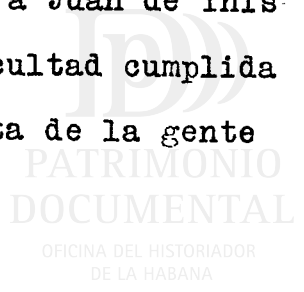
El cabildo que los Sres. Erenchun y la Torre, citan a continuación de su relato sobre la fecha de la edificación del Torreón, haciéndolo aparecer como antecedentes en que puede basarse su información, no se refiere en nada al torreón de San Lázaro, que a juzgar por su aspecto y construcción, sin más exámen, no es una obra militar defensiva de la ciudad y mucho menos por su situación que desde el punto de vista táctico, ninguna ventaja representaba adicho fin defensivo, sin que tampoco se descumbran emplazamientos propios de artillería de plaza, siendo solamente la fortaleza de la Fuerza Vieja la que los tenía en esa época; por lo que el dicho acuerdo que insertan en sus obras la Torre Erenchun no se refiere más que a una de las tantas composiciones que se hacían en la inadecuada fortaleza no concluida de un todo, y de ninguna manera a una obra que no existía en la Caleta de San Lázaro en el año de referencia pues el corsario Sores no encontró más resistencia que la de la Fuerza, porque en la caleta como se ha visto, cuando él desembarcó ni vigilancia había; y la prueba es que de su desembarco se informó el Gobernador Gonzalo Pérez de Angulo por dos hombres montados que el mandó a la caleta tanppronto como el vigia del Morro anunció la uca^{yt} del "capitán de los mares contra los católicos".



Antes que el acuerdo de 8 de Marzo de 1553, ya hubo otro en 26 de Agosto de 1552 que se refiere a ese mismo bastión y que dice: "se acordó que por cuanto en el bastión que se hizo en la playa en esta villa"; = luego al decir en esta villa no era a media legua fuera de ella como estaba la caleta, y continua: "están puestos cuatro pasamuros con sus cámaras los cuales son muy necesarios para la defensa de esta villa"; la obra de defensa de la villa no podía estar sino en la villa y no en la caleta. Es de notar que al decir "playa" el acuerdo, no se refiere a la caleta, la cual siempre es designada por su nombre geográfico en todos los documentos que se han transcrito.

La información de Erenchun y la Torre no se completó con el otrosi del documento a que ellos se refieren y que dice/

"Otrosi fué acordado en este dicho cabildo por los dichos señores Justicia e Regidores que por que fecho el dicho baluarte é acabado toda la gente de a pié que no está señalada para ir a la fortaleza cuando se tirase tiro, vaya é acuda con sus armas a dicho baluarte para que estén en guarda de la artilleria que en el está puesta é para esto es menester que se elija un capitán que recoja la dicha gente é la ponga en cordón é que el dicho capitán sea persona suficiente é de calidad para el dicho cargo é para ello nombraron a Juan de Inistrosa vecino desta villa é le dieron poder é facultad cumplida para usar de dicho oficio é cargo é tome la lista de la gente que está para el dicho baluarte é le haya."



Después del feliz desembarco del corsario francés Jacques de Sores, por la caleta de Juan Guillén o de San Lázaro, en la mañana del 10 de Julio de 1555, se percataron las autoridades españolas que gobernaban La Habana en el siglo XVI, de la necesidad hasta entonces no sentida, de montar un servicio de vigilancia en el referido lugar, llamado posteriormente el caletón de San Lázaro. Y así en efecto, se dispuso que los vecinos de las estancias próximas al caletón, prestaran ese servicio de vigías diurnas y nocturnas, instruídas de avisar a la ciudad la presencia de buques enemigos, para poder en el futuro prevenirse de igual sorpresa, como aquella que culminó en el asalto y capitulación del castillo de La Fuerza Vieja.

