

L A H A B A N A

M E D I O S M A R I T I M O S





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



L A H A B A N A

Astilleros

Arsenal

Diques

Embarcaderos

Galera del puerto

Puertos



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

A S T I L L E R O S



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

El Caballero Cristiano

PEDRO MENENDEZ DE AVILES

realizó en los astilleros de la Habana la innovación naval más importante de los tiempos modernos.
por Ramón Guirao

Por primera vez se publica en Cuba que el avilesino Pedro Menéndez de Avilés realizó, en la bahía de La Habana, la innovación naval más importante de los tiempos modernos. Colón no es tan sólo el Descubridor de América, sino su primer arquitecto naval. La historia de La Habana no es otra que la de su puerto: Las "claves" y el Real Arsenal y Astillero. La ciudad ha perdido uno de sus espectáculos más cosmopolitas: el bautizo y botadura de barcos de guerra y mercantes.

ABORDAMOS hoy un tema de verdadero interés para la estabilidad del comercio exterior: la creación de marinas mercantes en general, destacando una necesidad más sentida en Cuba. Este tema, sin temor de que constituya un tópico, dada su importancia económica, puede ser abordado en lo personal o en el conjunto panorámico de América. No hace mucho que la «Sociedad Geográfica Cubana» trató de ello. Cerró su ciclo de conferencias de divulgación, pronunciadas en el hemiciclo de la Academia de Ciencias, con un estudio sobre la situación geográfica de Cuba y su marina mercante. Presentamos un tema, pues, actual. No sabemos por qué se nos antoja que la actualidad interesa más que la novedad. Como un aporte modesto a estos estudios formales, publicamos hoy un trabajo de carácter histórico, que fija el inicio brillante, afortunado, de la arquitectura naval en el puerto de la Habana, uno de los más destacados de América en lejanas fechas.

Con el «Galeoncete» construido en los astilleros de la Habana, se realiza la innovación naval más importante de los tiempos modernos.

El primer buque construido en América fue la carabela «Santa Cruz» o «Santa María», en 1496. Se trata de la primera nave armada por el hombre blanco en el Nuevo Mundo recién descubierto. El navegante Colón no es tan sólo el descubridor de América, sino su primer constructor naval. Los aborígenes de La Española debieron presenciar, asombrados, el trajín de los carpinteros de ribera, empeñados en reponer las pérdidas de la flotilla de aquel sonador de la realidad, que se dio a la tarea de iniciar así un período brillante de la arquitectura naval en América.

En 1516 se instruyó a los gobernadores de las Indias, a fin de que autorizaran a los colonos de Cuba para construir y poseer naves destinadas al tráfico comercial con las demás colonias. Dos años más tarde, en 1518 y a petición de Diego de Velázquez, gobernador de la Isla, se libró una cédula, por la que se ordenaba la construcción de diez bajeles, si bien ninguno de ellos debía exceder de cien toneladas de desplazamiento. Se especificaba en esta cédula o decreto «que tales obras navales habían sido prohibidas hasta entonces».

Pero he aquí que las deficiencias manifiestas, pesadez y lentitud, del tipo común del navío atlántico de la época: el galeón, más largo y estrecho que la nao, llamada «tina» o «bañera» medieval, por sus malas condiciones marineras, hacen que los hermanos Alvaro y Alonso Bazán, marinos, y Pedro Menéndez de Avilés, Adelantado de la Florida, con residencia en la Habana, se empeñen en remediar pronto estas deficiencias y defectos, ejerciendo, por esta razón, «mayor influencia que nadie en el progreso de las construcciones navales de España durante el siglo XVI». El marino Alvaro Bazán ideó también un nuevo tipo de galeón, e imitó la «galeaza» de los genoveses y venecianos. Obtuvo patente única en febrero de 1550. Esta «galeaza», diseñada con el propósito de mejorar el galeón, no lo superó nunca.

«porque no poseía las cualidades ni características de él». Era muy costoso su mantenimiento y portaba remos, movido cada uno por seis o siete marineros, que resultaban inútiles para la navegación de altura.

El fracaso de la innovación de Alvaro Bazán motivó que Pedro Menéndez de Avilés se diera, el primero, a la idea de alargar la quilla con relación a la manga. Esto es, aumentar el largo de la nave y disminuir su anchura. El nuevo

principio se llevó a la práctica en la Habana, a fines del siglo XVI, donde se construyeron varios navios con el nombre de «galeoncete», para distinguirlos de los demás. La modificación fundamental de Pedro Menéndez de Avilés fué bien acogida por los marinos Bazán, iniciadores de la revolución americana en materia de arquitectura naval, pero rechazada y combatida por los armadores más rutinarios de España. Actitud negativa que no impidió, sin embargo, que el Rey ordenara la construcción de ocho «galeoncetes» cubanos en la bahía de Vizcaya, apoyándose en el hecho cierto de «que eran muy buenos veleros y la práctica había demostrado su adaptabilidad a la navegación», o como decimos hoy, «porque eran muy marineros».

Tal es el paso inicial en la evolución de la fragata, nave que en la segunda mitad del siglo XVII fué el tipo corriente en todas las armadas de Europa occidental. El navio corto, profundo y en forma de bañera, típico del siglo XVI, se convirtió, gracias a la innovación hecha en los astilleros de la Habana por Pedro Martínez de Avilés, en una nave larga, de menos calado, combés más bajo y líneas más finas a proa y popa. Aclaremos, Menéndez de Avilés logró una nueva proporción de eslora y manga (largo y ancho), que hacía el «galeoncete» más ligero y evolutivo, acercándolo a la forma estrecha y alargada de la fragata, nave cuyo origen o antecedentes es este primitivo diseño.

Vida ejemplar y fecunda de Pedro Menéndez de Avilés, Adelantado de la Florida, residente en la Habana

El capitán y caballero del Hábito de Santiago, Pedro Menéndez de Avilés, nació cerca de la Villa de Avilés, el año de 1519, en el mismo palacio de los Reyes de Asturias. Algunos biógrafos ocasionales aseguran que nació en Santa Cruz de la Zarza, (Toledo), pero se trata, sin duda de un error, porque Menéndez de Avilés ostentaba el título de Comendador de Sta. Cruz de la Zarza de la Orden de Santiago. Fué uno de los capitanes más valerosos de su época, y como hemos visto, un innovador naval. Su fama de soldado valiente hizo que el emperador Maximiliano le confiara el corso contra los franceses. Carlos V, como premio a sus merecimientos, le otorgó su confianza, manteniéndolo en su destino. Felipe II le nombró capitán general de la Flota de Indias. Cargo muy significativo, porque el más ilustre de los avilesinos debía responder al nombramiento real, años después, con la invención del «galeoncete». Cuando Felipe II se trasladó a Inglaterra para contraer matrimonio con Doña María, el soberano le nombró su consejero acompañante. Como jefe de la Armada espa-

ñola se dirigió a Flandes, donde tomó parte en gran número de combates. Se distinguió, principalmente, en la batalla de San Quintín. Con posterioridad a estas empresas guerreras, el propio Felipe II encargó al caballero cristiano Menéndez de Avilés la conquista de las colonias francesas de la Florida y Carolina, a cuyo fin le dotó del título de Adelantado de la Florida y Gobernador de Cuba. Salió de Cádiz, el 29 de junio de 1565, para dirigirse al puerto de la Habana, si bien residió muy poco en la Isla, atendiendo a la colonización y fortificación de la Florida, ocupada por los franceses. Durante su ausencia, delegaba el mando en distintos capitanes, empeñado como estaba en ganar para la cristiandad la colonia protestante de la Florida. Una larga lucha sostenida en el continente con los colonizadores franceses, numéricamente superiores a las fuerzas de mar y tierra de Pedro Menéndez de Avilés, añade, a las glorias pasadas del Adelantado, nuevo galardón de cruzado contra los infieles.

Una vez cumplida su misión militar en el continente, fué relevado del prestigioso cargo por el capitán Pedro Vázquez Valdés Coronado, en abril de 1572. De regreso a la metrópoli, el Rey Felipe II le nombra comandante en jefe de la «Armada Invencible». A los nueve días de haber tomado posesión de la escuadra, le sobrevino una repentina enfermedad. Murió en Santander el día 17 de septiembre de 1574. Este hombre magnífico, espejo del caballero español del siglo XVI, que fundó fuertes para asegurar el triunfo del catolicismo sobre la herejía, dejó, entre otros, los siguientes manuscritos: «Relación de las cosas de la Florida, escritas desde el fuerte de San Agustín, a 15 de octubre de 1566», «Representación sobre la fortificación de la costa de la Florida» y «Cartas» sobre el paso del Norte al Sur, y de la navegación en las costas de Indias, etc».

El recuerdo más preciado de la iglesia de San Nicolás (en Avilés) lo constituye el sepulcro en el lienzo del Evangelio de la capilla mayor, que contiene los restos del avilesino ilustre «el más excelente y atrevido marino del siglo XVI». Se trasladaron sus restos en el año 1591, en que Gonzalo Solís, arcediano de Benavente, se encargó de llevarlos a Avilés. Bajo los escudos de Avilés y Arango se lee una sobria inscripción de sus merecimientos: A QVI IAZE SEPULTADO EL MVI YLVSTRE CAVALLERO

Menéndez



PEDRO MENENDEZ DE AVILES, NATURAL DESTA VILLA, ADELANTADO DE LAS PROVINCIAS DE LA FLORIDA COMENDADOR DE SANTA CRUZ DE LA CARCA DE LA ORDEN DE SANTIAGO Y GENERAL DEL MAR OCCIDENTAL Y DE LA ARMADA CATOLICA QUE EL SEÑOR FELIPE 2º JUNTO EN SANTANDER CONTRA INGLATERRA EN EL AÑO 1574 DONDE FALLECIO A LOS 17 DE SEPTIEMBRE DE DICHO AÑO SIENDO DE EDAD DE 55 AÑOS.

Estos escasos datos biográficos de Menéndez de Avilés los hemos obtenido de distintas fuentes, sin apartarnos, fundamentalmente, de las referencias de sus biógrafos más documentados, si bien conviene señalar, en toda su importancia, que ninguno de ellos revela un aspecto interesantísimo de su cuajada personalidad: ser innovador de la arquitectura naval de su época, y propulsor, en los años de 1565 a 1572, de las construcciones navales en las colonias españolas. En su oportunidad, insistiremos en este punto central de la biografía de Menéndez de Avilés.

Construcciones navales en la ciudad de la Habana, desde el año 1590 hasta 1851

En 1590, al finalizar el siglo XVI, reinaba una gran actividad en los astilleros de la Habana, que era, debido al impulso inicial de Menéndez de Avilés, «el primer centro de construcciones navales de las Antillas», según el profesor de la Universidad de Harvard, Haring, quien ha investigado acuciosamente en los archivos de Indias y Simancas, todo lo relacionado con la colonización de América, apoyándose, asimismo, en una extensa bibliografía de la materia. Merced a la feliz iniciativa del Adelantado de la Florida se continuó la construcción de bajeles del tipo creado e introducido en toda Europa por él, que servían también de buques auxiliares en las flotas de Sevilla. El año de 1590 se armaban en la Habana seis «galeoncetes» y se establecieron fundiciones para fabricar artillería. Como se sabe, los caudales de la Corona eran conducidos a la Habana, desde el puerto de Veracruz y trasbordados aquí a las fragatas que hacían el viaje a España. En 1591 se recibieron órdenes en la Habana para construir seis «galeoncetes» más y fué también en este año cuando la Corona impuso la obligación de mantener una armada para las flotas de América.

Por cédula de junio de 1638 se acordó que los buques armados en la Habana, Campeche, Santo Domingo, Puerto Rico

y Jamaica, gozaran de todos los privilegios, como si se tratara de los fabricados en España. Esta gracia real fué extendida, diez años más tarde, a los bajeles de toda la América. El decreto equiparando las construcciones navales de las colonias a las de la Metrópoli, marca una etapa importante del desarrollo de la industria naval de Cuba.

Todo parece indicar que los primitivos astilleros del Adelantado de la Florida, Pedro Menéndez de Avilés, estaban situados entre el Castillo de la Fuerza y la Aduana. Sin duda, se trasladaron después a la Machina, y de allí al costado del Arsenal, en 1738. En este último lugar, que tenía acceso por la puerta de la muralla llamada de la Tenaza, ocupaba un área o superficie de una milla. La sierra para los trabajos era movida por la fuerza hidráulica de la Zanja Real. De lo que no nos habla Ponzuela ni José María de la Torre, es de «unos astilleros privados o de particulares» enclavados al oeste de los reales, en la misma ensenada del Padre Cura. Y existieron, desde luego, según podemos comprobarlo en el plano de la Ciudad de la Habana y su Puerto, debido al cartógrafo de los «Dominios de su Magestad», Don Tomás López (¿1781?). Del

año de 1724 a 1796 se armaron 49 navios, 22 fragatas, 7 paquebotes, 9 bergantines, 14 goletas, 4 cangüiles y 4 pontones. Total de construcciones: 109. Esta actividad envidiable se aminoró de 1844 a 1851, pero es conveniente consignar que pertenece a los astilleros de la Habana la iniciativa progresista de construir, en 1851, un buque de vapor que llevó el nombre de «Colón».

La historia de la ciudad de la Habana no es otra que la de su puerto

Ignoramos por qué motivo no se ha confesado ya, que la historia de la Ciudad de San Cristóbal de la Habana no es otra que la de su puerto. En cuanto nos percatamos de su importancia comercial, vemos, con claridad, cómo la ciudad responde a las exigencias de su tráfico marítimo. Este puerto, uno de los más importantes de América, contaba, y no debe causarnos asombro, con astilleros para la construcción de naves destinadas a la Armada Real, que se estimaban por el acabado y calidad de las maderas preciosas empleadas. Esta industria principal del puerto de la Habana duró tan sólo dos siglos. Nos queda de ella, sin embargo, un recuerdo grato que nuestros folkloristas se complacen



POR LA ESCUELA CUBANA EN CUBA LIBRE

OFICINAS:

HABANA NUM. 410

H A B A N A

Junio.....de 1941.

Sr.

Estimado conciudadano:

Me complazco en acompañarle copia de la Declaración de Principios - POR LA ESCUELA CUBANA EN CUBA LIBRE - a fin de que se sirva examinarla, y si es por Vd. aprobada, enviar su adhesión a este movimiento cívico y cultural.

Le rogamos dé también a conocer ese documento a sus amigos y compañeros y les indique nos envíen por separado su adhesión, así como las de las instituciones a que pertenecen, si fuera posible.

Le anticipo que el domingo 22 del corriente mes de junio, a las 8 de la mañana, se celebrará en el Teatro Nacional de esta Capital un grandioso mitin POR LA ESCUELA CUBANA EN CUBA LIBRE, el cual ha de ser radiado a toda la República por una potente estación, que oportunamente se anunciará, y en el que harán uso de la palabra prominentes oradores.

Quedan Vd. y sus amigos invitados a realzar dicho acto con su asistencia.

En espera de sus gratas noticias, me reitero muy afectuosamente,

.....
Por la Junta Organizadora Provisional

IP
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

en señalar. Siempre que un habanero oye el golpe musical de las «claves» debe asociar esta impresión a la ausencia de marina mercante con que concurrir a los mercados extranjeros. Las «claves» que tienen categoría de instrumento popular de percusión, no son más que las «clavijas» usadas por los carpinteros de ribera para asegurar las ensambladuras, tablas y cuadernas de las naves. Espigas de madera dura, que se fijaban a golpes de mazo en la armazón de los galeones. La población negra de la Habana, que residió durante la colonia en el barrio extramuros de «El Manglar», cerca de los astilleros, pudo, por su vecindad e instinto musical, dar así con este instrumento.

La Habana ha perdido uno de sus espectáculos cosmopolitas: el bautizo y botadura de barcos de guerra y mercantes

El digno espectáculo de asistir en días de fiesta a los festejos organizados con motivo del bautizo y botadura de nuestros barcos, corresponde a las diversiones sanas del siglo pasado. La presente generación de cubanos conoce esta fiesta por los documentos cinematográficos que nos llegan del extranjero, muy principalmente de los Estados Unidos, que nos tomaron la delantera en cuanto a industria naval. No sabemos qué se hizo del magnífico varadero que se construyó en 1850 en los terrenos del Arsenal, si bien la realidad es que la Habana, en particular y la República, en general, no cuentan hoy con astilleros ni varaderos de importancia. Asistía al acto de lanzar los barcos a las aguas cenagosas de la ensenada del Padre Cura, en la parte oeste de la bahía, el director de ingenieros de la Marina, quien dirigía y daba las órdenes pertinentes, conjuntamente con las autoridades civiles, militares y religiosas, así como numeroso público, que clamaba, en cálida manifestación de júbilo, al paso del casco por la armazón untada de grasa del astillero. Confiesa enternecedoramente nuestro historiador y costumbrista De la Torre, que «los gritos y las alegrías de los concurrentes conmovían el ánimo más insensible».

Contando con estos antecedentes ejemplares, con estas innovaciones realizadas en los astilleros cubanos cuando la Metrópoli era una potencia naval, bien está que se estime, en toda su importancia, la posibilidad de volver sobre nuestros mejores pasos en cuanto a iniciativa industrial se refiere. Recordemos, al hablar del pasado mejor, la ley del eterno retorno.

C. G.





Esta curiosa fotografía nos muestra, justamente, la zona del puerto de La Habana donde se asegura que estuvieron situados los primitivos astilleros del Adelantado de la Florida Menéndez de Avilés, en la segunda mitad del siglo XVI.

7

DEL PASADO

Primeros armadores de Cuba

Por el Conde San Juan de Jaruco

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



9

NOTAS SOBRE HISTORIA LOCAL DE LA HABANA (9)

Astilleros y Arsenales de buques mercantes y de guerra
durante los siglos XVII a XIX.

Por Roig de Leuchsenring.

de - Piedra

En los comienzos del siglo XVII, según los preciosos datos recogidos en el Archivo de Indias por la historiadora Irene A. Wright, se inició en Cuba, y principalmente en La Habana, la construcción de buques, tanto por iniciativa particular, como por gestión oficial.

Aunque la parte Oeste de Cuba poseía bien poblados bosques de espléndidas maderas, ya en esta época eran generales las lamentaciones por las grandes talas que se habían realizado, a tal extremo, que cuando en 1578 Felipe II pidió que se enviaran maderas cubanas para adorno del Escorial, hubo que traerlas desde Baracoa, porque, según expresar una cédula de estos años, "alrededor de La Habana están ya los montes talados"; montes que en 1564, según cédula de 28 de noviembre, "eran espesos y de buenas maderas"... en la comarca de la dicha Habana".

Posteriormente, en 1604, el Gobernador Valdés se quejó de que a su llegada a La Habana el espeso bosque de cedros y caobas que existía en los alrededores de esta población había sido desmontado en cuatro leguás a la redonda, y considerando este peligroso para la defensa de la ciudad, prohibió el corte en cinco leguas, a no ser que las maderas se utilizaran para la construcción de casas o reparación de buques.

Igualmente, el Gobernador Venegas protestó en 1623 contra

"la prisa que se había dado en cortar cedros, caobanas y robles que apenas se hallaba un palo de ellos".

Esta riqueza en "maderas muy fuertes e incorruptibles", no obstante la tala realizada en La Habana, así como la necesidad de buques tanto para el tráfico comercial como para la defensa de la ciudad contra los ataques e incursiones de piratas y de las armadas de enemigos, como los Países Bajos, en larga lucha con España, fueron causas determinantes de que floreciera en el puerto de La Habana y en otros de la Isla, Cabañas y el Cauto, principalmente, - la industria de la construcción de buques, llegando a hacerse famosos los construídos en Cuba.

Entre los primeros buques que se construyeron han llegado hasta nosotros los nombres de algunos de ellos: La Criolla, famosa nao mercante de más de 700 toneladas, propiedad del Gobernador Valdés, construída en Cabañas; el galeón de Nuestra Señora de la Concepción fabricado igualmente en Cabañas, que por seis años, (1624 en adelante), sirvió de capitania de la flota de Nueva España; La Magdalena, también Almirante (1601) de la real armada, y las fragatas de Texeda y Maldonado, fabricadas en La Habana, "para transportar a España la plata del rey".

El principal fabricante de naos era (1619) Juan Pérez de Oporto, que sostuvo largos pleitos con los criadores de ganados con motivo de la tala de los bosques que aquel realizaba para las necesidades de su industria, dándose al efecto por la Corona varias cédulas, primero prohibiendo se cortase caoba y después autorizándolo a fin de favorecer la fábrica de buques para el servicio real.

Hasta entonces todos estos buques construídos en Cuba habían sido destinados a fines comerciales o mercantes, ya de índole

particular ya de atenciones de la Corona; pero, aunque en épocas distintas se había tratado de la fundación de una escuadra contra corsarios y piratas, la que se denominaba la Armada de Barlovento, nada práctico se realizó hasta que en 1608, después de reiteradas gestiones y recomendaciones, resolvió la Corona que se fabricasen en La Habana diez galeones de porte mediano, encomendándose esta labor a don Juan Enríquez de Borja, que en 1610 concluyó cinco, llevándolos a España, anclando en Sevilla a mediados de noviembre de ese año.

Firmada en 1609 la tregua entre España y los Países Bajos, ~~estos~~, estos galeones no se destinaron a los fines guerreros para que fueron construídos sino a reemplazar a otros, ya deficientes y estropeados, para el comercio de Indias. Borja recibió grandes felicitaciones por sus buques, aunque se juzgaron muy costosos, pues los cinco primeros importaron a la Corona más de 53,581 ducados.

En 1615, resentidos por las travérsias realizadas, se pensó en sustituirlos, y al efecto fué encargado en 1616 el capitán Alonso Ferrera para construir cuatro galeones, que salieron de La Habana para España el 24 de julio de 1620, considerándoseles, como los de Borja, "de los mejores que navegaban en la carrera de las Indias, pues después de haber servido en tres o cuatro viajes al Nuevo Mundo se encontraban aún en mejores condiciones que los nuevos fabricados en Vizcaya", debido a "la particular bondad de las maderas que ai en aquella tierra", (La Habana).

En vista del éxito alcanzado por las naos fabricadas en La Habana, se expidió en 1629 cédula concediendo especiales beneficios a los que se dedicasen a dicha industria y se nombró "superintendente de las fábricas de navíos del puerto de San

Cristóbal de La Habana, isla de Cuba, y los demás de Barlovento" a don Francisco Díaz Pimenta, a fin de que los buques construídos lo fuesen de acuerdo con las ordenanzas vigentes y "con la perfición y bondad que se requería".

Los gobernadores Pereda y Venegas armaron pequeñas escuadras, con el apoyo pecuniario de los comerciantes de La Habana, necesarias para defender el tráfico de los ataques de piratas y corsarios extranjeros; principalmente este último gobernador, que era marino, y por ello aficionado y competente en las cosas de mar. Pero los impuestos y contribuciones que se veían obligados a sufragar para el sostenimiento de la escuadra, los comerciantes, levantaron general protesta entre los mismos, que, sin resolverse, subsistió, después de la muerte de Venegas, ante el nuevo gobernador Cabrera.

La actividad de los holandeses en 1627 movió a la Corona a tratar una vez más de la construcción, tantas ocasiones abandonada, de la Armada de Barlovento, que ahora se pretendía construir y sostener con fondos provenientes de impuestos cobrados en todas las colonias del mar Caribe, incluso la Florida. Protestaron de nuevo los vecinos de La Habana de ese impuesto, que sin estar acordado se venía cobrando desde hacía años y se gastaba por las autoridades de La Habana "para hacer frente a muy variados gastos".

En 1629 la Corona abandonó nuevamente la construcción de la Armada de Barlovento, por su mucho costo, por las dificultades que ofrecen aquellos mares y por lo mucho que tardarían en fabricarse.

Y cuando menos se esperaba y menos de ella se hablaba, el 6 de julio de 1641, el virrey de México informó a la Corona que

¡ya existía la Armada de Barlovento!, compuesta de 9 navíos.

Pero entonces, lejos de destinarse al fin y necesidades para que siempre fué reclamada su construcción, la flota pasó de La Habana a España por órdenes del virrey, contra las indicaciones reales, y ya en España, allí permaneció definitivamente.

Como dice Miss Wright, refiriéndose a la Armada de Barlovento: "tan frecuentemente fué discutida, y ordenada su organización, y tan súbitamente fué el proyecto abandonado una y otra vez; tan pronto aparecieron escuadras sustitutas (armadas por los Gobernadores), como se desvanecieron sin explicación alguna, y finalmente, tan inesperadamente apareció la armada, navegando con rumbo a La Habana desde México, sólo para desaparecer inmediatamente del Mar Caribe, que el investigador viene a considerar a la Armada de Barlovento como una flota fantasma - reunida a veces sin autorización, sostenida por contribuciones imaginarias y évaporada por un simple acto de desobediencia de un virrey a las órdenes superiores!".

Muy posteriormente, y según datos que Manuel Costales ofrece en trabajo publicado en Paseo Pintoresco por la Isla de Cuba (Habana, 1841), en 1724 se levantó en La Habana un astillero, entre la Fuerza y la Contaduría, trasladado en 1748 al sitio que hasta el final de la dominación española ocupó como Arsenal de La Habana. De 1724 a 1796 se construyeron 109 buques, distribuídos en esta forma: navíos 49, fragatas 22, paquebotes 7, bergantines 9, goletas 14, gánguiles 4, pontones 4.

Menciona Costales de entre todos esos barcos el titulado "el Félix de la Armada" por haberlo elegido Carlos III para uso de su real familia; y se lamenta el articulista del silencio y la inacción que en el Arsenal de La Habana sustituyeron a

tanto trabajo y actividad y confía - lo que no se realizó, - que "el Arsenal de la Habana emblema hoy el sueño de un gigante, mañana despertará, un esfuerzo de su poder nublará de bajeles el mar y en breves días compensará la calma y abandono de tantos años".



A R S E N A L



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

DEL PASADO

El Arsenal de La Habana

Por el Conde San Juan de Jaruco

DESDE mediados del siglo XVI, todos los buques que navegaban entre España y la América Central, tenían que hacer escala forzosa en el puerto de La Habana, lo que dió ocasión para que se desarrollara notablemente en nuestro país. la industria de construcción de barcos, adquiriendo los armadores de La Habana fama mundial, tanto por el perfeccionamiento de los buques que salían de sus astilleros, como por las excelentes maderas del país que empleaban en su construcción.

Por el año 1713, pasó a la Corte don Agustín de Arriola, para gestionar que acometieran con mayor auge en La Habana las construcciones navales para la Real Armada consiguiendo que don Bernardo Tinajero, secretario del Consejo de Indias, tratase del asunto con Felipe V, el cual ordenó poco después, que se instalara en la ribera de nuestro puerto, en el espacio comprendido entre el castillo de la Fuerza y la actual Aduana, un arsenal provisional, el cual fué dirigido durante muchos años por el célebre funcionario de Marina, don José Campillos y Ocio. Las reglas y demás disposiciones por las que debía regirse el arsenal, fueron reconocidas y aprobadas por don Antonio de Castañeda, sugeto de grandes conocimientos sobre esta materia, famoso en toda Europa.

El ministro Patiño fué el primero que ordenó construir en el arsenal de La Habana, buques de importancia para la Armada, procediendo de dicho astillero, en 1724, el navío «San Juan», de cincuenta cañones, y poco después, el conocido armador habanero don Juan de Acosta, capitán de maestranza, construyó en el mismo astillero, veintiocho buques de guerra, los cuales fueron lanzados al mar a impulsos de fuer-animal, pues nuestra fábrica carecía de dique.

Los numerosos astilleros que se encontraban establecidos en la ribera de la bahía de La Habana a mediados del siglo XVIII, llegaron a embarazar notablemente el momento comercial de nuestro puerto (que ya había adquirido un gran incremento), por lo que se ordenó el traslado del primitivo arsenal, para el espacio cerrado de quinientas varas de fondo por cuatrocientas de ancho, que existía sobre la ribera de la bahía al sur de la ciudad, entre el baluarte de San Isidro y toda la mitad meridional de la calle de Factoría.

El traslado del arsenal y las obras que fueron necesario realizarse, las ejecutó con gran actividad e inteligencia el comisario ordenador de Marina, don Lorenzo Montalvo Ruiz de Alarcón, natural de Valladolid, más tarde conde Macuriges, intendente general de Marina, ministro de la Fábrica de Bajeles, de la Real Hacienda y Cajas de La Habana, y tronco inicial de esta ilustre familia en Cuba.

La nobilísima familia de Montalvo radicaba en el siglo XV en Palencia, empadronados como hijos-dalgo de Casa y Solar conocido, habiendo ganado ejecutoria de nobleza en la cancillería de Valladolid el 27 de agosto de 1527. Por los innumerables servicios prestados por esta familia en Cuba, se le concedieron los títulos de conde de Macuriges, y de Casa-Montalvo, y de marqués de Casa-Montalvo.

Don Lorenzo Montalvo pasó a Cuba muy recomendado por sus grandes dotes de mando, debiéndose a él la gran importancia que más tarde adquirió el nuevo arsenal de La Habana, donde se construyeron numerosos buques de guerra, cuyos nombres publicó en 1813, el historiador don José Antonio Valdés, en una interminable relación que aparece en su obra titulada «Historia de la Isla de Cuba».

Las embarcaciones construidas en el arsenal de La Habana, adquirieron fama mundial, a tal extremo, que el rey Carlos III eligió para el transporte de su real Persona y de su augustísima esposa, un navío construido en el astillero de La Habana, por cuyo honor se le confirió al arsenal habanero, el nombre de «El Fénix de la Real Armada».

La inauguración del nuevo arsenal de La Habana, coincidió con la orden por la cual se dispuso que se trasladara a su puerto el apostadero marítimo de las fuerzas navales empleadas en la América Central, situado hasta entonces en la incómoda y poco segura bahía de los «Sacrificios», cerca de Veracruz.

Durante el asedio y toma de la plaza de La Habana por los ingleses, en 1762, don Lorenzo Montalvo dió en muchas ocasiones pruebas de un gran patriotismo, iniciando espontáneamente actos de generosos desprendimientos de dinero en obsequio de la atribulada población. Trajo de su ingenio «Ojo de Agua», esclavos, bueyes, herramientas y todo cuanto era necesario para la guerra, sin esquivar por su parte ningún género de auxilio personal. En la defensa del Morro, el inmortal Velasco, lo llamaba «su consue-lo», pues Montalvo ideaba rápidamente los medios de reponer los descalabros que hacía la artillería enemiga, con la construcción de aplanados, conducción de pertrechos, fortificación de la loma de Soto (altura donde después se construyó el castillo de Atarés) y en otras nu-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

17

merosas funciones de guerra que realizó con gran peligro de su persona, todo lo cual lo hizo constar el gobernador español don Juan de Prado y Malleza, antes de embarcar para la Metrópoli. Durante la capitulación, moderó la influencia de la severidad inglesa, como dijo después el historiador Guiteras: «al influjo de Montalvo se debió durante la dominación inglesa el arreglo de muchas cuestiones con hacendados, debiéndosele también la salvación de muchos procesados en La Habana, por sus tropelías contra los dominadores». Por las cartas que más tarde se ocuparon de las autoridades británicas, se sabe que don Lorenzo fué amenazado en distintas ocasiones por los ingleses, anunciándole un rápido extrañamiento y una confiscación de sus bienes.

Montalvo desaprobó sin éxito la ineficaz medida ordenada por el gobernador español del abandono de la Cabaña, y de echar a pique los navios «Neptuno», «Asia» y «Europa», para impedir la entrada en el puerto de La Habana, de la escuadra inglesa dirigida por el almirante George Pockock, oponiéndose también a otra serie de desaciertos cometidos por el jefe español, que dieron lugar más tarde a que se les formularan cargos a los defensores de La Habana.

Cuando el conde Ricla llegó a La Habana en la escuadra mandada por el Cap. de navío José Sapiain, para recibir esta plaza de manos del gobernador inglés conde de Albe-Marie, se encontró que el arsenal de esta ciudad había sido destruido durante el asedio británico, comisionando a Montalvo para la reparación del mismo establecimiento que había creado, y cuyas obras fueron continuadas por don Juan Antonio de la Colina, comandante general de este Apostadero en 1767, y las cuales fueron terminadas por su sucesor el teniente general Juan Bonet.

Bonet fué sustituido en el apostadero de La Habana, por el teniente general José Solano, y éste lo fué por el teniente general Juan de Araoz, que fundó su hospital militar y reparó convenientemente los muelles de esta ciudad, donde instaló, cerca de la desembocadura de la calle de Luz, una potente máquina a la cual llaman vulgarmente «La Machina», y que sirve para arbolar embarcaciones de todo porte.

Veamos a continuación a otros jefes de alta significación del apostadero de La Habana, príncipes de la Milicia, que son ascendientes de varias familias de antiguo arraigo y esclarecido linaje en Cuba:

Don Pedro Claudio Du Quesne y Correur de Sercourt, marqués Du Quesne, capitán de navío de la Real Armada española (que había renunciado a seguir sirviendo en la

marina francesa, al enterarse de la ejecución de Luis XVI, y que con anterioridad había acompañado al general Lafayette, a hacer la guerra de independencia de los Estados Unidos), fué director del apostadero de La Habana.

Don Miguel Gastón y Navarrete, teniente general de la Real Armada, fué jefe del apostadero en 1822; don Angel Laborde y Navarro, jefe de Escuadra, lo fué también del apostadero en 1825; don Juan Bautista Topete y Viaña, jefe de Escuadra, lo fué también del apostadero en 1834, y don Cristóbal Mallen y Castro, jefe de Escuadra, lo fué también del apostadero de La Habana en 1854.

Los numerosos descendientes de don Lorenzo Montalvo Ruiz de Alarcón, primer conde de Macuriges, tienen también una gran importancia para la Historia de nuestro país, pues se distinguieron notablemente en la marina, en el ejército y en el desarrollo y fomento de la Isla de Cuba. Veamos a continuación a los que más se destacaron:

Don José Rafael Montalvo y Brunió de Vertiz, segundo conde de Macuriges, fué teniente de navío de la Real Armada, y sus hijos, José María y Casimiro, alcanzaron igual grado en la Armada. Don Antonio, hermano también de los últimos, obtuvo el grado de brigadier de Marina.

Don Tomás Montalvo y Sotolongo, siendo ayudante mayor de la Corona, pereció a manos de los indios en un naufragio, estando en servicio activo, y su hermano Diego, fué coronel del Ejército y comandante del castillo de Atarés.

Don Francisco Montalvo y Ambulodi, fué teniente general de los Reales Ejércitos, teniente gobernador de la Isla de Cuba, capitán general y virrey de Nueva Granada (Colombia), y consejero de Estado. Restrepo, el historiador de la revolución colombiana, dice que, «durante el gobierno de Montalvo comenzaron las leyes a recuperar su imperio y aliviarse la suerte de los gra-

nadinos, que mientras duró el feroz imperio de Morillo, estuvieron sumidos en la opresión». Sus hermanos, Rafael y Pedro Montalvo, alcanzaron el grado de teniente coronel de Ejército.

Don Ignacio Montalvo y Ambulodi, primer conde de Casa-Montalvo, fué brigadier de los Reales Ejércitos, coronel del regimiento de Dragones de Matanzas, alcalde ordinario, primer prior del Real Consulado y miembro prominente de la Sociedad Económica de Amigos del País de La Habana, de cuya benemérita corporación fué uno de sus principales fundadores.

Don Juan Montalvo y O-Farrill, fué mariscal de campo de los Reales Ejércitos, consejero de Estado, prior del Real Consulado y director de la Real Sociedad Patriótica de La Habana. Introdujo en Cuba el primer buque de vapor, nombrado «Neptuno», que surcó nuestras aguas, haciendo el servicio entre la Habana y Matanzas. Su sobrina, la condesa de Merlin dice: «séame lícito citar en primer rango a mi tío Juan Montalvo, que no cesa de poner al servicio de sus conciudadanos todas las mejoras materiales e intelectuales, y todos los recursos de su talento y de su fortuna». Sus hermanos, Pedro, Rafael, Francisco y José Lorenzo, alcanzaron el grado de teniente coronel de Ejército, y el último, fué segundo conde de Casa-Montalvo y diputado a Cortes por La Habana, para la legislatura de 1814.

Don Juan Montalvo y Núñez del Castillo, IV conde de Casa-Montalvo, fué coronel del regimiento de caballería de Matanzas y procurador a Cortes en 1834. Refiriéndose Saco a este ilustre cubano dice: «tomó un día la palabra en el estamento de procuradores para denunciar las violencias del capitán general Tacón, quien considerándose gravemente ofendido, juró desde entonces a Montalvo la más encarnizada enemistad». A pesar de los impuros manejos de Tacón, volvió a ser electo Montalvo para las nuevas

Cortes de 1837, en unión de Saco, Armas y Escovedo. En la obra titulada «Fisonomía natural y política de los procuradores a Cortes», encontramos lo siguiente: «Montalvo, rico y excelentísimo cubano, enemigo de las facultades omnímodas de aquellas autoridades, levantó la voz a riesgo de ser perseguido y proscripto cual otro Coriolano». Montalvo fué autor de la novela «Un amor y una expiación».

Don José de Jesús Montalvo y de la Cantera, natural de La Habana, conde de Casa-Montalvo, y su hijo José María, conde de Macuriges, murieron en Madrid, durante la última revolución civil.