Idos ya los corsarios, y vueltas que fueron las autoridades edilicias a San Cristóbal de la Habana, del pueblo de indios de Guanabacoa donde se habían refugiado, acordóse en solemne cabildo de 8 de febrero de 1556: "que haya velas de día é de noche", "dos hombres velen en la punta é caleta", como también, "se acordó pagar las velas de dos hombres día é noche en el Morro é caleta".

Ya en cabildo de 30 de marzo de 1552, el Señor Gobernador, platicando con los señores Alcaldes y Regidores "cerca de la prevención y buen aparejo que es menester tener cerca de la buena guarda desta villa y fortaleza", puesto que había entonces guerra entre España y Francia, "proveyó y ordenó lo siguiente":

"Primeramente: que ante todas las cosas que en la fortaleza cada noche de más de dos hombres que el Alcaide en ellas tiene velen con ellos tres hombres".

"Item: que en el Morro haya dos hombres de guardia que velen de día é noche para que no pueda parecer navío de que no se tenga aviso en esta forma é fortaleza".

"Item: que en pueblo viejo cada noche velen é atalayen dos 198
hombres de a caballo los cuales sean de las personas a quienes es-
tá mandado que tengan su caballo".

Esta disposición no fué todo lo previsorá que pudiera haber parecido al Señor Gobernador, que tan celosamente se prometía "guardar é cumplir la cédula de Su Magestad", pues dejó sin guardar la caleta que tan propicia resultó al corsario francés que por ella se entró sin impedimento que le vedara llegar hasta la ciudad, y medir sus armas con el bravo Juan de Lobera, castellano de La Fuerza Vieja.

Con estos antecedentes ya se puede colegir la verdadera causa de haberse edificado a manera de atalaya, el Torreón de San Lázaro, sobre los arrecifes al Oeste de "la caleta de la mar", como es también referida en los papeles de oficio la caleta de aquel santo. Es decir, que en esa atalaya se apostaban los vigías de la caleta, y su construcción bastante fuerte, les protegía al mismo tiempo para resistir cualquier ataque, a la vez que su altura les permitía hacer señales de peligro que podían ser vistas por el vigía del Morro y aún desde la misma ciudad sin tener que marchar hasta ella, para dar el aviso de barco enemigo a la vista.

Y antes de entrar a discutir con Dn. Félix Bruchun, autor de "Anales de Cuba" y su colaborador Dn. José María de la Torre, narrador de "La Habana antigua y moderna", sobre la fecha en que ellos suponen fabricado el susodicho torreón, véase esta otra cita como dato curioso acerca del servicio de vigías de la caleta:

Del cabildo celebrado en 18 de septiembre de 1556 hacemos esta cita: ".....é digeron que por quanto ya su merced le es notoria la paz que Su Magestad ha sido servido hacer con el Rey de Francia é que ansimismo se tiene noticia no haber corsario francés agora por estas partes é que ansimismo el invierno sobreviene é aquesta villa

é vecino della están gastados é cansados así por el daño que de los franceses han recibido como por las velas que han tenido é guardado en esta villa é puerto, é pues por razón de la dicha paz é de no se tener nueva de ningún corsario se puede sobreseer la vela que ha habido".

199

Pero no conviniendo al parecer del Gobernador tal sobreseimiento de velas, el escribano del cabildo hizo constar: "acordado por su merced del dicho señor Gobernador é regidores que de aquí adelante é hasta que otra cosa se provea sobre eso, mandaron que vele de día un hombre en el Morro é de noche dos hombres en la caleta é las demás velas se sobresean".

Luego, continuaron las velas ó vigías de la caleta en virtud de este último acuerdo tomado en el cabildo citado; transcurriendo serenamente todo el año 1556 sin que este asunto de la vigilancia de la caleta, ocupe ni preocupe la atención del magnífico Señor Gobernador ni altere la tranquilidad de Alcaldes y Regidores, entregados ahora a las albricias de la paz y a otras actividades edilicias, como prohibir la venta clandestina del "casabí" so pena de cien azotes "en la Ceiba de la Plaza".