Durante la era republicana también se han distinguido notablemente los Montalvo, encontrando entre sus miembros más destacados a don Rafael Montalvo y Morales, general de la guerra de Independencia de Cuba.



El Arsenal de La Habana

Por el Conde San Juan de Jaruco

DESDE mediados del siglo XVI, todos los buques que navegaban entre España y la América Central, tenían que hacer escala forzosa en el puerto de La Habana, lo que dió ocasión para que se desarrollara notablemente en nuestro país, la industria de construcción de barcos, adquiriendo los armadores de La Habana fama mundial, tanto por el perfeccionamiento de los buques que salían de sus astilleros, como por las excelentes maderas del país que empleaban en su construcción.

Por el año 1713, pasó a la Corte don Agustín de Arriola, para gestionar que acometieran con mayor auge en La Habana las construcciones navales para la Real Armada consiguiendo que don Bernardo Tinajero, secretario del Consejo de Indias, tratase del asunto con Felipe V, el cual ordenó poco después, que se instalara en la ribera de nuestro puerto, en el espacio comprendido entre el castillo de la Fuerza y la actual Aduana, un arsenal provisional, el cual fué dirigido durante muchos años por el célebre funcionario de Marina, don José Campillos y Ocio. Las reglas y demás disposiciones por las que debía regirse el arsenal, fueron reconocidas y aprobadas por don Antonio de Castañeda, sugeto de grandes conocimientos sobre esta materia, famoso en toda Europa.

El ministro Patiño fué el primero que ordenó construir en el arsenal de La Habana, buques de importancia para la Armada, procediendo de dicho astillero, en 1724, el navío «San Juan», de cincuenta cañones, y poco después, el conocido armador habanero don Juan de Acosta, capitán de maestranza, construyó en el mismo astillero, veintiocho buques de guerra, los cuales fueron lanzados al mar a impulsos de fueranimal, pues nuestra fábrica carecía de dique.

Los numerosos astilleros que se encontraban establecidos en la ribera de la bahía de La Habana a mediados del siglo XVIII, llegaron a embarazar notablemente el momento comercial de nuestro puerto (que ya había adquirido un gran incremento), por lo que se ordenó el traslado del primitivo arsenal, para el espacio cerrado de quinientas varas de fondo por cuatrocientas de ancho, que existía sobre la ribera de la bahía al sur de la ciudad, entre el baluarte de San Isidro y toda la mitad meridional de la calle de Factoría.

El traslado del arsenal y las obras que fueron necesario realizarse, las ejecutó con gran actividad e inteligencia el comisario ordenador de Marina, don Lorenzo Montalvo Ruiz de Alarcón, natural de Valladolid, más tarde conde Macuriges, Intendente general de Marina, ministro de la Fábrica de Bajeles, de la Real Hacienda y Cajas de La Habana, y tronco inicial de esta ilustre familia en Cuba.

La nobilísima familia de Montalvo radicaba en el siglo XV en Palencia, empadronados como hijos-dalgo de Casa y Solar conocido, habiendo ganado ejecutoria de nobleza en la Cancillería de Valladolid el 27 de agosto de 1527. Por los innumerables servicios prestados por esta familia en Cuba, se le concedieron los títulos de conde de Macuriges, y de Casa-Montalvo, y de marqués de Casa-Montalvo.

Don Lorenzo Montalvo pasó a Cuba muy recomendado por sus grandes dotes de mando, debiéndose a él la gran importancia que más tarde adquirió el nuevo arsenal de La Habana, donde se construyeron numerosos buques de guerra, cuyos nombres publicó en 1813, el historiador don José Antonio Valdés, en una interminable relación que aparece en su obra titulada «Historia de la Isla de Cuba».

Las embarcaciones construidas en el arsenal de La Habana, adquirieron fama mundial, a tal extremo, que el rey Carlos III eligió para el transporte de su real Persona y de su augustísima esposa, un navío construido en el astillero de La Habana, por cuyo honor se le confirió al arsenal habanero, el nombre de «E. Fénix de la Real Armada».

La inauguración del nuevo arsenal de La Habana, coincidió con la orden por la cual se dispuso que se trasladara a su puerto el apostadero marítimo de las fuerzas navales empleadas en la América Central, situado hasta entonces en la incómoda y poco segura bahía de los «Sacrificios», cerca de Veracruz.

Durante el asedio y toma de la plaza de La Habana por los ingleses, en 1762, don Lorenzo Montalvo dió en muchas ocasiones pruebas de un gran patriotismo, iniciando espontáneamente actos de generosos desprendimientos de dinero en obsequio de la atribulada población. Trajo de su ingenio «Ojo de Agua», esclavos, bueyes, herramientas y todo cuanto era necesario para la guerra, sin esquivar por su parte ningún género de auxilio personal. En la defensa del Morro, el inmortal Velasco, lo llamaba «su consuelo», pues Montalvo ideaba rápidamente los medios de reponer los descabros que hacía la artillería enemiga, con la construcción de aplanados, conducción de pertrechos, fortificación de la loma de Solo (altura donde después se construyó el castillo de Atarés) y en otras numerosas funciones de guerra que realizó con gran peligro de su persona, todo lo cual lo hizo constar el gobernador español don Juan de Prado y Malleza, antes de embarcar para la Metrópoli. Durante la capitulación, moderó la influencia de la severidad inglesa, como dijo después el historiador Guiterras: «al influjo de Montalvo se debió durante la dominación inglesa el arreglo de muchas cuestiones con hacendados, debiéndosele también la salvación de muchos procesados en La Habana, por sus tropelías contra los dominadores». Por las cartas que más tarde se ocuparon de las autoridades británicas, se sabe que don Lorenzo fué amenazado en distintas ocasiones por los ingleses, anunciándole un rápido extrañamiento y una confiscación de sus bienes.

Montalvo desaprobó sin éxito la ineficaz medida ordenada por el gobernador español del abandono de la Cabaña, y de echar a pique los navíos «Neptuno», «Asia» y «Europa», para impedir la entrada en el puerto de La Habana, de la escuadra inglesa dirigida por el almirante George Pockock, oponiéndose también a otra serie de desaciertos cometidos por el jefe español, que dieron lugar más tarde a que se les formularan cargos a los defensores de La Habana.

Cuando el conde Ricla llegó a La Habana en la escuadra mandada por el Cap. de navío José Sapiain, para recibir esta plaza de manos del gobernador inglés conde de Albe-Marie, se encontró que el arsenal de esta ciudad había sido destrozado durante el asedio británico, comisionando a Montalvo para la reparación del mismo establecimiento que había creado, y cuyas obras fueron continuadas por don Juan Arzónico de la Colina, comandante general de este Apostadero en 1767, y las cuales fueron terminadas por su sucesor el teniente general Juan Bonet.

Bonet fué sustituido en el apostadero de La Habana, por el teniente general José Solano, y éste lo fué por el teniente general Juan de Araoz, que fundó su hospital militar y reparó convenientemente los muelles de esta ciudad, donde instaló, cerca de la desembocadura de la calle de Luz, una potente máquina a la cual llaman vulgarmente «La Machina», y que sirve para arbolar embarcaciones de todo porte.

Veamos a continuación a otros jefes de alta significación del apostadero de La Habana, príncipes de la Milicia, que son ascendientes de varias familias de antiguo arraigo y esclarecido linaje en Cuba:

Don Pedro Claudio Du-Quesne y Correur de Sercourt, marqués Du-Quesne, capitán de navío de la Real Armada española (que había renunciado a seguir sirviendo en la

marina francesa, al enterarse de la ejecución de Luis XVI, y que con anterioridad había acompañado al general Lafayette, a hacer la guerra de independencia de los Estados Unidos); fué director del apostadero de La Habana.

Don Miguel Gastón y Navarrete, teniente general de la Real Armada, fué jefe del apostadero en 1822; don Angel Laborde y Navarro, jefe de Escuadra, lo fué también del apostadero en 1825; don Juan Bautista Topete y Viaña, jefe de Escuadra, lo fué también del apostadero en 1834, y don Cristóbal Mallen y Castro, jefe de Escuadra, lo fué también del apostadero de La Habana en 1854.

Los numerosos descendientes de don Lorenzo Montalvo Ruiz de Alarcón, primer conde de Macuriges, tienen también una gran importancia para la Historia de nuestro país, pues se distinguieron notablemente en la marina, en el ejército y en el desarrollo y fomento de la Isla de Cuba. Veamos a continuación a los que más se destacaron:

Don José Rafael Montalvo y Brufón de Vertiz, segundo conde de Macuriges, fué teniente de navío de la Real Armada, y sus hijos, José María y Casimiro, alcanzaron igual grado en la Armada. Don Antonio, hermano también de los últimos, obtuvo el grado de brigadier de Marina.

Don Tomás Montalvo y Sotolongo, siendo ayudante mayor de la Corona, pereció a manos de los indios en un naufragio, estando en servicio activo, y su hermano Diego, fué coronel del Ejército y comandante del castillo de Atarés.

Don Francisco Montalvo y Ambulodi, fué teniente general de los Reales Ejércitos, teniente gobernador de la Isla de Cuba, capitán general y virrey de Nueva Granada (Colombia), y consejero de Estado. Restrepo, el historiador de la revolución colombiana, dice que, «durante el gobierno de Montalvo comenzaron las leyes a recuperar su imperio y aliviarse la suerte de los gra-

nadinos, que mientras duró el feroz imperio de Morillo, estuvieron sumidos en la opresión». Sus hermanos, Rafael y Pedro Montalvo, alcanzaron el grado de teniente coronel de Ejército.

Don Ignacio Montalvo y Ambulodi, primer conde de Casa-Montalvo, fué brigadier de los Reales Ejércitos, coronel del regimiento de Dragones de Matanzas, alcalde ordinario, primer prior del Real Consulado y miembro prominente de la Sociedad Económica de Amigos del País de La Habana, de cuya benemérita corporación fué uno de sus principales fundadores.

Don Juan Montalvo y O-Farrill, fué mariscal de campo de los Reales Ejércitos, consejero de Estado, prior del Real Consulado y director de la Real Sociedad Patriótica de La Habana. Introdujo en Cuba el primer buque de vapor, nombrado «Neptuno», que surcó nuestras aguas, haciendo el servicio entre la Habana y Matanzas. Su sobrina, la condesa de Merlin dice: «séame lícito citar en primer rango a mi tío Juan Montalvo, que no cesa de poner al servicio de sus conciudadanos todas las mejoras materiales e intelectuales, y todos los recursos de su talento y de su fortuna». Sus hermanos, Pedro, Rafael, Francisco y José Lorenzo, alcanzaron el grado de teniente coronel de Ejército, y el último, fué segundo conde de Casa-Montalvo y diputado a Cortes por La Habana, para la legislatura de 1814.

Don Juan Montalvo y Núñez del Castillo, IV conde de Casa-Montalvo, fué coronel del regimiento de caballería de Matanzas y procurador a Cortes en 1834. Refiriéndose Saco a este ilustre cubano dice: «tomó un día la palabra en el estamento de procuradores para denunciar las violencias del capitán general Tacón, quien considerándose gravemente ofendido, juró desde entonces a Montalvo la más encarnizada enemistad». A pesar de los impuros manejos de Tacón, volvió a ser electo Montalvo para las nuevas

3

Cortes de 1837, en unión de Saco, Armas y Escovedo. En la obra titulada «Fisonomía natural y política de los procuradores a Cortes», encontramos lo siguiente: «Montalvo, rico y excelentísimo cubano; enemigo de las facultades omnimodas de aquellas autoridades, levantó la voz a riesgo de ser perseguido y proscripto cual otro Coriolano». Montalvo fué autor de la novela «Un amor y una expiación».

Don José de Jesús Montalvo y de la Cantera, natural de La Habana, conde de Casa-Montalvo, y su hijo José María, conde de Macuriges, murieron en Madrid, durante la última revolución civil.

Durante la era republicana también se han distinguido notablemente los Montalvo, encontrando entre sus miembros más destacados a don Rafael Montalvo y Morales, general de la guerra de Independencia de Cuba.

26

DIQUES



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

El Plan de Mejoras en el Puerto de La Habana

10 Millones Para un Dique Seco

Hasta un máximo de diez millones de pesos han sido autorizados para la construcción de un dique seco en la bahía de La Habana, la concesión del cual ha sido otorgada al Banco de Desarrollo Económico y Social.

El dique será destinado a construir, varar y reparar embarcaciones. La emisión de bonos del BANDES que se autoriza para sufragar los gastos de la obra, tendrá como garantía los ingresos que se obtendrán con esa instalación.

El proyecto definitivo será confeccionado por el ministerio de Obras Públicas. Podrá contratar los servicios del personal técnico ajeno a ese departamento que sea necesario.

Detalles de la Obra

De acuerdo con el decreto presidencial firmado por el jefe del Estado, general Fulgencio Ba-

lista, y que refrendan el primer ministro, doctor Jorge García Montes, y el ministro de Obras Públicas, arquitecto Nicolás Arroyo Márquez, el dique seco tendrá las características siguientes:

Estará constituido por dos muros de hormigón armado hasta una profundidad adecuada con un piso también de hormigón armado debidamente sellado y reforzado para recibir las cargas de los barcos y el empuje de la presión hidrostática.

En la entrada deberá estar dotado de una compuerta flotante móvil que encaje en un nicho debidamente colocado para hacer un cierre hermético, que permita el achique del dique, una vez introducida la embarcación.

Sobre el piso de hormigón deberá llevar unos bloques que sirvan de asiento al fondo de las embarcaciones y que permita el acceso del personal para la lim-

pieza y reparación de los fondos.

Deberá llevar un sistema de válvulas y bombas que permita llenarlo y vaciarlo en un tiempo prudencial de acuerdo con las normas establecidas para este tipo de obra, así como el sistema hidráulico necesario para el mantenimiento, alcantarillado, limpieza y sistema de incendio.

Los muelles o atracaderos deberán tener suficiente largo para permitir el atraque de los barcos una vez terminada la reparación de la superestructura.

Deberá estar dotado de una grúa móvil de suficiente capacidad y movilidad para que pueda ser utilizada en la reparación de los fondos y de la superestructura.

También deberá colocarse en lugares localizados convenientemente unos winches eléctricos o mecánicos para auxiliar la en-

trada de los buques, así como bitas y cornamuzas para el amarre de los mismos.

Por último, todas las obras y equipos accesorios necesarios para su mejor funcionamiento.

La Concesión

A virtud de la concesión que se le otorga, el BANDES tendrá acceso a todas las propiedades para el estudio y levantamiento de los planos necesarios para la ejecución de la obra proyectada.

Podrá también expropiar los terrenos que sean necesarios ocupar para la realización de la obra y la explotación de la obra, previos los requisitos establecidos; y fijar y cobrar las tasas de los usuarios de las facilidades que brinda el proyecto.

Tiene facultades para celebrar cuantos contratos sean menester para la confección de los proyectos, ejecución de la obra, emisión de bonos a largo plazo o para cualquier otra forma de levantar los fondos necesarios para el financiamiento y para la explotación de la concesión en los

términos y condiciones que estime pertinentes, así como para dictar reglamentos para el uso, conservación y explotación de la obra concedida.

Financiamiento

El BANDES, a tenor de lo que dispone la Ley-Decreto 1996 de 1955, podrá emitir bonos con garantía de los ingresos que ha de producir la obra, al tipo de interés y por el tiempo que resulte necesario y sin que la emisión pueda exceder de un máximo de diez millones de pesos, ni el tipo de interés que se pague sea superior al cinco por ciento.

Los bonos estarán garantizados con todos los bienes que integren la obra concedida y con garantía hipotecaria o de otra naturaleza autorizada por la Ley. Su principal e intereses y gastos de la deuda, deberán ser abonados, con los ingresos provenientes de la citada concesión. Los bonos que se emitan no constituirán deuda del Estado.

El BANDES podrá prescindir del requisito de la subasta si contratistas debidamente calificados, tanto en el aspecto de la construcción como en el de financiamiento, que afiancen debidamente la ejecución de la obra, se comprometen a recibir en pago de la misma los bonos con la garantía específica de la concesión que sean emitidos.

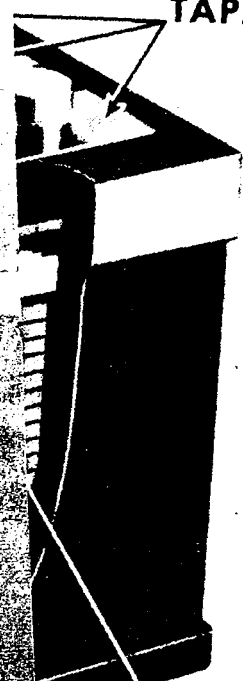
Como garantía para los suscriptores de dichos bonos, bien por entrega directa a los contratistas o por suscripción directa, se puede conceder la administración de la empresa a una agencia fiscal designada de común acuerdo entre el BANDES y la entidad inicialmente suscritora de los bonos, para que aplique los productos de la operación de la concesión, al pago del principal e intereses.

El BANDES deberá anunciar a la mayor brevedad posible y dentro de los seis meses siguientes al día de ayer, en que se publicó el decreto de la concesión, el área que será ocupada permanentemente por la obra.

La Habana SE A "VARARSE"

io-
éc-

PIRADERO
OSTES DE BORNES
TAPAS



PLACA NEGATIVA
SEPARADORES
POSITIVA

todo el sistema se paraliza.



D que se construye en la bahía
te del Plan de Desarrollo Eco-
liza el Gobierno. Su extensión
5 pies, teniendo capacidad para
00 toneladas. Se proyectará 640
contención que se construirá en
y sus paredes servirán como
e 37 pies de ancho.

SMITH 8
INGE

Campes

ne mueve el generador no
reemplace la correa.
bador de descarga de alto
n, del que disponen en los
es de acumuladores bien
equipados. La comprobación de
capacidad debe hacerse si se sos-



En oca
fiesta
varex
torio A



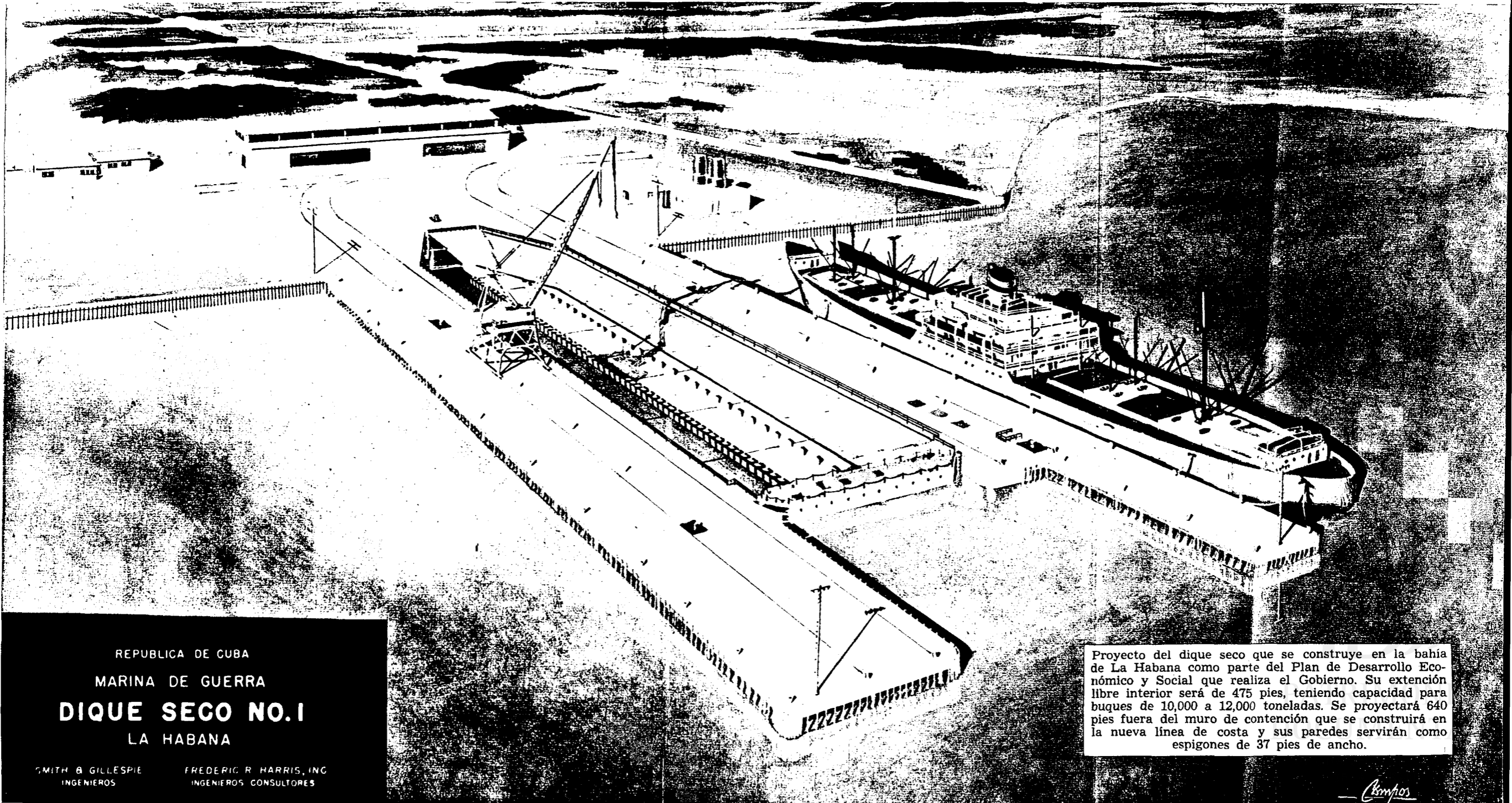
INST
SAN
H
APTO
ELEVAD
TURN
Dis

PATR MONIO
DOCUMENTAL

Moderno Dique Seco se Construye en la Bahía de La Habana

En él podrá repararse el 75 por ciento de los buques que entran en puerto... Construido sin costo para el

Estado... Gran beneficio para la economía nacional... Dará trabajo permanente a 300 obreros y técnicos cubanos... Será administrado por el BANDES.



REPUBLICA DE CUBA
MARINA DE GUERRA
DIQUE SECO NO. 1
LA HABANA

SMITH & GILLESPIE
INGENIEROS

FREDERIC R. HARRIS, INC.
INGENIEROS CONSULTORES

Proyecto del dique seco que se construye en la bahía de La Habana como parte del Plan de Desarrollo Económico y Social que realiza el Gobierno. Su extensión libre interior será de 475 pies, teniendo capacidad para buques de 10,000 a 12,000 toneladas. Se proyectará 640 pies fuera del muro de contención que se construirá en la nueva línea de costa y sus paredes servirán como espigones de 37 pies de ancho.

Campos

Como parte de las obras del Plan para el Desarrollo Económico y Social que viene realizando en toda la Nación el Honorable Señor Presidente de la República, Mayor General Fulgencio Batista y Zaldívar, dió por iniciados oficialmente el pasado Viernes en horas de la mañana los trabajos de construcción de un Dique Seco en la Bahía de La Habana.

Estas obras de gran importancia para la economía de la Nación quedarán completamente terminadas antes de 18 meses y están siendo ejecutadas bajo la supervisión técnica del Ministerio de Obras Públicas y la Marina de

Guerra Nacional así como financiadas por el Banco de Desarrollo Económico y Social sin costo alguno para el Estado, pues su construcción se lleva a cabo con una emisión de bonos garantizada con las propias obras y los ingresos que producirá la manipulación del Dique Seco una vez puesto en servicio.

DETALLE DE LAS OBRAS

El diseño y proyecto de las obras se encomendó a la Frederic R. Harris, entidad norteamericana especializada en la construcción de Diques Secos y que ha realizado la mayor parte de las obras de este tipo que existen

hoy en servicio en los Estados Unidos de América.

Después de varios meses de estudiar el movimiento marítimo del Puerto de La Habana y de conocer a fondo sus verdaderas necesidades, así como las de la Marina de Guerra, expuestas por el Almirante José E. Rodríguez Calderón, uno de los propulsores del proyecto junto con el Presidente Batista y el Arq. Nicolás Arroyo Márquez, Ministro de Obras Públicas, la Frederic R. Harris, sometió a la consideración del Gobierno cubano un proyecto de Dique Seco ajustado a las necesidades de la Bahía de La Habana.

Este proyecto, ya en ejecución, consiste en una estructura combinada de hormigón armado y tablestacas de acero en la cual podrán vararse embarcaciones cuya eslora o largo no exceda de 475 pies, que será la extensión interior, libre, del Dique.

El nivel del piso del Dique se encuentra a 27 pies por debajo del nivel de la marea baja media y la cara superior del coronamiento del Dique se encuentra 8 pies por arriba de dicho plano de referencia. El Dique se proyectará 640 pies fuera del muro de contención que se construirá en la nueva línea de costa y sus pare-

des servirán como espigones de 37 pies de ancho. El espigón oeste se prolongará 95 pies fuera de la sección de entrada del Dique, en forma de estructuras sobre pilotajes de hormigón, de manera que pueda servir de guía para los barcos que entran en el Dique.

Consta el Dique con una Estación de Bombeo para vaciarlo y para operar eficientemente los es-

pigones y el propio Dique, se instalará una grúa viajera que se deslizará sobre rieles de acero. Esta grúa tendrá una capacidad de carga de 45 toneladas.

Además el Dique estará equipado con 3 cabrestantes eléctricos

para halar y colocar en posición los barcos durante las operaciones de atraque. Como protección contra incendios, el Dique contará con un sistema de bombeo de agua salada que a la vez servirá para su limpieza. Otro sistema de bombeo, pero de agua potable, se ha proyectado para uso de las calderas.

IMPORTANCIA DE LAS OBRAS

En la actualidad muy pocas de las reparaciones que necesitan las embarcaciones que nos visitan pueden ser realizadas en Cuba, teniendo que llevarse a cabo en Cayo Hueso o en los Diques del Golfo de Méjico. Aunque no existen antecedentes de las cantidades que en esta operación invierten las naves particulares abanderadas en Cuba, sabemos que la Marina de Guerra Nacional gasta al año en los Estados Unidos de América más de un millón de dólares en reparaciones que en lo sucesivo podrán ser realizadas en el Dique Seco, quedando en Cuba el importe de esas reparaciones y no mermando nuestras reservas de dólares.

Teniendo en cuenta estas circunstancias, el Dique Seco en construcción se ha proyectado para efectuar toda clase de reparaciones, raspados, pintura, etc., que requieran los barcos comerciales que nos visitan y de los cuales el 75% no excede de 475 pies de eslora, es decir, el largo del Dique.

Además, el Dique acomodará todos los tipos de destróyeres y submarinos conocidos, incluyendo los últimos modelos de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de América; los barcos C-2 de la Comisión Marítima de dicho país y los buques tipo Liberty.

Una vez en funcionamiento el Dique Seco ofrecerá trabajo permanente a más de 300 técnicos y obreros especializados cubanos y representará un ingreso nacional de más de cinco o seis millones de pesos.

LOCALIZACION Y FACILIDADES

El Dique Seco en construcción está situado al Este del Distrito Naval Norte de la Marina de Guerra Nacional, al fondo de la Bahía de La Habana.

El acceso al mismo es fácil por mar a todas las embarcaciones que en la actualidad nos visitan, pues al realizarse recientemente por el MOP el Dragado de la Enseñada de Marimelena, se construyó un canal de entrada así como una dársena de maniobras para servicio de los buques-tanques que periódicamente descargan petróleo en las nuevas Refinerías construidas hace poco en dicha Ensenada.

OPERACION DEL DIQUE SECO

La concesión de las obras y la operación del Dique Seco una vez terminada su construcción, ha si-

Examen su exhibición fue arrendado de su instrumento de su velocidad permitido en parte



Como parte de las obras del Plan para el Desarrollo Económico y Social que viene realizando en toda la Nación el Honorable Señor Presidente de la República, Mayor General Fulgencio Batista y Zaldívar, dió por iniciados oficialmente el pasado Viernes en horas de la mañana los trabajos de construcción de un Dique Seco en la Bahía de La Habana.

Estas obras de gran importancia para la economía de la Nación quedarán completamente terminadas antes de 18 meses y están siendo ejecutadas bajo la supervisión técnica del Ministerio de Obras Públicas y la Marina de

Guerra Nacional así como financiadas por el Banco de Desarrollo Económico y Social sin costo alguno para el Estado, pues su construcción se lleva a cabo con una emisión de bonos garantizada con las propias obras y los ingresos que producirá la manipulación del Dique Seco una vez puesto en servicio.

DETALLE DE LAS OBRAS

El diseño y proyecto de las obras se encomendó a la Frederic R. Harris, entidad norteamericana especializada en la construcción de Diques Secos y que ha realizado la mayor parte de las obras de este tipo que existen

hoy en servicio en los Estados Unidos de América.

Después de varios meses de estudiar el movimiento marítimo del Puerto de La Habana y de conocer a fondo sus verdaderas necesidades, así como las de la Marina de Guerra, expuestas por el Almirante José E. Rodríguez Calderón, uno de los propulsores del proyecto junto con el Presidente Batista y el Arq. Nicolás Arroyo Márquez, Ministro de Obras Públicas, la Frederic R. Harris, sometió a la consideración del Gobierno cubano un proyecto de Dique Seco ajustado a las necesidades de la Bahía de La Habana.

Este proyecto, ya en ejecución, consiste en una estructura combinada de hormigón armado y tablas de acero en la cual podrán vararse embarcaciones cuya eslora o largo no exceda de 475 pies, que será la extensión interior, libre, del Dique.

El nivel del piso del Dique se encuentra a 27 pies por debajo del nivel de la marea baja media y la cara superior del coronamiento del Dique se encuentra 8 pies por arriba de dicho plano de referencia. El Dique se proyectará 640 pies fuera del muro de contención que se construirá en la nueva línea de costa y sus pare-

des servirán como espigones de 37 pies de ancho. El espigón oeste se prolongará 95 pies fuera de la sección de entrada del Dique, en forma de estructuras sobre pilotajes de hormigón, de manera que pueda servir de guía para los barcos que entran en el Dique.

Consta el Dique con una Estación de Bombeo para vaciarlo y para operar eficientemente los es-

pigones y el propio Dique, se instalará una grúa viajera que se deslizará sobre rieles de acero. Esta grúa tendrá una capacidad de carga de 45 toneladas.

Además el Dique estará equipado con 3 cabrestantes eléctricos

para halar y colocar en posición los barcos durante las operaciones de atraque. Como protección contra incendios, el Dique contará con un sistema de bombeo de agua salada que a la vez servirá para su limpieza. Otro sistema de bombeo, pero de agua potable, se ha proyectado para uso de las calderas.

IMPORTANCIA DE LAS OBRAS

En la actualidad muy pocas de las reparaciones que necesitan las embarcaciones que nos visitan pueden ser realizadas en Cuba, teniendo que llevarse a cabo en Cayo Hueso o en los Diques del Golfo de Méjico. Aunque no existen antecedentes de las cantidades que en esta operación invierten las naves particulares abanderadas en Cuba, sabemos que la Marina de Guerra Nacional gasta al año en los Estados Unidos de América más de un millón de dólares en reparaciones que en lo sucesivo podrán ser realizadas en el Dique Seco, quedando en Cuba el importe de esas reparaciones y no mermando nuestras reservas de dólares.

Teniendo en cuenta estas circunstancias, el Dique Seco en construcción se ha proyectado para efectuar toda clase de reparaciones, raspados, pintura, etc., que requieran los barcos comerciales que nos visitan y de los cuales el 75% no excede de 475 pies de eslora, es decir, el largo del Dique.

Además, el Dique acomodará todos los tipos de destróyers y submarinos conocidos, incluyendo los últimos modelos de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de América; los barcos C-2 de la Comisión Marítima de dicho país y los buques tipo Liberty.

Una vez en funcionamiento el Dique Seco ofrecerá trabajo permanente a más de 300 técnicos y obreros especializados cubanos y representará un ingreso nacional de más de cinco o seis millones de pesos.

LOCALIZACION Y FACILIDADES

El Dique Seco en construcción está situado al Este del Distrito Naval Norte de la Marina de Guerra Nacional, al fondo de la Bahía de La Habana.

El acceso al mismo es fácil por mar a todas las embarcaciones que en la actualidad nos visitan, pues al realizarse recientemente por el MOP el Dragado de la Ensenada de Marimelena, se construyó un canal de entrada así como una dársena de maniobras para servicio de los buques-tanques que periódicamente descargan petróleo en las nuevas Refinerías construídas hace poco en dicha Ensenada.

OPERACION DEL DIQUE SECO

La concesión de las obras y la operación del Dique Seco una vez terminada su construcción, ha sido encomendada por el Estado al Banco de Desarrollo Económico y Social, quien además tendrá a su cargo la fiscalización de sus ingresos y gastos, así como la amortización de los bonos emitidos para su construcción y el pago de sus intereses.

Con la vital cooperación de la Marina de Guerra y previo estudio de las necesidades de la misma, se está construyendo en la Bahía de La Habana, en la costa Este, cerca de Casablanca, y que estará terminado antes de finalizar el próximo año 1958, el Dique Seco N° 1, importantísima obra de la que, junto con el Pdte. Batista y el Ministro de Obras Públicas y el Banderes, ha sido uno de los propulsores el Almirante José E. Rodríguez Calderón, Jefe de la Marina de Guerra. En este Dique Seco podrán vararse embarcaciones con eslora o largo hasta de 475 pies, y tiene capacidad para buques de 10,000 a 12,000 toneladas, y estará dotado de todos los requisitos mecánicos para operar todos los servicios que hagan posible el funcionamiento del mismo y se realicen en él los importantes trabajos propios de tales instalaciones, pues se está construyendo con las más modernas técnicas y ha sido diseñado y proyectado por una de las más prestigiosas firmas especializadas en construcciones de Diques Secos.



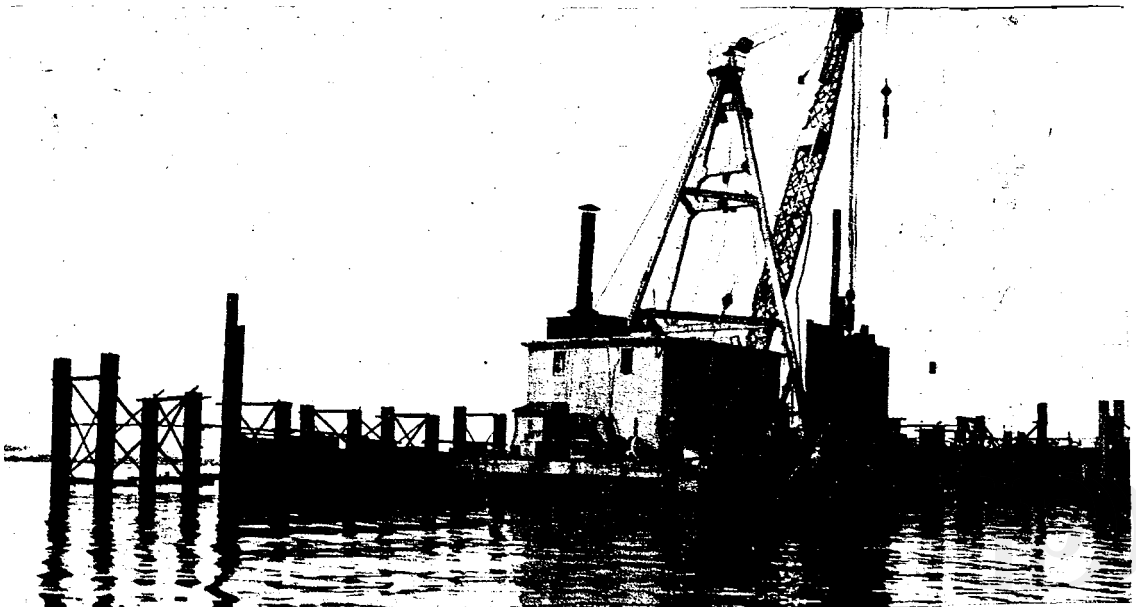
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

REPUBLICA DE CUBA
MARINA DE GUERRA
DIQUE SECO Nº 1
LA HABANA



En la Avenida del Puerto, en la bahía de La Habana, se construyó recientemente un funcional muelle frente al edificio del Estado Mayor de la Marina de Guerra



Trabajos iniciales de construcción del Dique Seco No. 1 en la bahía habanera

EMBARCADEROS



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

EMBARCADERO

1575, Noviembre 11 (Copia fol.116 r)

Bartolomé Hernández pide licencia para "labrar e aderezar un embarcadero que está junto a su casa para que en el dicho embarcadero se pueda servir para sacar madera, y todos los vecinos desta villa recibirán beneficio para mejor poder desembarcar e sacar su madera y otras cosas que trajeren,..."

El cabildo acuerda que lo vea el Alcalde "elcher Rodríguez" y si es bien dársele, se le dé.



GALERA DEL PUERTO



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

GALERA DEL PUERTO

1581, abril. 6

Francisco Calville dice al Rey
hablándole del estado de las defen-
sas y de las necesidades para asegu-
rarlas:

"También ynporta que vuestra ma-
gestad ynvíe dos galeras a la Es-
pañela e Puerto Rico, y otras dos
a esta ysla, qmes la de más ynpor-
tancia a vuestro rreal seruicio".

Wright: Historia. I. pag. 240.

GALERA DEL FUERTO

1582, diciembre 3.