Como se habrá visto, se habla y se dice de "la caleta", en todos los acuerdos sobre velas o vigías; pero en ninguna parte se hace referencia al "torreón", y esto sucede porque no existía, pues buenos eran aquellos mandatarios de la "república y villa de San Cristóbal de la Habana", para prescindir de la pomposa cita en sus cabildos de aquellos estupendos adelantos de la época, como era un "caballero de piedra" un bastión, castillo o baluarte edificado para la mejor guarda de la villa, porque era siempre menester referirlos, para el cumplimiento de aquellos solèmnnes acuerdos.

Y así como se ordenaba la vela o vigía en "el Morro", con esa precisión hubieran ordenado en "el torreón de la caleta".

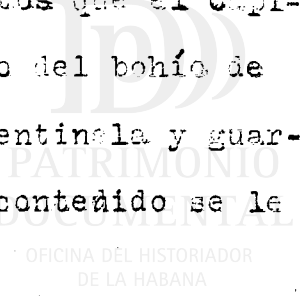
Desde el montón de casuchas habitadas por treinta vecinos, - que era la capital de entonces, a la caleta de San Lázaro, había media legua, trayecto este que estaba cubierto de monte y cuya altura no podía ser dominada por la del torreón, el cual en caso de haber existido no podía ser divisado por los vigías de la fortaleza vieja que esperaron siempre los avisos de los hombres a caballo como ya hemos visto, pues eran velas montadas las de la caleta.

Y esta conjetura le ocurre al que lea en las obras históricas de los precitados autores, que "el torreón de San Lázaro fué construído hacia 1556"; menos mal que la preposición temporal hacia, les puso a cubierto de una afirmación infundada no siéndole de atribuir más que la hipótesis aventurada de fijar una fecha tan remota a esta construcción, haciéndola casi coetánea del castillo de La Fuerza, la construcción militar más antigua de La Habana, y única en su género todavía en aquel año.

Así las cosas, ya no se habla más de corsarios y de velas desde 1556, hasta que cuarenta y tres años después otros documentos nos revelan la vaguedad de la noticia apuntada.

Hablan las actas: "En la Ciudad de La Habana en treinta días del mes de abril de mil é quinientos noventa é nueve años se ajuntaron el cabildo é Ayuntamiento según que lo han de uso y costumbre conviene a saber Dn Juan Maldonado Barrueco caballero del hábito de Santiago gobernador y capitán general desta Isla y Diego Ochoa de la Vega y el capitán Francisco de Avalos y Baltasar de Rojas regidores é por ante mí Luis Pérez Castilla escrivano público de esta Ciudad y lo que se trató y proveyó es lo siguiente:"

"En este cabildo se vió una memoria de los gastos que el Capitán Francisco de Avalos ha hecho en el adove y reparo del bohío de la caleta donde se recogen las gentes que están de centinela y guardia habiendo nueva de ingleses.- Mandaron que de lo conteído se le



201

de libranza para que de los maravedís de los propios se le pague".

Entonces, las gentes que estaban de centinela y guardia en la caleta, prestando un servicio establecido en 1556, no tenían en 1599 más que un bohío de guano y yagua y no un torreón de mampostería para recogerse.

Los vocablos adobo y reparo, nos hacen deducir que ya existía ese bohío y que el Capitán Francisco de Avalos antiguo Regidor del Ayuntamiento, ha reparado y compuesto reponiéndolo de algún deterioro sufrido por la acción del tiempo. Así es que no disponiendo de mayor suma de maravedís para construir un torreón, se contentaron en reparar un modesto bohío hecho en la caleta a guisa de cuerpo de -- guardia.