Gabriel de Luxán, gobernador, ante la posibilidad de que vengan sobre la Habana franceses ahuyentados de Bayamo por el teniente allí, Baltasar del Castillo, ~~xxix~~ suplica al rey "sea seruido de proueer aya aquí " otras dos galeras".

Papeles. II. pag, 165.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

GALERA EN EL PUERTO

1578, abril, 13

En esta fecha no había ninguna de estación porque el gobernador Carreño, amenazado de corsarios, se queja de que no la hay y, si la hubiera, no se marcharían los piratas sin castigo. Pide permiso para hacerla.

Carta a S. M.

Papeles. I. pag, 290.-291

1581, abril, 6

Francisco Calvillo encarece a S. M. la conveniencia de enviar dos galeras a este puerto.

Papeles. II. pag, 40

1581, junio.

Todavía no están las navies. El gobernador Luján les pide de nuevo: una galera y ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ una galeota para situarlas en el Cabo de San Antonio.

Papeles. II. pag, 46.

id. agosto, 1.- Vuelve Luján a pedir las.

Papeles. II. pag, 57.



GALERA DEL PUERTO

1584, julio, 10

Dice el alcaide Fernandez de Quiñones al Rey que sería bien que hubiese en el puerto de la Habana una galera "a lo menos una y una galeota" "por estar aquí el paso de todo".

Papeles. II. pag, 263.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

MUELLES



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

MUELLE DE LA ADUANA

1581, oct. 30.

Lo ha hecho el gob. Luján de verdadera de ~~caoba~~ en lugar de hacerlo de roble

~~hacerlo~~ de caoba que es mas fuerte.
Durará siete años nada mas.

Carta de Pero de Arana.
Papeles. II. pag, 66-67



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

MUELLES

1601, agosto, 14.- Se acuerda reparar el muelle que está frente a la fuente de la plaza.

1601, oct, 12.-El capitán Francisco de Rojas, regidor a quien se encomendó el arreglo del muelle "que está de frente las casas de la ciudad y en madera, clavazón, piones y oficiales ha gastado 572 reales". Se acuerda pagárselos.

1601, dic. 7- Se pregona quien quiera arrendar los embarcaderos de María Melena, Cojímar y Guasabacoa "para que en ella tenga canoa e caballo para los que quisieren pasar a esta ciudad".



LA MACHINA

1749, 22 de Diciembre (Fol. 101 r)

En una relacion de los presos
que ha habido y el destino que
se ha dado a cada uno, se dice:

"...y a la Machina que se
" hace en la ribera de este pu-
" erto ha destinado dicho señor
" diferentes presos".



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

MUELLES

1774, junio 10
 " " 17

D. ~~Juan~~ JOSÉ Vioto, arrendador del tráfico de bahía, pide licencia para hacer un muelle de piedra en Marimelena.

1774, julio, 15

[Margen]: "Calcule y plan para la construcción del muelle de Marimelena".

En el texto se dice que el escribano presentó "un calculo y dos planos para la construcción del muelle de Marimelena, hecho por el Teniente Coronel de Ingenieros D. Juan de Castilla, que pretente D. Joseph Viote poner en planta".

Se acordó dar conocimiento a Vioto.





FRECUENTEMENTE se nos pregunta—y algunos nos califican de impropios— ¿por qué llamamos «descoloridas» a estas «viejas postales» con que ocupamos la atención de nuestros benévulos lectores. Calificamos de descoloridas estas viejas postales, porque, como observará el lector, en su mayor parte están escritas en un estilo borroso; impreciso; sin aliños ni alardes literarios de ninguna clase; incoloro, en fin: tal como aparecen a nuestros ojos el dibujo y la escritura de esas antiguas cartulinas que por largo tiempo yacieron olvidadas en el fondo de un cofrecillo de recuerdos, y que, con sus desdibujados detalles, hablan más a la memoria, que a la vista; menos a la inteligencia, que a la emoción espiritual, que es lo que se trata de despertar, principalmente, al escribir esas Viejas Postales Descoloridas.

Positivamente se cometerá más de un error al citar algunas fechas; pero más que traer a colación el día, el mes y el año exactos, lo que se ha intentado con esas citas—vagas—es aproximar al lector lo más posible a la época que se evoca; y ofrecerle un punto de mira para colocarlo en el ambiente en que vivía el personaje, o se desarrollaron los acontecimientos históricos o sociales que en dichas Postales, con más o menos acierto, se recuerdan. Tal vez también en algunas de ellas repita el autor detalles y sucesos de que ya haya mención en otras anteriores—que es achaque de la vejez caer en tales repeticiones—pero, si es así, digan ustedes lo que nuestros nietos, cuando en casa, de

sobremesa, repetimos más de una vez algún recuerdo:

—Abuelo; que ya nos mordió otra vez ese perro.

También en ocasiones nos advierte algún meticoloso lector, que en tal o cual postal, que acaba de leer, no hicimos mención de este o aquel detalle; ni recordamos ni citamos a tal o cual personalidad que figura en el asunto; y a ello contestamos con esta razón que justifica y confirma nuestro aserto:

—Verdad que no hicimos mención de eso que usted dice: pero no lo achaque ni a olvido, ni a menosprecio: es que la postal estaba tan «vieja y descolorida»... que no veía claro ese detalle.

Abrigamos la creencia de que no encierran estas páginas ningún interés para los lectores jóvenes; pero estamos, por otra parte, convencidos de que los que alcanzan aquellos tiempos, a que en ellas hacemos referencia, experimentarán, al recorrerlas, una grata impresión, viéndolos desfilar de nuevo ante sus ojos; cuanto más «descoloridos» e imprecisos, más saturados de la vaga emoción de la «añoranza»; esa compañera espiritual de los que asisten al melancólico espectáculo de la puesta del sol, en el ocaso de sus días.

Y ahora vamos a dar un paseo por

LOS ANTIGUOS MUELLES

Desde que se destruyeron los antiguos y pintorescos muelles de Caballería, San Francisco y la Machina, parece que nos hemos separado del mundo. Antes atracaban a esos muelles infinidad de barcas y bergantines que casi metían debajo de sus tinglados sus

botalones de proa, en la que se ostentaban algún historiado y enigmático mascarón en forma de sirena-diosa; mujer; fanal a estilo de los que usaban las antiguas carabelas, atributos de náutica; monstruos marinos, etc., etc., y que colocados en fila, unas después de otras, tenían el verdadero aspecto de una exposición de raras e imponentes figuras misteriosas del océano.

Se aspiraba, al pasar frente a estas embarcaciones que casi teníamos al alcance de las manos, el penetrante perfume de los países de su procedencia: Mallorca; Canarias; Génova; Alejandria; Barcelona; Cádiz... Y por un momento se hacía uno la ilusión de que vivía en ellos, oyendo las animadas conversaciones y los cantos-peculiares de su pintoresca marinería, acompañados por el melancólico gemir de los acordeones y los alegres rasgueos de mandolinas y guitarras... También eran muy sugestivos los nombres de aquellas embarcaciones que en letras de oro o en azul se leían en los grandes rótulos de la proa: «La Bella Mallorquina»; «La Gaditana»; «Rosa de Alejandria»; «La Genovesa»; «Río de la Plata»; «La Niña de Montevideo»; «Atarazanas»; el «Vespero»; el «Ciervo»; «Flor de Malta», etc., etc. Muchos viejos comerciantes iban los domingos por la mañana a los muelles con sus pequeñuelos, para darles una lección práctica de geografía, describiéndoles los países a que pertenecía aquella marina mercante y los productos que transportaban en sus recónditas y amplias bodegas, los cuales iban llevando en grandes y ordenadas tongas aquellos muelles: tercios de tasajo; serones de cebollas isleñas; pipas de vino; botijas de aceite; sacos de harina; cuñetes de manteca; barriles de tarros de cerveza; variada ferretería de Bilbao, etc., etc. Allí mismo, lonja al aire libre, se verificaban las ventas y se hacían las más costosas e importantes transacciones.

Las goletas atracaban en los muelles de Paula, frente a la Alameda, procedentes de las principales ensenadas y bahías de la costa—Banes, Mariel, Cabañas, Cárdenas, Nuevitas, etc.—conduciendo también buen número de pa-

sajeros; y como carga, en su mayor parte, sacos de azúcar y tercios de tabaco en rama. Se veía palpable la gran riqueza de nuestros campos. Recordamos las goletas la «Ligera de Cabañas»; la «Matancera»; la «Flor de Nuevitas»; la «Galatea»; la «Niña»; la Juanita de Cárdenas; la «Lista»; la «Reglana»; «La Vencedora»; «La Venus»; «La Nueva Amable», etc., etc.

Así como en los otros muelles se paseaba uno por el mundo, aquí en estos era como si se recorriesen nuestros campos: se respiraba en ellos como un ambiente de «guajirería criolla». La carretera central y los camiones acaban con todo eso.

Algunos viejos ferrumbrosos vapores de rueda, como el «Gloria»; el «Antolín del Collado», etc., etc., anclados en el propio sitio, se empeñaban en hacerle la competencia a estas embarcaciones; como viejos lobos de mar que no pueden tan fácilmente prescindir de su antiguo oficio y andan a la husma de una productiva faena que desempeñar.

Una madrugada del año 94 ó 95, no recordamos la fecha exacta, un desorbitado zagalón astur de diez y siete años, llámese H. anduvo errante por aquellos muelles intentando cambiar un centén y enrolarse de marinero en alguna de aquellas goletas, acabado de robar y encerrar en un baúl donde falleció a D. Pedro Fernández, dueño de una fábrica de ellos en la calle de Amargura, donde aquél trabajaba de dependiente; siendo detenido pocas horas después en la estación de Regla, a la sazón en que trataba de embarcarse para el interior de la isla en uno de los primeros trenes que salían de dicho paradero. Condenado a muerte en garrote vil, D. Nicolás Rivero, director del DIARIO DE LA MARINA, logró que se le conmutara la pena por la de cadena perpetua, la que no cumplió según nos parece recordar; salvado por aquella famosa amnistia de José Miguel que hizo la número uno de la serie.

Sonaban entonces, entre otros, los nombres de los comerciantes Calvo; Quesada; Coro; Francisco Menéndez; Mujica; Jaca; Barraqué; Zugasti; Cano, Cué, Balcells,

Blanch; Juvert y Co.; Jané; Fabra y Riera; Dardet; Boer; Nadal; Jaime Puig; Guañabens; Baget; Prudencio Rabell; Verdú; Castells; Ramón Negra; Mariano Arrufat; Juan Conill; Sala y Masip; etc., etc. La firma de Gratacós Coro y Co., después Coro y Quesada, recibía directos al mes dos y tres barcos cargados de tasajo, desde Montevideo; y cosechas enteras de azafrán y pimentón de Extremadura, en bergantines que salían por el puerto de Huelva, viniendo con ellas expertos agricultores que escogían y separaban para la venta las diversas clases de esos productos. Don Antonio Gili también fué entonces comerciante muy nombrado por su inteligencia y buena suerte en los negocios: había hecho la base de su fortuna vendiéndoles fusiles de chispa a los confederados del Sur, en la guerra de secesión americana; y también abasteciendo a la Habana, en un momento oportuno, de velas y trabucos de los que fué único receptor durante largo tiempo. Era muy nombrado en aquella época el Banco «Barbon», instalado en el edificio de la calle de Mercaderes, donde también estuvieron el Banco del «Comercio» y las oficinas administrativas del Ferrocarril de la Bahía; casa que perteneció después, si no nos equivocamos, al conocido orador y político cubano doctor Cortina. El más acaudalado comerciante de los antes citados contaba con una fortuna no mayor de trescientos, cuatrocientos, quinientos mil pesos, que hoy posee, como se sabe, el más modesto contratista de carreteras del Estado.

En el muelle de la Machina se levantaba el histórico y famoso Palo, que se destacaba allí como un monumento de fuerza y que servía para mover y descargar grandes pesos. En la Habana era tan popular y típico como el Morro. Los fines que discurrían por aquellos lugares lo contemplaban con asombro. Cuando fué desplazado de aquel sitio, pareció como que había dejado «un hueco en el espacio», de tal modo nos habíamos los habaneros acostumbrado a verlo allí años y más años, creyéndolo un monumento inamovible. Pero está visto que todo cae en este mundo: hasta el «Palo de la Machina». Así como el Morro sirve de término de comparación para apreciar la edad de una persona, de la que se dice: «Es más viejo que el Morro», él servía para dar una idea de su fortaleza, diciéndose: «Es más fuerte que el Palo de la Machina». Entre sus grandes servicios históricos figuraba el haber des-

embarcado y puesto en tierra el año 1896 el famoso «cañón Ordóñez», que recorrió las calles desde aquel muelle hasta la batería de Santa Clara en que fué emplazado. Cuando se entraba en la Habana por el puerto se daba con estos tres detalles característicos de la ciudad: El Morro; el caserón amarillo de la Cárcel; y el Palo de la Machina. Estuvo en su sitio desde el año 1843 en tiempos del Capitán General O'Donnell; y lo quitaron el año 1903 durante la presidencia de Estrada Palma para poner el elevado eléctrico, del cual se habla ahora que será quitado: la vida es un eterno desplazamiento; un quitate tú para ponerme yo, en todos los órdenes.

El mayor atractivo de aquellos antiguos muelles eran las visitas que todos los domingos por la mañana se hacía a aquellas goletas, barcas y bergantines; cuya tripulación, desde el capitán hasta el último marinero, sostenía íntima relación de amistad con los familiares y miembros de las casas consignatarias y almacenes importadores de gran importancia a las que obsequiaban con rumbosos e íntimos almuerzos en que los cocineros de a bordo se lucían regalando a los comensales con una rica paella a la valenciana; un apetitoso bacalao a la vizcaína; una estimulante lisa a la isleña; un sabroso tasajo a la argentina; un succulento cordero a la genovesa, etc., etc., todo ello regado, como es consiguiente, con los exquisitos vinos de Cataluña, Mallorca, Italia, etc., etc., bebidos desde luego en el consabido y clásico porrón de a bordo: el Bucaron.

Claro que actualmente, poco más o menos, sucederá lo mismo; pero el hecho de saltar directamente del muelle al barco sin más que agarrarse a la escala y subir a bordo, le prestaba al acto un encanto más directo, que tomar una gasolinera para ir a buscar a la nave obséquiadora allá en un apartado y lejano rincón de la bahía... Aunque suene a paradoja, es lo cierto que el progreso, al acercar a los hombres, los va separando mas cada día: las largas travesías fomentaban con mayor arraigo las amistades del tránsito; las dificultades y crecido costo de los viajes engendraban con mayor ansia el deseo de visitar un país lejano; día llegará en que un avión enorme nos transporte al pie de las pirámides egipcias en unas cuantas horas; ¡y adiós entonces el misterioso atractivo de los faraones! Ya lo dijo Eca de Queiroz en su «Epistolario de Fradique Méndez». Cuando viajero en el ferrocarril de Palestina—Palestina Company—se oye decir: «Jerusalén: parada y

fonda», se desvanece el dulce candor de la leyenda cristiana. De igual manera cuando el tranvía eléctrico—Rayl Roads Company—repicando su timbre pasa inmediato a las ruinas de los antiguos muelles, los que conocieron su animación y alegría y disfrutaron de aquel acercamiento que los ponía en contacto con los más remotos países, no por lejanos menos próximos, experimentarán la sensación de que se ha roto un lazo y una intimidad que hacia los hombres más humanos...

Las grandes naves, almacenes y depósitos que han sustituido a los antiguos muelles, están desde luego en relación con la enorme importancia comercial que ha adquirido la Habana; pero carecen de aquel franco y simpático ambiente de «aire libre» que tenían aquellos tinglados, bajo los que se cobijaban los comerciantes del antiguo régimen, entre los que el «crédito» tenía más valor que todo el oro del mundo almacenado en los bancos: era una especie de masonería comercial en la que ciertos gestos, señas y ligeros chocar de manos tenían el mismo valor que el de las más especificadas escrituras notariales...

La Habana guarda un patriótico recuerdo de aquellos antiguos muelles. Durante los meses del Bloqueo de 1898, en sus amplias naves fueron autorizados por el entonces gobernador civil de la Provincia, don Rafael Fernández de Castro, toda clase de juegos mediante una crecida contribución, cuyo importe total se dedicaba al sostenimiento de las cocinas económicas, gracias a las cuales no pereció de hambre una gran parte de la población habanera.

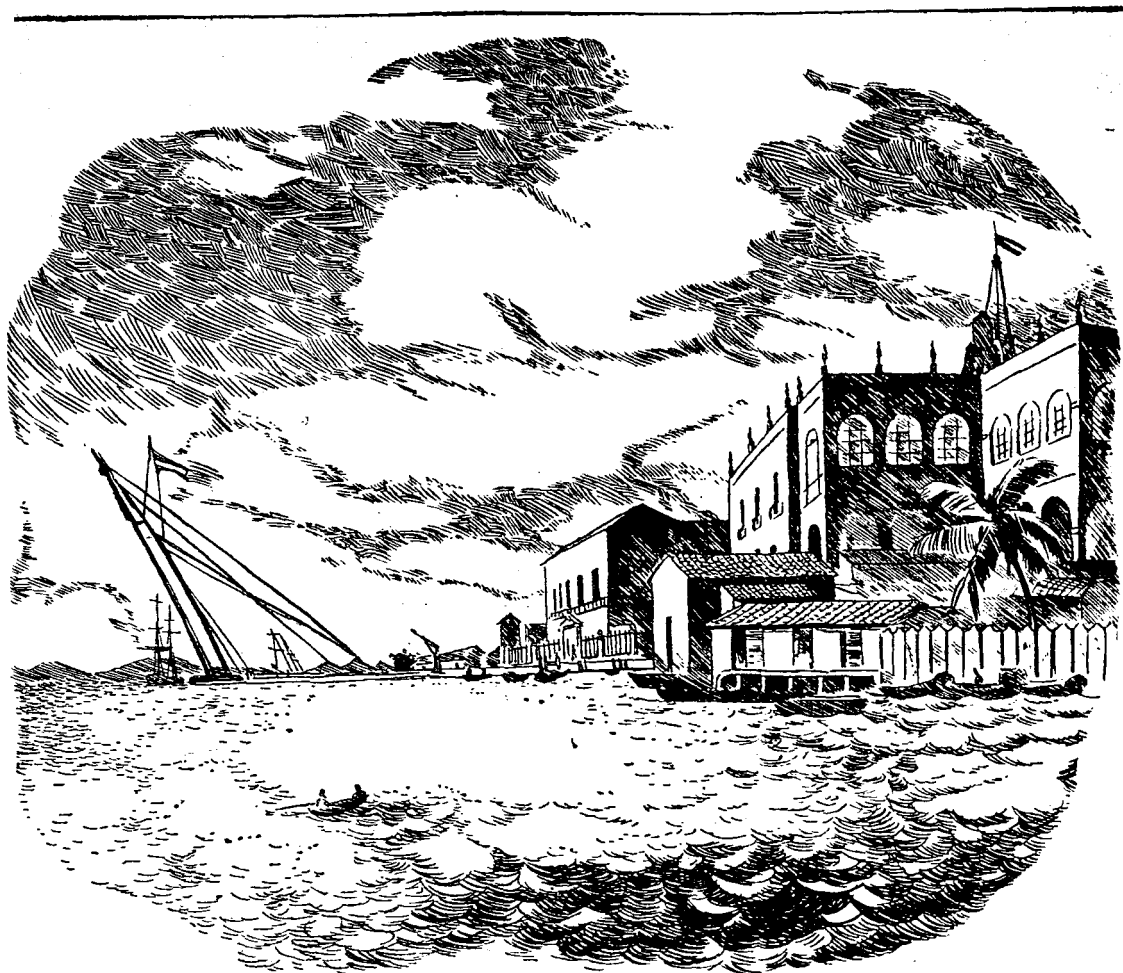
Ahora está aquello indudablemente más amplio y más limpio; y la entrada del puerto ha ganado mucho con el Malecón que se ha construido a un costado de la bahía, siendo de desear que se lleven a efecto cuanto antes las obras que también han de dotar a la prolongación de aquellos sitios de otros paseos, hasta empatar con la antigua iglesia de Paula; la que se piensa derruir para sustituirla por un bello parque, en cuyo centro se dice que va a erigirse el busto, y mejor sería la estatua, del gran novelista Cirilo Villaverde que tan acertadamente describió aquellos lugares, cuando la Alameda de Paula era el mejor paseo con que contaba la ciudad; y cuando en el sitio que ocupara des-

pues el café de Luz, se levantó el Teatro Principal de la Habana. Además, y ello es lo primero, en ese Hospital de Paula colocó Villaverde el trágico desenlace de su interesante novela «Cecilia Valdés». Honrarlo es una deuda que tiene la Habana con su preclaro novelista.