Al año y cuatro meses después, o sea en septiembre lro. del año 1600, reclama el Capitán Avalos otros dineros al parecer de otras obras en la caleta, acaso las mismas del mismo bohío: "en este cabildo pidió por petición el Capitán Francisco de Avalos le paguen la solicitud y trabajo personal que tuvo en hacer un bohío grande en la caleta de la mar donde se recoge la gente en tiempo de rebato así los vecinos como forasteros y soldados del presidio como consta de su petición".

"Visto por la justicia y regimiento digeron que atento a que todo le consta por vista de ojos y ser fuera de lugar casi media legua y el mucho trabajo que pasó se le de libranza para que de los propios de esta ciudad se le den cien ducados al dicho capitán Francisco de Avalos y así lo acordaron y firmaron".

Ahora, en este acuerdo, el verbo hacer seguido de un bohío calificado de grande nos induce a creer que se trata de otra obra en la caleta, pero con igual propósito o destinada al mismo objeto que aquel de cuya reparación y pago de la misma, se trata en el cabildo del 30 de abril de 1599. Es decir, que siguen las construcciones de guano y yagua, sin que se disponga ningunna de mampostería en la

202

caleta por acuerdo del Ayuntamiento, único organismo administrativo que en aquella época entendía en todas las obras públicas de la plaza, puesto que las pagaba creando subsidios por medio de repartimientos pecuniarios entre los vecinos de la fidelísima ciudad.

Y para mayor abundamiento leamos un acuerdo del cabildo de junio 20 de 1603 que a la letra dice: "En este cabildo se confirió í acordó que se aderece el bohío de la caleta donde se guarece la gente de guerra que está de guarda en la dicha caleta en tiempo de enemigos y que para este efecto tome guano que estaba para obra del matadero y se cometa esta obra í veduría de ella al capitán Francisco de Avalos a quien le dieron comisión en forma y firmaron."

Aquí la palabra aderece nos vuelve a dar la idea que ya tenemos, de que el bohío ya se había hecho y que se trata ahora tan solo de una composición que necesitaba.

Es de presumirse que un bohío en la caleta de San Lázaro batido todos los años por los fuertes vientos del Norte, debía deteriorarse siendo menester reparaciones anuales, las cuales no podían hacerse esperar por la necesidad de bobijar a las velas o vigías de la caleta. Indudablemente que a la gente de guerra, como reza el acuerdo, más cuadraba un torreón de piedra y argamasa, que la pajiza cabaña criolla.

Pero en 1603 no lo tenían aunque nos hayan dicho que se hizo hacia 1556. Recordemos que el 18 de septiembre de ese año por la llegada del invierno se intenta relevar los vigías de la caleta, porque la guardia la hacían a la intemperie los sufridos vecinos comarcanos, hasta que aparece en 1599 el primer albergue para las velas o vigías de la caleta.

El acuerdo del cabildo que los Sres. Erenchun y la Torre citan a continuación de su relato sobre la fábrica del Torreón de San Lázaro, haciéndolo aparecer como antecedente en que se basa su

información cronológica no se refiere en nada al repetido torreón, sino a una de las tantas reparaciones que se hacían en la inadecuada fortaleza no concluída de un todo, que como única obra de defensa protegía a la ciudad, o sea La Fuerza Vieja.

Por tanto, concluimos, que las reparaciones a que se refiere el cabildo citado por Erenchun, se acuerdan para conservar un ^{bastión} ~~muro~~ y no una obra de mampostería que no existía en la caleta de San Lázaro en la fecha señalada por el citado historiador.

Como una prueba más de la inexistencia del mencionado torreón, recordaremos que el Gobernador Gonzalo Pérez de Angulo se informó del desembarco de Jacques de Sores, por dos hombres montados que él mandó a la caleta, tan pronto como el vigía del Morro anunció la urra del "capitán de los mares contra los católicos".

Antes del acuerdo de 8 de marzo de 1553 ya hubo otro en 26 de agosto de 1552 que se refiere al mismo bastión, que dice así: "Se acordó que por cuanto en el bastión que se hizo en la playa en esta villa"; luego, al decir en esta villa, no era media legua fuera de ella como estaba la caleta, y continúa ese acuerdo diciendo: "están puestos cuatro pasamuros con sus cámaras los cuales son muy necesarios para la defensa de esta villa"; luego, la obra de defensa de la villa, no podía estar sino en ésta y no en la caleta. Es de notar que al decir "playa" el acuerdo no se refiere a la caleta, la cual siempre es designada por su nombre geográfico en todos los documentos que se han transcrito.

El documento citado por Erenchun y la Torre resulta omiso, porque debe completarse por el siguiente otrosí:

"Otrosí fué acordado en este dicho cabildo por los dichos Eres. Justicia é Regidores que por que fecho el dicho baluarte é acabado toda la gente de a pié que no está señalada para ir a la fortaleza cuando se tirase tiro, vaya é acuda con sus armas al dicho baluarte

para que estén en guarda de la artillería que en él está puesta é para esto es menester que se elija un capitán que recoja la dicha gente é la ponga en orden é que el dicho capitán sea persona suficiente é de calidad para el dicho cargo é para ello nombraron a Juan de Ynistrosa vecino desta villa é le dieron poder é facultad cumplida para usar de dicho oficio é cargo é tomar la lista de la gente que está para el dicho baluarte é lo haya."

Facilmente se desprende de esta preinserta exposición, que todo el documento se refiere ineconfundiblemente a la única fortaleza que había en 1553 o sea la Fuerte Vieja y no a otra obra defensiva construída en la caleta de San Lázaro, como suponen los citados autores, creyendo acaso que al torreón de San Lázaro había precedido alguna construcción que tuvo propósito muy distinto al de un verdadero oficio que vino desempeñando el torreón cuando ya se fabricó, o sea el de una simple torre de vigía sin fortificación alguna.

Se puede afirmar por todo lo aquí relacionado, que el Torreón de San Lázaro no es del siglo XVI, y que de esta conclusión no suena la ciudad con otro monumento que el castillo de La Fuerza.

Si tenemos en cuenta la noticia histórica, que todos los galardonados desde Francisco Rodríguez de Ledesma (1670) con el fin de concluir las murallas, y que por notable tesón las continuara Dn. Diego de Córdova y Juan de la Torre, hasta rematarlas durante su período de gobierno comprendido entre 1695 y 1702, podremos decir que el capiteado torreón posterior al de 1695 y 1702, fue fabricado por aquellos mismos años, para que las murallas del siglo XVII pudieran ser vistas desde las murallas, ya que no se había aún completamente todo el campo entre ambas construcciones.

Es pues, nuestra opinión, que el Torreón de San Lázaro no es un taller, sino costura de las murallas.

Habana, enero 9 de 1929 - Copia para el Dr. Frig de Leuchsenring?

Juan P. Mera
Mera, Julio 9/1942



EL TORREON DE SAN LAZARO

sólo queda en pié como "cronicón de piedra", según lo llamó en uno de sus tradiciones habaneras Alvaro de la Iglesia, el torreón de San Lázaro, construido más que para defensa, a manera de atalaya, sobre los arrecifes al Oeste de la Caleta que le da nombre, en la cual, según refiere el historiador José A. Trese-rra, "se apostaban los vigías y su construcción bastante fuerte les protegía al mismo tiempo para resistir cualquier ataque, a la vez que su altura les permitía hacer señales de peligro que podían ser vistas desde la población, sin tener que marchar hasta ella, para dar el aviso de barco enemigo a la vista", aunque el referido historiador, después de acuciosa investigación, no ha podido fijar la fecha en que fué edificado, inclinándose a opinar que es coetáneo de las Murallas, pudiendo haber sido fabricado a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII.



NOTAS SOBRE HISTORIA LOCAL DE LA HABANA (19)

LAS DEFENSAS HABANERAS

2 con loma, loma de la Cabaña. Sep 11/49
La Fortaleza de la Cabaña.