Al invocar el nombre de Villaverde y pasear una mirada sobre las espejeantes ondas de la bahía, vienen a la memoria aquellas sus páginas llenas de color y vida en que describe la llegada del bergantín «Veloz», a los muelles de Casa Blanca, frente a la casa de Gámiz, en los sombríos tiempos de la trata...

Manuscript scribbles and numbers





LA PRIMERA MACHINA DE LA HABANA

Los historiadores no pueden precisar la fecha en que se construyó la primera Machina de La Habana. La Torre informa que Don Lorenzo Montalvo, Ministro de Marina, la erigió en 1740, donde había entonces un carenero de buques. El propio Montalvo hace constar que los ingleses destruyeron la rueda motriz de esta máquina, durante su permanencia en la ciudad (1762-63). *Cartas*, por otra parte, dice que en 1789 se levantó la primera Machina, bajo la dirección de D. Francisco de Autrán y Cristóbal Colorado, Di-

rector de Ingenieros y primer contra maestre de escuadra respectivamente.

El formidable huracán de 1846, que tantos e importantes desastres ocasionó, derribó la penúltima Machina. No fué sustituida sino hasta 1854, en que se construyó otra de acero. La anterior era de madera con zunchos de hierro.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

M U E L L E D E F E S S E R

Situados en la Plazoleta de Luz, deben su nombre a su constructor José Antonio Fesser, propulsor de los ferrocarriles en Cuba. Serían dichos muelles para los ferris que durante años hacían el viaje de La Habana a Regla y a Casa Blanca. Estaba casado con Manuela Teresa de la Luz y de la Luz, parienta de don José de la Luz y Caballero.

(V. Don José de la Luz y Caballero, por Manuel I. Mesa Rodríguez, La Habana, 1947, p. 24).

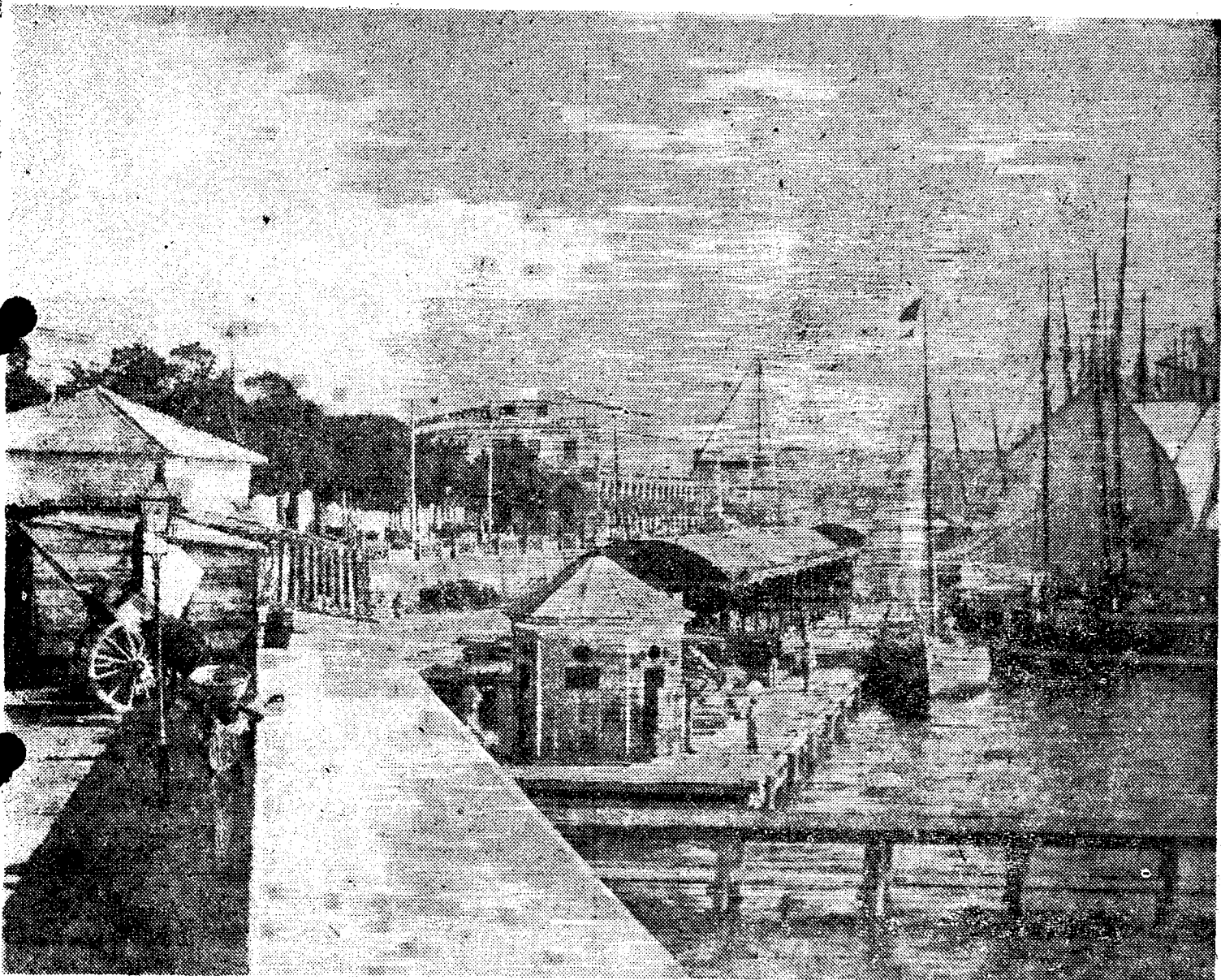


M U E L L E D E L U Z

Fué construido por don Antonio de la Luz y de la Concepción, quien dió origen a la familia de don José de la Luz y Caballero, hijo de don Eusebio de la Luz y María de la Concepción De-Cabe, que llega a Cuba a fines del siglo XVII. Dió nombre también a la calle de Luz, que comprende desde Egido hasta la Alameda de Paula, en la parte Intramuros de la Ciudad, por haber vivido en una casa de esa vía. Estableció en La Habana La Estafeta.

(V. Don José de la Luz y Caballero, por Manuel I Mesa Rodríguez, La Habana, 1947, p. 18)

Gráficas de Antaño: Muelles de Paula



La presente gráfica es, sin duda, una de las más pintorescas publicadas en esta sección. Prácticamente no queda de ella más que el edificio, ocupado cuando se tomó esta foto por el hotel Mascotte, que luego sirvió de albergue al hotel Luz. Los árboles a la izquierda indican el trazado de la Alameda de Paula y los muelles, en primer término, eran utilizados por las embarcaciones que hacían el tráfico de cabotaje a lo largo de nuestras costas. También es perfectamente visible la grúa conocida con el nombre del Palo de la Machina. La construcción que está sobre los propios muelles fué destruída por el ciclón del año 26. Una foto, hecha ahora desde el mismo lugar en que fué tomada la que ofrecemos, mostraria al fondo, sobre las lo mas que cortan el horizonte, los edificios ocupados por el Observatorio Nacional.

PUERTO

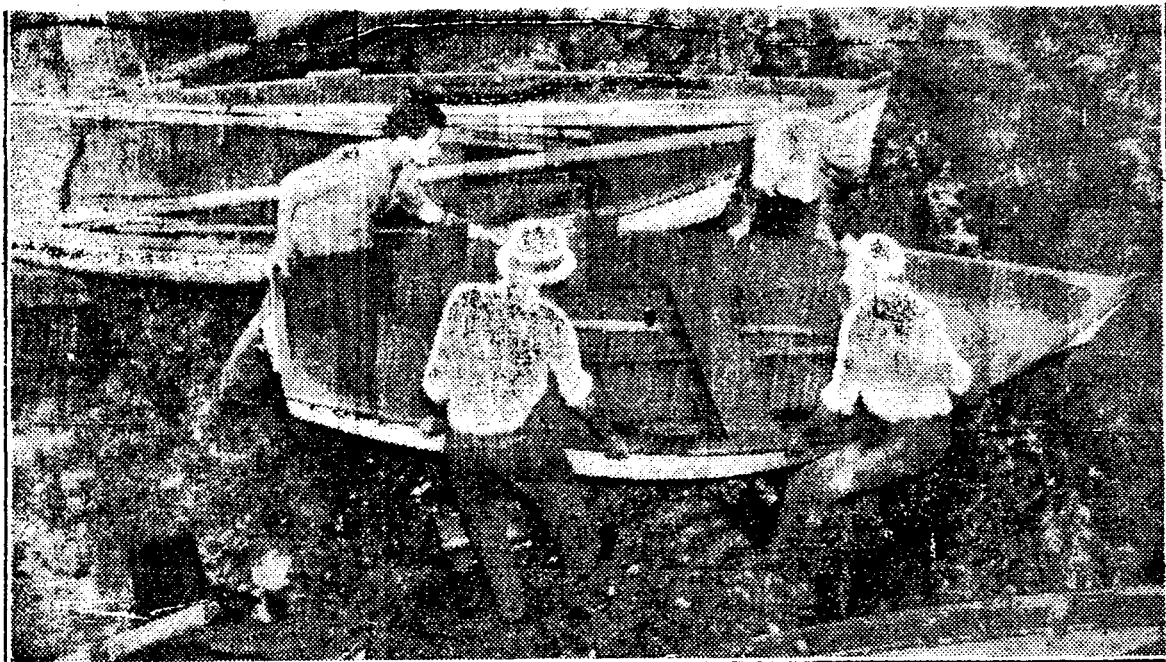


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Rápidamente Van Desapareciendo los Viejos Pescadores del Litoral Habanero, Dejando su Triste Historia

Desaparecida la "Caleta de San Lázaro" y la "Cortina de Valdés", se refugiaron en los duros arrecifes. — "Chivichana" se enredó con una aguja y murió del corazón. Lo que cuentan a nuestros repórters antiguos lobos de mar



Llegó la hora! Los lobeznos del mar botan al agua las frágiles embarcaciones en que sus mayores han de embarcar para adentrarse en las tempestuosas aguas en busca del

codiciado pez. ¿Cuántos regresarán? Nadie lo sabe, sólo el destino dueño y señor de sus vidas podrá retornarlos a tierra. Pero los vie-

jos pescadores del litoral habanero no temen a los elementos desencadenados; para vivir hay que luchar y sólo caerá en la lucha el que no sea fuerte.

MUY pocos van quedando de los viejos pescadores del litoral habanero. La marcha acelerada del modernismo también los ha tocado a ellos; y los viejos lobos de mar que durante años encontraron acogedor refugio a lo largo del Malecón, hoy se ven desposeídos de lo que siempre consideraron suyo. La poca arena que había en el espacio comprendido desde la vieja Cortina de Valdés a la Caleta de San Lázaro ha desaparecido, y una amenazadora hilera de "dientes de perro" se adentra hacia tierra, haciendo imposible el muelle descanso a sus frágiles embarcaciones, que hoy tienen que izar hasta unos gruesos maderos y tablitas puestas de exprofeso sobre los arrecifes.

Los antiguos pescadores de la caleta que estaba situada junto a la antigua Capitania del Puerto, y los de la Cortina de Valdés, han tenido que llevar sus "cachuchas" a otros sitios. Unos se han unido a los que desafiaban los embates del tiempo fran-

te al antiguo forreón de San Lázaro, y los más se han dirigido a playas cercanas como Boca Ciega, Cojimar y otras, a buscar en las profundidades del mar el diario sustento para llevar a los suyos. Sólo unos pocos de aquellos hombres curtidos por el sol del trópico, se han quedado donde antes estaba la Cortina de Valdés, cuya arena aparece cubierta ahora por una gruesa capa de asfalto, echada sobre los cimientos de la proyección del Malecón. Estos, después de la faena diaria, amarran sus esquifes al muelle, donde se toman las launchas o botes para ir a la Cabaña, o arrear la "potala" cerca del muelle, y dejan de esa forma anclada a embarcación hasta por la tarde, en que han de salir de nuevo al mar en busca de la codiciada pesca.

La historia de esos hombres hechos a la aventura marina es difícil de contar en corto espacio, se necesitarían planas enteras para narrar sus vicisitudes y anécdotas siempre cargadas de arriesgadas operaciones sobre las



aveces tranquilas aguas del litoral habanero. Muchos de esos viejos de piel arrugada y quemados del sol permanecen taciturnos junto a su bote; ya sólo sirven para relatar sus aventuras juveniles; sus hijos, que han ocupado su lugar en la búsqueda del pez, son los encargados ahora de batirse con la bravura del mar. Muchos salen y no regresan, la experiencia en cuestiones marineras los pierde; un golpe de viento vira la embarcación, o cuando no una violenta turbonada los aleja de la costa para no verla jamás. Pero ellos siguen la senda trazada, les gusta el mar y no temen a su ira, lo desafían constantemente, y más de uno paga con su vida la osadía de desafiar a los elementos deseneadenados sobre la amplia masa de agua.

LA CALETA

Cuentan los abuelos del mar que existía una caleta a la que denominaban "Caleta de San Lázaro". Allí los mozos de cuadra llevaban a bañar los caballos de los porcentados que más tarde hacían enganchar a "Caleta" o "el Quitrín", para pasear a los señoritos por el viejo Prado. Entonces había arena sobre ella una vez terminada la faena diaria. Como eran pocos no había discrepancias entre ellos; se dividían el trabajo en común, y hoy tocaba a uno echar el "Chinchorro" y mañana a otro; la pesca entonces daba para solventar las necesidades de los escasos pescadores que entonces había. Así fueron las cosas. Desapareció la caleta, la vida moderna reclamaba el pedazo de mar que les pertenecía, y tuvieron que cederlo. Pronto un muro largo y alto vino a impedir el libre acceso a aquel lugar; después una capa de asfalto cubrió la arena y una línea de tranvía circuló por sobre el asfalto. Ellos, los viejos pescadores, lloraron lo que se les arreba, pero hombre hechos a los embates de la vida, construyeron un maderamen sobre los arrecifes, que ha soportado el desgaste del tiempo. Terminada la obra diaria, subieron allí sus botes y siguieron viviendo. Unos murieron y otros más jóvenes, quedan para contarnos sus vicisitudes. La de ellos es una vida llena de miserias y amarguras, pero la soportan gustosos, nacieron junto al mar y allí terminarán sus días; aman demasiado lo que les queda para abandonarlo.

LOS DEL VALDES

Al prolongarse el Malecón los viejos pescadores de la Cortina de Valdes no se desanimaron; el litoral siempre les brindaría refugio, y los que no fueron a Cojimar o Boca Ciega, pidieron a sus hermanos de la antigua Caleta de San Lázaro, les permitieran amarrar sus embarcaciones allí. Ya no tendrían arena para echar el "chinchorro", pero no importaba, se irían mar afuera a "agujejar" o se dedicarían a la pesca del tiburón. Los más viejos, sin fuerzas

para ir tan lejos, se quedaron, y con ellos muchos jóvenes que empezaban; "Mario", "Peluzá" y otros, sin olvidar a "Liberio" que aunque joven no quiso abandonar a los suyos, se quedaron al lado de los viejos, y se conformaron con amarrar sus botes al muelle o echar sus "potaes" cerca del muro. Los demás se fueron todos, no se ha sabido más de ellos. "Pano, ya", el viejo botero de las grandes travesías (Caballería, Casa Blanca y Cabaña), los extraña, eran sus compañeros de charla cuando amarraba su "guadaño" al muelle para esperar algún "marchante" que transporta al otro lado de la bahía.

A LA MAR

Son las seis de la tarde, los pescadores que van a la busca del pargo o la rabilirubia se aprestan a la faena; preparan sus cordeles y examinan las "cachuchas" para cerciorarse de sus condiciones marineras; hay que ver que estén bien enceradas las junturas del fondo para que no vaya a calar al agua y zozobre la embarcación. Preparan las velas, pues las necesitarán para volver a tierra y no tener que hacerlo a golpe de remo; se han de alejar cuatro o cinco millas de la costa y la boga es insoponible, necesariamente tienen que recurrir a la naturaleza para que los ayude, con un buen viento se llega pronto a tierra y se venderá al momento el producto arrebatado al mar. Terminados los preparativos a las siete y media de la noche son lanzados los botes al mar, los faroles son encendidos y se despiden de los que se quedan en tierra con un, hasta luego! que parece prometer una esperanza de retorno.

Los que no van a la pesca del pargo y otros peces sabrosos se quedan durmiendo en los propios botes; han de salir por la mañana y necesitan reposo. Estos son los encargados de "agujejar" y pescar el tiburón.

EL REGRESO

A las ocho de la mañana, después de una noche de constante vigilia, regresan los que a la mar fueron; unos han tenido suerte y otros han sufrido los embates del destino. Se ayudan unos a otros para subir sus embarcaciones al tablado, y acto seguido se cuenta la pesca obtenida. Cada cual sube al muro del Malecón y pregona el "parguito acabado de pescar"; muchos tienen suerte y lo gran vender su pargo a los escasos clientes que llegan a comprarla en chalaradas máquinas, pagando por ella una miseria; los más tienen necesidad que ir a "morir al mercado", donde se compra por libras mág pagadas.