Los torreones de La Chorrera y Cojímar y los castillos de Atarés y El Príncipe.

I

Cuenta la tradición que el famoso ingeniero Antonelli, constructor de la Fortaleza de El Morro, subió un día al cerro de La Cabaña y dijo: "El que fuere dueño de esta loma lo será de La Habana".

Esa profecía se cumplió 173 años después, pues en 1762, cuando el ataque de la escuadra inglesa en La Habana, la posesión de La Cabaña por las tropas británicas facilitó el ataque al Morro, ya que en aquella loma colocaron éstas sus baterías, dirigiendo sus fuegos a la plaza y puerto hasta lograr la total rendición de la ciudad.

Esta dolorosa experiencia hizo que una vez reconquistada la ciudad de La Habana por España, ordenase la ejecución de un castillo sobre la loma de La Cabaña, con preferencia a cualquier otra obra pública.

Y al efecto, el día cuatro de noviembre de 1763, se dió comienzo a la construcción del Castillo de San Carlos de la Cabaña, concluyéndose en 1774, según consta en la inscripción que existe en una losa de la capilla de esa fortaleza, que hoy se encuentra en el pórtico de entrada, y dice así:

"Reinando en las España la Católica Majestad del Señor don Carlos III, y gobernando esta Isla el Conde de Ricla, Grande España y Teniente Coronel de los Reales Ejércitos, se dió principio en el año 1763 a este castillo de San Carlos, al de Atarés, en la Loma de Soto, y a la reedificación y aumento del Morro. Se continuaron

las obras de este Castillo y se concluyeron las del Morro y Atarés, durante el Gobierno de don Antonio Bucarely y Ursúa, Teniente General de los Reales Ejércitos. Se acabó este castillo y se trazó el del Príncipe en la loma de Aróstegui, en el Gobierno del Marqués de la Torre, Mariscal de Campo de los Reales Ejércitos, año de 1774, proyectado y dirigido todo por el mariscal de Campo e ingeniero director de los Reales ejércitos don Silvestre Abarca".

Los planos los trazó el ingeniero francés M. de Valliere, con dibujos facilitados por M. Ricaud de Targale.

El nombre de la fortaleza se debió a la loma sobre la que está levantada, que se conocía por Cerro de la Cabaña, por unos bohíos o cabañas que allí existían. Era propietario del terreno don Agustín de Sotolongo, que lo cedió gratuitamente para la obra, cuyo importe total ascendió a la respetable suma de catorce millones de duros, contándose que, al saberlo, y asombrado de la cuantía de la obra, el Rey Carlos III pidió un anteojo para verla, pues "obra que tanto había costado, debía verse desde Madrid".

La posición estratégica del castillo de La Cabaña, dominando la ciudad, la bahía y el canal de entrada, por un lado, y el mar del Norte por el otro; su cercanía y enlace con el castillo de El Morro; su extensión de más de 700 metros de largo; y su admirable y sólida construcción, hacían de esta fortaleza la primera de América, en la época en que fué construída, y la más considerable de la Isla.

Su situación es al E. N. E. de La Habana, a 380 varas al S. E. del castillo de El Morro. Tiene un polígono de 420 varas exteriores con sus baluartes, terrazas, caponeras y rebellines flanqueados. La circunda un foso profundísimo abierto en la peña viva, y un camino cubierto con dos bajadas que llegan hasta la ribera de

la bahía. Tiene vastos cuarteles y almacenes.

Estuvo siempre dotada por el Gobierno español de gruesa artillería, manteniéndola en perfecto estado de defensa.

Según dice Pezuela en su Diccionario, en 1859 contaba La Cabaña 120 cañones y obuses de bronce y todo calibre en batería; y en 1863, en que se editó su obra, además, muchos rayados, 14, en su falda correspondiente a la llamada batería de la Pastora, con otros que se aumentarían ese año, hasta 245 piezas.

El mismo Pezuela nos da la capacidad militar de la fortaleza, que, según él, albergaba normalmente, 1,300 hombres, pudiendo aumentarse su guarnición hasta 6,000 de todas armas. Su plana mayor se componía, en 1863, de un brigadier gobernador con 4,500 pesos fuertes y 300 de gratificación; un comandante sargento mayor, con 1,650; un teniente coronel de artillería, jefe de la del Castillo, con 2,700 y 60^{de} gratificación; ayudantes; un capellán con 557 y 24 de oblató; oficiales, encargados de efectos y utensilios y alguero.

Para completar las defensas de El Morro y La Cabaña, se consuyó, a 2,090 varas al S. E. del primero y 1,200 de la segunda, el fuerte de San Diego, Número 4, que es un polígono de 150 varas exterior con foso, caponera, rebellín y camino cubierto, Las fuerzas de aquellas fortalezas lo protejen, cubriéndolo por el flanco, y los suyos, a su vez, descubren y baten aquellos accidentes y sinuosidades del terreno a donde no alcanzan los fuegos de La Cabaña, preservándola de todo ataque por el S. Se le puso ese nombre en memoria del Gobernador Diego Manrique, muerto a los pocos días de su llegada a La Habana, a consecuencia del vómito o fiebre amarilla que contrajo al examinar la meseta sobre la que se levanta este fuerte.

Durante las guerras de independencia con España la fortaleza de La Cabaña sirvió, a falta de hechos de armas gloriosos y heroicos, de prisión y de escenario de fusilamientos y decapitaciones. Sus calabozos y fosos fueron mudos testigos de múltiples asesinatos de patriotas cubanos. Páginas sombrías escribió allí la Metrópoli en los últimos años de su dominación en Cuba. Sangre cubana en abundancia ha corrido en aquella fortaleza, cuyos murallones recogieron los últimos ayes de centenares de mártires, apóstoles, héroes y propagandistas de la libertad de Cuba, transmitiendo el eco de sus voces de angustia, dolor y rebeldía a todos los confines de la Isla, y animando la fe y entusiasmo en la noble, tenaz y patriótica empresa revolucionaria.

Una lápida, colocada en el muro de uno de sus fosos - el de Los Laureles - por el cariño y la gratitud de ~~un~~ pueblo, rememora a la generación presente y a las venideras, el sacrificio y el martirio que engrandeció y santificó la gloriosa epopeya, que fué nuestra revolución libertadora, y es perenne enseñanza, ejemplo y aviso a los cubanos para que no olvidemos esa sangre derramada y seamos dignos de aquellos patriotas excelsos que todo lo dieron por conquistar la República, que ellos no pudieron ver ni disfrutar.

II

Varios años después de terminada la construcción de los castillos de El Morro y La Punta, y con motivo de la visita que por orden de S. M. hicieron a Cuba en 1633 el capitán general marqués de Cade-reyta y el almirante Carlos de Ibarra para inspeccionar el estado en que se encontraban aquellas dos fortalezas y la de La Fuerza, éstos, en el estudio que con otros oficiales de la plaza reali-

zaron, creyeron conveniente conveniente recomendar, además de obras de reparación en dichos castillos, la construcción de dos torreones en las bocas, respectivamente, de la Chorrera y Cojímar, que sirvieran para impedir que por esos lugares estratégicos se realizaran desembarques de enemigos que pudieran internarse de tal manera en la ciudad, sorprendiendo a sus moradores y defensores y sin que resultaran efectivos hasta esos sitios los fuegos de La Fuerza, La Punta y El Morro.

Regulado, según Arrate, el costo de los torreones en veinte mil ducados, no se empezó su construcción hasta 1646, costeándolos de su peculio los vecinos de esos lugares, lo que, como es natural, agradeció S. M. extraordinariamente.