A "AGUJEAR"

A las siete de la mañana, cuando el lanchón de la basura enfila el canal del puerto para ir a arrojar sus desperdicios mar afuera; los pescadores de agujas y tiburón echan sus botes al agua; muy pocos son los que van, esta pesca hoy día no produce casi nada y es difícil y arriesgada. Los jóvenes amantes de la aventura se lanzan en seguida a las embarcaciones

nes, algunos viejos los siguen, pero ya están muy gastados para esos peligros. Los cables son atados al bote que sigue al lanchón y a las tres milas comienza la dura tarea. El voraz tiburón sale a flote a comer el desperdicio, y es este el momento aprovechado por los lobos de mar; entre el anzuelo y comienza la lucha. Tras el forcejeo a pita con el escualo es arrojado a la banda del bote, entonces el "bichero" se encarga de consumir la obra: dos porrazos aplicados a la cabeza de la bestia marina lo dejan indefenso y es izado a la embarcación. Luego a tierra, a la plaza, y a venderle a bajo precio las aletas a los chinos.

La aguja, en cambio, es más trabajosa de atrapar. Una vez que ha mordido el anzuelo es peligrosa. Hay que darle cordel, o de lo contrario saltará al bote y atravesará al que encuentre a su paso. La herida que produce casi siempre es mortal, pues no se cierra tan fácilmente. Por eso, los pescadores la temen, y a pesar del pánico que sienten cuando el animal se revuelve airado contra ellos, les gusta arponerla, porque el peligro los atrae y se sienten fuertes al luchar con un pez que puede causarles la muerte.

ENTRE ELLOS

El repórter llega a la antigua Caleta de San Lázaro, donde una veintena de hombres de mar alistán sus avíos para lanzarse a la pesca. La presencia allí de un hombre con su cámara no es extraña, otras veces han ido a retratar ahogados. Bajamos el muro, caminamos por sobre el tablado de madera en que descansan los botes y nos acercamos al grupo. Están entretenidos preparando sus pitas y apenas se dan cuenta de la presencia del extraño. Cuando lo notan sonrían y preguntan el motivo de nuestra presencia.

José-León Garrido, de 52 años, es uno de los más viejos pescadores del lugar, vivió los tiempos de la Caleta y cuenta en su haber más de una hazaña temeraria. Le hablamos y nos responde gustoso. Lleva entre los suyos desde el año 1907, en que vino de Vuelta Abajo; ha tenido sus aventuras, y orgulloso presenta en su brazo izquierdo un prolongado surco. En la mordida de un tiburón pero no obstante, sigo en la pesca, me gusta y terminará mi vida dedicado a ella; no tengo familia, y por tanto nada me preocupa.

"CHIVICHIANA"

Se mueven las conversaciones sobre los accidentes del mar, y los hombres hacen coro alrededor del repórter, y Garrido. Cada cual quiere contar su historia, pues todos la tienen en mayor o menor grado.

El mismo Garrido nos habla de "Chivichiana", no se acuerdan de su verdadero nombre. Sólo saben que salió una vez a "agujear", y cuando ya creía tener su pieza cobrada, una enorme aguja salió del agua y casi echó a pique la embarcación; sorprendido por el tamaño del pez y por su terrible acometida, se sobrecogió y murió de un colapso cardíaco; su compañero lo trajo a tierra en el mismo bote, y fué sepultado el mismo día. Otros muchos de los allí reunidos tratan de contar su historia, pero no hay espacio y tiempo para todos, el que no ha sido atravesado por una aguja ha caído a punto de ser devorado por los tiburones, y el que no ha pasado su susto cuando a tres o cuatro millas de la costa lo ha sorprendido una furbonada sin saber nadar y sin poder apenas maniobrar el bote por el furor del vendaval.

DESAPARECERAN

Ahora que estamos allí, los viejos pescadores aprovechan para pedirnos interpongamos nuestros oficios ante las autoridades, ya que según se dice, entre poco no les quedará ni ese único refugio. Se les pretende echar de allí, y eso no debe ser. Dicen que ellos se bañan a la vista del público,

y es incierto. Una manada de mozambetes que vagan por el Malecón son los que se bañan en el litoral y ellos que sólo se buscan el sustento a orillas del mar, son los que cargan la culpa. Si los arrojan del único refugio que les quedan ¿qué será de esos pobres hombres? Ya en todo lo largo del litoral no hay dónde cobijarse y se verá impelidos a arrostrar una existencia más perentoria que la que hoy llevan, teniendo en cuenta que si se les echa de ese lugar, aumentarán con su presencia el número de desocupados existentes en la Capital.

ADIOS

Con la promesa de ocuparnos de ellos con más frecuencia, nos despedimos de los viejos lobos de mar, y cuando regresamos al periódico, allí en el muro del Malecón, varios jovencitos tiraban unas pitas entre los arrecifes y pensamos que esos pueden ser en el futuro, los nuevos pescadores de la vieja Caleta de San Lázaro.

M. A. P.

Ins. Ap 22/37

CONOCIDA YA LA CAUSA DE LOS MALOS OLORES Y SUCIEDAD DE BAHIA, RESUELVEN ATACARLA

El ingeniero J. A. Cosculluela, en informe elevado a la Junta Superior de Sanidad, narra, con detalles, cuanto se relaciona con este viejo problema, sugiriendo la manera de solucionarlo

El ingeniero Juan A. Cosculluela, vocal de la Junta Superior de Sanidad, ha presentado a dicho organismo un interesante trabajo sobre el origen de la suciedad y malos olores de las aguas de la rada habanera, comenzando por establecer científicamente que la bahía de La Habana, puerto de abrigo para la navegación, ofrece grave defecto de conformación y altitud que la mano del hombre ha incrementado por su abandono e ignorancia.

«De angosto acceso y dilatado interior, quedó formada la bahía por la sumersión del antiguo valle que su topografía demarca, en épocas geológicas no muy remotas; tal conformación por «saco» no permite sino limitada capacidad de remoción y limpieza por las periódicas fluctuaciones del nivel del mar, pues la gran amplitud y poca altura de la onda de marea no permite una verdadera remoción de los sedimentos que se encuentran en su interior y fondo.

«Ocupa la bahía de la Habana una superficie aproximada de 4.5 kilómetros cuadrados, o sea, 450 hectáreas, distribuidas en la forma siguiente: 30.6 hectáreas en el canal de entrada, 167.9 antepuerto o fondeadero, 71. ensenada de Atarés, 84 ensenada de Guasabacoa y 96.5 ensenada de Marimelena, o en otras palabras, mientras el canal de entrada por donde entra como es natural la marea, sólo ocupa el 6.8 por ciento de la total superficie, su interior abarca el 93.2 por ciento y el prisma de marea, ascendente a unos 2.7 millones de metros cúbicos de agua de mar, determina al pasar por el canal de entrada, olas de gran altura y reducida amplitud con la máxima capacidad de remoción en sus fondos; en cambio al repartirse ese mismo volumen de agua de mar en una superficie casi 13 veces mayor, la onda pierde en altura de ola lo que gana en amplitud, reduciendo así el poder de remoción y arrastre en su interior.

Recuerda en su informe el ingeniero Cosculluela los trabajos realizados por Pezuela y Don José María de la Torre, que aseguraron que la rada habanera se ha ido reduciendo en su capacidad a medida que aumentaba la población y, señala la necesidad de evitar que los detritus de mataderos, etc., vayan a la misma y, por el contrario, se lleve a cabo un amplio trabajo de dragado. Señala, también, las distintas descargas a la bahía de drenes, arroyos, etc., produciendo muchos de ellos olores y disminución de su profundidad.

Recomienda también, como es natural, las medidas que deben adoptarse para evitar ese estado de co-

sas, mediatas y futuras, para garantizar la limpieza e higiene de la bahía. En resumen: establece el ingeniero Cosculluela que el problema de la suciedad quedaría resuelto si se construyera un alcantarillado al Sudeste de la ciudad y el del pueblo de Regla y que mientras no se puedan realizar esas obras se saneará en un 75 por ciento con sólo impedir que los residuos industriales vayan crudos a la misma, y con un 90 por ciento en total de poder evitar que vayan sólidos de albañal, para lo cual es necesario la construcción de fosas o tanques.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

SANEAMIENTO DE LA BAHIA DE LA HABANA Y SUS POSIBILIDADES.

Por el Dr. Emilio Sorondo Campaneria

Jefe Local de Sanidad y Comisionado Especial para el saneamiento de la Bahía de La Habana.

La Secretaría de Sanidad ha acometido en estos momentos la solución de uno de los más aniguos y graves problemas sanitarios que afectan a la Habana y cuando decimos la Habana casi nos estamos refiriendo a Cuba, porque es indiscutible que para los extranjeros que nos visitan la capital de la República es el espejo de Cuba y se nos juzga siempre por este espejo, sobre todo en cuestiones sanitarias.

El problema a que nos referimos es el viejo y tantas veces planteado y nunca resuelto, de la suciedad y fetidez de la bahía de la Habana, que ha causado tantas críticas y protestas de cubanos y extranjeros y muy principalmente de las Compañías de Vapores que visitan nuestro puerto.

No hace aún tres meses, una vez más, se suscitó el manoseado asunto; una vez más se dijo que era necesario resolverlo y cuando la Junta Nacional de Sanidad con firmeza lo acometió, muchos se burlaron porque están acostumbrados a que periódicamente se hable de la pestecida de bahía, que ya tiene más de cien años sin que se haya logrado acabar con ella y que siempre ha servido de críticas y de burlas para el cubano, tan presto a ver el lado informal y alegre de las cosas.

Pero esta vez, a pesar de todo, la Sanidad cubana es á dispuesta a resolver el problema del saneamiento de la bahía de la Habana. Y esta vez, rompiendo la rutina y los antiguos moldes de hacer las cosas sin antes realizar un estudio detallado y concienzudo, la Junta Nacional de Sanidad ha tenido el buen tacto de escoger a un meritisimo profesor y sanitario, el Ingeniero Cosculluela, que con un grupo de sus discípulos ha realizado el más científico y completo estudio de las causas que ocasionan la suciedad de nuestra bahía y de las medidas indispensables para evitar o por lo menos atenuar notablemente la fetidez insoportable que despiden sus aguas en algunos lugares.

Este notable estudio del ingeniero Cosculluela debe ser conocido y apreciado por los que se interesen por las cosas patrias; de la aplicación de las medidas recomendadas por los ingenieros sanitarios puede lograrse la solución de un problema que parecía insoluble y que para muchos aun parece imposible de obtener por los innumerables inte-

reses creados que surgen y se interponen como obstáculos insuperables al parecer, frente a los honrados deseos de los que prefieren nuestro mejoramiento colectivo. Es por eso que estimamos necesario que el público conozca por qué el puerto de la Habana es sucio, por qué despiden malos olores y cómo puede evitarse que este mal subsista y cómo se está tratando de evitarlo. Y al dar a la publicidad este trabajo debemos consignar que todos los datos y notas que exponemos han sido tomadas del expresado estudio del ingeniero Cosculluela, estudio perfectamente documentado.

ANTIGUEDAD DEL PROBLEMA DE LA SUCIEDAD DE LA BAHIA

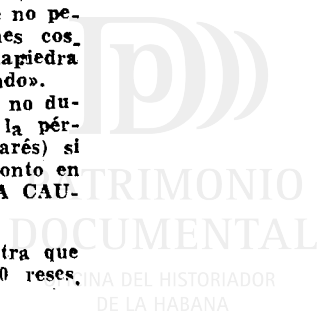
Como antes decimos, no es nada nuevo el problema de la suciedad de la bahía de la Habana y dos escritores del pasado siglo en sus libros abordaban o mencionaban el ya entonces importante asunto. En su «Diccionario Estadístico e Histórico de la Isla de Cuba», su autor Don Jacobo de la Pezuela se expresa de la bahía de la Habana en la forma siguiente: «Según multitud de testimonios escritos, el fondo de la bahía fué generalmente mucho más amplio que en la actualidad; empezó a disminuir a medida que creció la población, y las continuadas deyecciones de un gran centro de población y sus basuras fueron depositadas en ella».

En 1857, en su libro titulado «Lo que fuimos y lo que somos o la Habana antigua y moderna», se refería Don José María de la Torre a la Bahía de la Habana y decía:

«Seguramente que en menos de un año se ha comido la tierra más de 18 varas en toda la extensión que media desde el Castillo de Atarés a Jesús María y al respectivo ha ido mermando el fondo de ella en dirección del Real Arsenal, hasta el extremo que una parte no pequeña de las embarcaciones costeras que atracan a Tallapiedra lo efectúan tocando su fondo».

«Al paso que esto marcha no dudo que esté muy próximo la pérdida de esta Ensenada (Atarés) si nuestra draga no ocurre pronto en su auxilio O SE QUITA LA CAUSA QUE LO MOTIVA»

«Esta, a mi ver, no es otra que las inmundicias de las 250 reses.



2

más bien más que menos, que diariamente se benefician en los dos rastros. Si se piensa en la inmensidad de la basura que entra en un año en nuestra bahía por esta parte, no habrá nadie que dude de lo que digo».

«EN UN DIA DE VERANO Y HORAS EN QUE NUESTRA BRISA NO NOS FAVORECE, MIEDO SE DEBE SENTIR A PASAR POR DICHA ENSENADA, PUES POR CAUSA DEL POCO FONDO Y LA CLASE DE MATERIAS ALLI DEPOSITADAS SE SUFRE UN CALOR ESPANTOSO Y UNA FETIDEZ SUMAMENTE GRANDE; DE LO PRIMERO NO PUEDEN MENOS QUE SUFRIR MUCHO LOS CASCOS DE LOS BUQUES QUE ALLI CONCURREN EN GRAN NUMERO Y DE LO SEGUNDO, Y ESTO ES LO MAS MALO, SUS TRIPULANTES».

Por estas preciosas citas se ve claramente que hace ya 80 años constituía la bahía un foco de infección y que a las causas citadas por la Torre se han sumado otras que han elevado notablemente la insalubridad de esa Ensenada, por donde penetra al puerto de la Habana diariamente 25 millones de galones de agua de albañal y residual proveniente de industrias que aportan sus residuales crudos y también de aportes clandestinos de albañales de una vasta zona donde se han enclavados los peligrosos barrios de indigentes sin llenar el más leve requisito sanitario.

El viejo problema que lleva más de doscientos años caminando se agrava por día y es por eso más meritoria aún la obra que se ha acometido por la Sanidad cubana.

DESCRIPCION DE LA BAHIA DE LA HABANA

El puerto de nuestra ciudad es uno de los más seguros para la navegación por su posición geográfica y por su disposición en forma de «saco» o de «botellón». Su canal de entrada o cuello es angosto y su interior es dilatado, ocupando un área de cuatro y medio kilómetros aproximadamente. El «saco» o «botellón» que forma la bahía en su interior presenta una serie de divertículos o ramificaciones de distinta capacidad y tamaño y que lo dividen geográficamente para su estudio en cinco secciones que son: a) anal de Entrada; b) Fondeadero propiamente dicho; c) Ensenada de Atarés; d) Ensenada de Guasabacoa y e) Ensenada de Marimelena.

Debido a esta configuración, a la estrechez del Canal que limita la entrada y salida de las aguas en el interior de la bahía impidiendo la remoción amplia de las aguas y residuos que arrastra, y a los divertículos o Ensenadas, donde la remoción es casi imperceptible por la configuración de esas ramificaciones, la bahía de la Habana es de por sí un puerto deficiente desde el punto de vista sanitario por el estancamiento del agua y su poca remoción.

«Si a esa fatal condición natural están expuestos los puertos de esta naturaleza — dice Cosculluela — como fenómeno inherente a ellos fácil es comprender cómo se agrava el problema cuando se permiten que concurren a su interior sedimentos, detritus y residuos de todas clases, los cuales quedan permanentemente en su fondo si de residuos minerales se trata o comienzan a mineralizarse en procesos de putrefacción siempre mal olientes.»

Según el mencionado ingeniero, la bahía de la Habana quedó formada por la sumersión del antiguo valle que su topografía demarca en épocas geológicas no muy remotas y de las 4.50 hectáreas de su superficie sólo 30.6 corresponden al Canal de Entrada y el resto, al Fondeadero 167.9, 71.0 a la Ensenada de Atarés, 84.0 a la de Guasabacoa y 96.5 a la de Marimelena. Lo que quiere decir que el Canal de Entrada, por donde entra como es natural la marea, sólo ocupa el 6.8 de la superficie total su interior abarca el 93.3 y el prisma de marea ascendente a unos 2.7 millones de metros cúbicos de agua de mar, determina al pasar por el Canal, olas de gran altura y reducida amplitud con la máxima capacidad de remoción en sus fondos; en cambio, al repartirse ese mismo volumen de agua de mar en una superficie casi 13 veces mayor, la onda pierde altura de ola lo que gana en amplitud, reduciendo así el poder de remoción y arrastre en su interior».

Aportes causantes de la suciedad y malos olores de bahía.—Si el puerto de La Habana, es defectuoso por su configuración geográfica, no se debe a ello exclusivamente las causas de los malos olores que se perciben sino a múltiples aportes indebidos que llevan a sus aguas una cantidad extraordinaria de materias orgánicas en descomposición. Estos aportes son los causantes de que toda la bahía está contaminada, como lo demuestran

Los análisis de esas aguas realizadas por los ingenieros que han hecho el estudio. Para que pueda apreciarse esta contaminación basta con observar el plano adjunto. El no. que aparece encerrado en un círculo corresponde a la muestra de agua tomada y el otro número corresponde a la demanda bioquímica de esa muestra tomada en el mencionado lugar. Es conveniente decir que la cifra de demanda es la media, pues se tomaron en cada lugar distintas muestras y debido a la relación existente con las mareas no fueron siempre iguales los resultados, pues algunas dieron a determinadas horas demandas extraordinarias.

Para comprender más fácilmente lo que es la demanda bioquímica y para que nuestros lectores se den cuenta exacta de la suciedad, vamos a explicar brevemente en qué consiste esa prueba importante, según el ingeniero Sr. Valeé:

DEMANDA BIOQUIMICA DE OXIGENO

DEFINICION:

Se llama demanda bioquímica de oxígeno, el oxígeno empleado por las bacterias aeróbicas obligatorias y las facultativas para desdoblar la materia orgánica compleja a formas más simples fácilmente oxidables.

La demanda de oxígeno está íntimamente relacionada con la cantidad y estado de la materia orgánica, presenta por cuyo motivo el análisis de esta determinación posee un alto significado sanitario.