El torreón de Cojímar, levantado sobre la playa de este nombre, a 500 varas al Este de El Morro y a 200 del caserío de aquel nombre, es, según Pezuela, un cuadrado que mide 26 varas en sus cuatro lados, por trece de altura, tenía emplazamiento de tres cañones y servicio de 18 hombres. Fué reparado en 1861.

El torreón de la Chorrera resultó casi totalmente destruído en 1762 por la artillería de unos barcos ingleses que fondearon a hacer aguada en la desembocadura del Almendares, a pesar de la heroica defensa de don Luis de Aguiar. Fué entonces reconstruído en forma de rectángulo abaluartado, con dos pisos. En su batería acasamatada que da al mar, tenía cuatro piezas de grueso calibre y en la azotea dos cañoneras con emplazamiento a barbata. Su destacamento era de 28 hombres.

Como consecuencia de la toma de La Habana por los ingleses en 1762 se palpó la necesidad, para tener resguardadas y defendidas las comunicaciones de la plaza con los campos vecinos, de forti-

ficar la Loma de Soto que domina al fondo de la bahía. Al efecto, después de varias obras provisionales y urgentes, se acometió la construcción, que duró de 1763 a 67, por el ingeniero belga, Agustín Cramer, del Castillo de Atarés, cuyo nombre debe al Conde de Ricla, promotor de las obras. El terreno lo cedió su dueño, Agustín de Sotolongo. Es un exágono irregular, con foso y camino cubierto, cuartel interior, algibe, almacenes y oficinas. En 1863, después de reparado dos años antes, contaba con 90 hombres de tropa y 26 piezas de artillería, algunas de ellas rayadas.

Todavía se notaban otras deficiencias en la defensa de La Habana, que el sitio de los ingleses puso de relieve, y entre ellas la insuficiencia del Torreón de la Chorrera para evitar el desembarco por este sitio, único en el cual se proveyeron aquellos de agua potable, y además, según Pezuela, la urgencia de "cubrir los aproches de la plaza por la parte más expuesta, y proteger a las tropas que hubieren de oponerse a un desembarco más fácil y probable, por aquel que por ningún otro puesto de la costa inmediata a La Habana". Para solucionar ambos peligros, evitándolos, se encargó al ingeniero Cramer la fortificación de la loma de Aróstegui, que perteneció a Don Agustín Aróstegui Loynaz. Utilizó aquel los diseños que había hecho el ingeniero Silvestre Abarca, empezándose las obras en 1767, no terminándose por completo hasta después de 1779 y por el brigadier Luis Huet que modificó los planos de Abarca.

Tiene este Castillo del Príncipe la forma de un pentágono irregular con dos baluartes, dos semibaluartes y un rediente, grandes fosos, galería aspillera, camino abierto, rebellines y galería de minas, almacenes, oficinas, algibe y vastos alojamientos para su guarnición que solía ser de 900 hombres. Su artillería era de

50 piezas de todos calibres.

Después del advenimiento de la República han sido demolidas las baterías de San Lázaro, San Nazario, Santa Clara y del Cerro de las Animas.

Sólo queda en pié como "cronicón de piedra", según lo llamó en uno de sus tradiciones habaneras Alvaro de la Iglesia, el torreón de San Lázaro, construído más que para defensa, a manera de atalaya, sobre los arrecifes al Oeste de la Caleta que le da nombre, en la cual, según refiere José A. Treserra, "se apostaban los vigías y su construcción bastante fuerte les protegía al mismo tiempo para resistir cualquier ataque, a la vez que su altura les permitía hacer señales de peligro que podían ser vistas desde la población, sin tener que marchar hasta ella, para dar el aviso de barco enemigo a la vista", aunque el referido historiador, despues de acuciosa investigación, no ha podido fijar la fecha en que fué edificado, inclinándose a opinar que es coetáneo de las Murallas, pudiendo haber sido fabricado a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII.