El agua en contacto con la atmósfera absorbe oxígeno de ésta hasta un punto de saturación en relación a la temperatura, presión y sales disueltas en el agua, siendo la temperatura el factor más importante en la capacidad de absorción. A medida que el oxígeno disuelto es consumido por las bacterias se establece un déficit en la saturación de oxígeno quedando por tanto el agua en condiciones de

reabsorber de la atmósfera la cantidad de oxígeno necesaria para saturarse de nuevo, continuando en la repetición de este ciclo mientras el agua contenga materia orgánica en forma inestable.

Cuando la razón de oxigenación de un agua que contiene materia orgánica es mayor que la razón de reoxigenación, el proceso de desdoblamiento molecular de la materia orgánica es llevado a cabo en ausencia del oxígeno por las bacterias anaeróbicas con el desprendimiento consiguiente de gases ofensivos característicos de la putrefacción.

Para evitar estos males, las aguas residuales de cualquier naturaleza, deben ser descargadas en el curso que las recibe, en tal grado de estabilidad, que su demanda de oxígeno para completarla no reduzca el oxígeno disuelto en el curso por debajo del límite necesario a la vida acuática, garantizándose con ello, por consiguiente, condiciones aeróbicas en el curso.

DETERMINACION:

Consiste este análisis en diluir una cantidad de la muestra que se desea analizar con agua destilada conteniendo una cantidad conocida de oxígeno y anotando la pérdida del mismo después de un periodo de almacenamiento en un pomo lleno y herméticamente cerrado.

El periodo de almacenamiento o periodo de incubación corriente es de 5 días y a una temperatura de 20o C. Este periodo representa en su demanda el 68% de la demanda total correspondiente a la primera etapa, o sea, de la materia carbonada.

El agua de dilución es aereada, contiene una pequeña cantidad de bicarbonato de sodio y tiene un PH. de 7.0 a 7.5.

La demanda bioquímica de oxígeno se expresa en miligramos de oxígeno por litro del agua que se analiza, o sea en partes por millón (p. p. m.).

Esta prueba nos demuestra cuán contaminada se encuentra la bahía de La Habana y examinando



el mismo plano podremos comprobar cuáles son los aportes que producen la contaminación y en que escala lo verifican. Observando las cifras que aparecen en el interior, en la parte correspondiente a la bahía, puede verse que lo mismo en el canal, que en el fondeadero que en las ensenadas, a pesar de la gran dilución que como es natural experimenta el agua, ésta se mantiene una demanda bioquímica que fluctúa y que varía según los distintos lugares. Así, la muestra no. 41 tomada en el canal acusa una demanda de 2.2; la 49, tomada en la Ensenada de Atarés, de 19.6; la 50, en el muelle de Pote, 5.2, la 52, en la Ensenada de Guasabacoa, 5, etc.

¿A qué se deben estas altas cifras de demanda bioquímica que indican una importante contaminación de las aguas? Sencillemente a que innumerables industrias vierten sus residuos a la bahía por medio de las corrientes fluviales que en ella desaguan o directamente, por tubos y canales ocultos. Estos aportes clandestinos han sido descubiertos por el estudio realizado y del que vemos a exponer la parte descriptiva relacionada con el desague en bahía. Dice el informe:

RELACION DE APORTES A LA BAHIA.

Comenzada la inspección en el Muelle de Caballería, nótese gran turbiedad en el agua, especialmente frente a la Pila de Neptuno, donde existe un dren que debe usarse como cloaca, a juzgar por el mal olor que produce, y como confirman luego los análisis.

Entre los Muelles de San Francisco y la Machina existe un desague de albañal sumergido, de 24" de diámetro, cuyo origen no hemos podido conocer.

Frente a los Muelles de Paula, tanto en los de la Munson Line como los de la United Fruit, no existe aporte visible alguno. Ya en este lugar comienza a notarse intenso mal olor, que se acentúa a medida que se acercan los Muelles de la Ward Line y los de la P & O y Pan American Airway. En todo es litoral, sin embargo, no existen aportes fecales visibles y sólo el Vertedero de basura pudiera dar origen a algún residuo.

Debajo de los Muelles de Tallapiedra aparece un desague procedente de aguas de condensación que no ofrece importancia sanitaria; no sucede así frente a los almacenes de la Havana Coal Co., donde existen conductos que descargan libremente albañal crudo.

Un estudio y reconocimiento de este aporte nos demuestra que procede del Dren de San Nicolás, con aguas procedentes de este antiguo arroyo hoy ha sido convertido en cloaca.

Un poco más lejos y bajo el muelle donde se deposita la arena para la fabricación y cerca de los depósitos de carbón, existe el dren del antiguo Arroyo de Matadero, que a partir del Mercado Unico conducía las aguas de afluencia topográficas de la región hacia el mar.

Este dren ha sido convertido también en cloaca y despiden un olor insoportable en su descarga. Al lado de los Muelles de Standard Fruit & Steamship Co. (Vaccaro Lines), desagua otro dren, procedente del Arroyo de Agua Dulce, también convertido en cloaca. Este último no sólo conduce aguas de albañal, sino pedazos y residuos de jabones y como cruza por la Fábrica de Crusellas, en la Calzada de Buenos Aires, sería conveniente investigar las descargas de esta industria.

Frente a los Muelles conocidos como de Pote, existe un desague de residuales, que lo denuncia su mal olor, aunque no hemos podido localizarlo, por encontrarse sumergido.

Al fondo de la Ensenada de Guasabacoa, el Matadero Lykes Bros desagua brevemente mediante una tubería de hormigón, sus residuos. Cerca, el arroyo llamado Ganado, ofrece otro grave desague de aguas en estado de putrefacción avanzada, y al fondo, el río Martín Pérez, descarga sus infectas aguas, que parecen más bien de tinta, por su intenso color negro.

En la ribera derecha de esta ensenada se encuentran los depósitos de la Shell, Sinclair y otras empresas petroleras, cuyo litoral no ofrece desague alguno de importancia sanitaria.

Frente a los Almacenes viejos de Regla aparecen varios drenes cuyos aportes no ofrecen importancia y el agua en la parte de este litoral, a partir de los depósitos de Petróleo, está bastante limpia y clara.

Tal situación cambia radicalmente al pasar los llamados Almacenes de Regla, especialmente frente a la esquina de las calles de Adriano y Pereira en el pueblo de Regla. Un conducto que sigue la primera calle mencionada, y otro que lo hace por la de Pereira, están arrojando diariamente un volumen de albañal de 864 metros cúbicos por 24 horas, procedentes de fosas y letrinas de la citada población.

En este mismo lugar y frente a los Muelles de la "Distilling Co.", los buques que allí atracan, arrojan sus residuos de mieles al mar.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

5

Siguiendo el litoral y frente a la calle de Ambrón, existe un desagile sumergido, de albañal, importante. En iguales condiciones parece existir otro debajo de los muelles de las lanchas para la Habana.

Al lado de estos muelles y frente a la Iglesia "El Santuario", esquina de las calles Santuario y Martí, se encuentra la llamada 'Playa de Regla', cuyas aguas puede decirse que están formadas por albañal diluido a baja proporción. El resultado del análisis de esta agua, correspondiente a la muestra número 56, así nos lo comprueba, y, sin embargo, en esta Playa se bañan innumerables niños y adultos.

En la ensenada de Marimelena, descargan: una cloaca procedente del pueblo, que viene por la calle de Facciolo, dos frente a la calle de Piedra, una de 8" y la otra de 12' de diámetro.

Asimismo frente a la calle Benito Anido, bajo los muelles de la Aduana de Regla, existen dos desagiles más.

Frente al Astillero La Campana, de la "Compañía Cubana de Pesca y Navegación", se descarga un albañal sumergido, precisamente cerca de otro lugar de baños conocido por "El Gallinero".

La antigua desembocadura del Río Tadeo, hoy está convertida en un estero de agua en putrefacción. La planta de la "Standard", (Belot), ofrece dos desagiles grandes y uno más pequeño; los grandes sólo aportan agua de enfriamiento, con algún residuo de petróleo, mientras los chicos de agua limpia de condensación.

En el "Distrito Naval", las fosas descargan libremente al litoral, pero, sin embargo, según el análisis de la muestra número 59, no ofrece gran importancia.

Frente a los talleres de la Viuda de Gamiz, en el pueblo de Casa Blanca, desaguan varios conductos con aportes bastantes reducidos.

RESUMEN DE LA INSPECCION

Juzgando por la inspección ocular que realizamos en toda la Bahía y sin tener en cuenta los resultados de los análisis realizados en muestras tomadas en los lugares escogidos, las regiones de mayor insalubridad, a juzgar por el intenso mal olor que se notaba y por el aspecto del agua del mar, son en orden decreciente:

- Primero: La ensenada de Atarés.
- Segundo: La ensenada de Guasabacoa.
- Tercero: La ensenada de Mari-

melena.

Cuarto: El ante puerto o fondeadero.

Quinto: El Canal de entrada, pues, en toda la Bahía no existe un solo lugar, donde por el intenso mal olor que se percibe, por el aspecto del agua o por cualquier otra causa, no se dé cuenta inmediatamente el visitante de la intensa suciedad que la caracteriza.

Podemos decir, sin temor a equivocarnos, que la capacidad de auto depuración y remoción que el agua de mar ofrece, y que como antes dijimos en el caso de la Bahía de la Habana, era pequeño y muy limitado, está absolutamente vencido, hasta el extremo que el estado séptico de sus aguas predomina en casi todo su interior.

La suciedad por substancias minerales, fangos, etc., es corriente en puertos fluviales, donde la hélice de los barcos levanta grandes cantidades de cieno, como sucede por ejemplo en Nueva Orleans y otras ciudades situadas a orillas de grandes ríos, pero el mal olor que denuncia procesos bioquímicos de putrefacción de la materia orgánica, que son muy desagradables, sólo se observan en los puertos sucios y mal atendidos. Y a este respecto el puerto de la Habana debe ocupar el primer lugar en América.

Las quejas de las Empresas navieras, no sólo por el mal olor que sus aguas despiden sino por la rápida destrucción de la pintura de los buques, son muy numerosas y bien razonadas, y existen buques que teniendo necesidad de quedarse en bahía por varios días, toda la tripulación lo abandona por la noche para dormir en tierra.

Esta mera descripción, aunque es muy elocuente de por sí, es insuficiente para darse cuenta de la fuerte contaminación que las industrias y los albañales llevan a bahía y para dar una explicación completa de las múltiples fuentes de infección, ocuparíamos más del espacio debido a la consideración de los lectores.

Sin embargo no podemos dejar de llamar la atención de lo que se puede apreciar en el plano sobre algunos fuertes puntos de contaminación. En la Ensenada de Marimelena desemboca el Río Tadeo, que atraviesa el pueblo de Regla. Este río nace en los manantiales de "La Cotorra" y poco después curza por el Motodero de Guasabacoa, el que arroja a sus aguas,

6

mediante un tubo ladrón, la sangre y todos los residuos de cincuenta reses diariamente. Tan fuerte contaminación experimental, que la demanda bioquímica es allí de 4.000, la más alta obtenida. Más tarde este río sigue recibiendo los aportes de las Tenerías de Barnetche y la Antigua y de distintas cloacas del pueblo de Regla, hasta su desembocadura, cerca de la cual la demanda es de 51.3. La dilución que experimenta al llegar al mar, hace que esta demanda sea de 2.5 en las costas de Regla.

En la Ensenada de Guasabacoa desemboca el Río Martín Pérez, el cual tiene su más fuerte contaminación en el Matadero "La Ambrosia", que vierte en sus aguas la sangre de las reses que sacrifica. La demanda es aquí de 54.5 y en la Ensenada de 9.7. También a esta Ensenada desemboca el Arroyo Ga-

22
Mar. 19/39



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Y

nado, tan fuertemente contaminado por tres tenerías que desaguan en él sus residuos y en que la demanda sube a 19.78. Por último, desagua también en Guasabacoa en Río Luyanó, el que durante su recorrido es constantemente contaminado por reparos que carecen de alcantarilla y por industrias diversas que vierten en sus aguas sus residuos. Entre estas industrias están el Matadero Industrial (360 d. b. m.), Havana Gas, Boada, Destilería Habana y Cuba, etc.

Existen, pues, numerosas causas que contribuyen a la suciedad y pestilencia de nuestra bahía y cuyas causas pueden ser suprimidas exigiendo solamente el cumplimiento de las más estrictas medidas sanitarias a una serie de industrias que sólo han pensado en sus intereses sin tener para nada en cuenta los de la población habanera.

¿Es posible sanear la bahía de La Habana?

Si, es posible el saneamiento de nuestro puerto, evitando los perjuicios y el bochorno que nos causa su suciedad y su fetidez. Y es posible sin tener que incurrir en esos gastos exorbitantes, en esos presupuestos fabulosos. Es posible sin que el Estado tenga que hacer grandes desembolsos en un momento de crisis nacional y sólo se necesita buena voluntad y el hacer cumplir las leyes a los que hasta ahora las han estado burlando.

Los ingenieros en sus conclusiones hacen las siguientes recomendaciones para solucionar el problema de bahía: "Iremos indicando las medidas que a nuestro juicio son de imperiosa necesidad de adoptar, para terminar el problema de bahía; es-

tas medidas podemos dividir las en inmediatas, mediatas y futuras. Las medidas inmediatas, la exigencia de que todas las industrias, mataderas, etc., que viertan su agua residuales a bahía, tengan una planta de depuración y la localización de otras que lo hacen y que no han podido ser descubiertas, ya han sido acometidas, como también se están localizando casas que han conectado sus albañales con los distintos cursos que desaguan en bahía. En cuanto a las medidas no inmediatas, dice Cosculluela en su informe:

1.- Adopción de una política sanitaria enérgica, que impida el libre vertimiento de aguas de albañal a los cursos de agua, sin previa depuración, exigiendo a todos los repartos, cuyas descargas van a los cursos de agua, el establecimiento de tanques sépticos eficientes.

2.- No conceder la habitabilidad de las residencias situadas en Repartos carentes de alcantarillados, sin la seguridad de un tratamiento eficiente y una buena disposición en su vertimiento, cuando de curso de agua se trate.

3ª.- Demarcar las zonas ocupadas por repartos que no cuentan con el alcantarillado y proyectar sistemas adecuados.

4ª.- Determinar la capacidad autodepuración de los cursos y las medidas de saneamiento a adoptar.

5ª.- Hacer el censo de las concesiones de agua legalmente establecida.

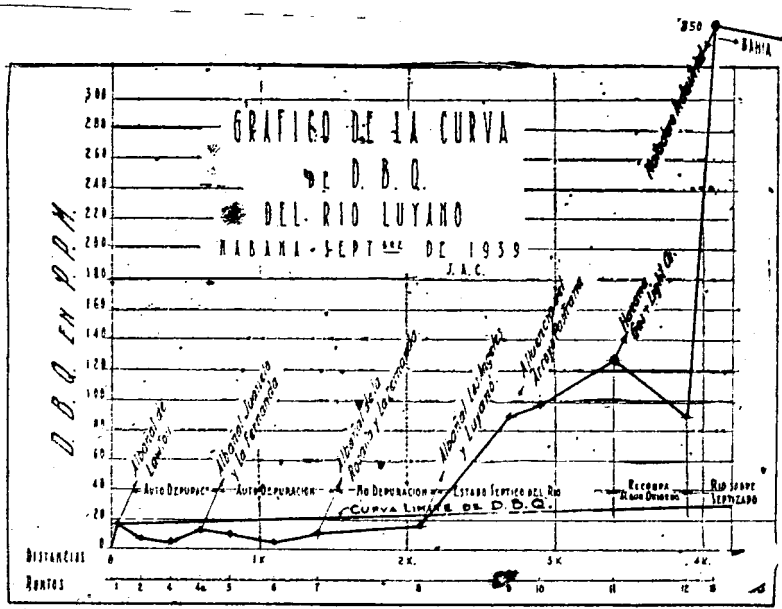
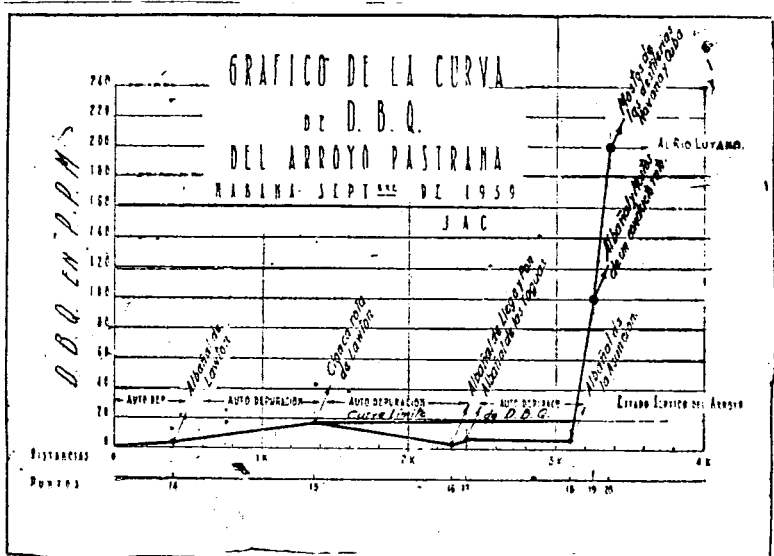
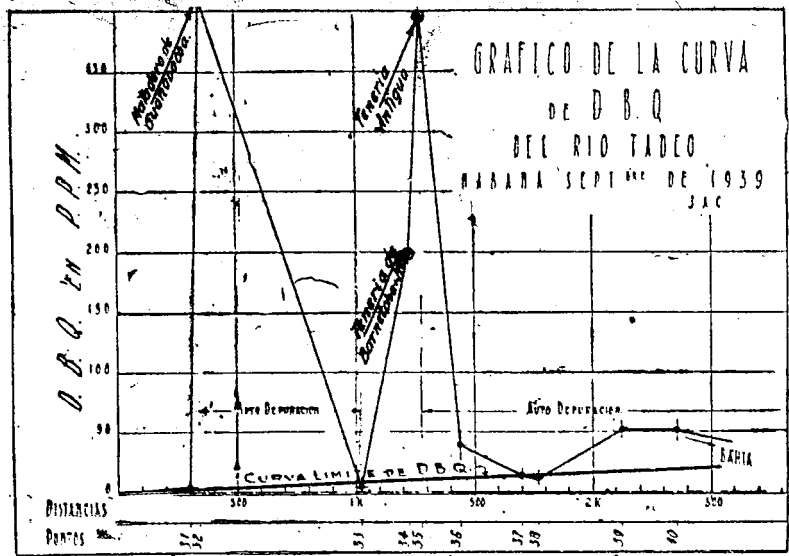
6ª.- Establecer por lo menos en la Jefatura Local de La Habana, el cuerpo de ingenieros sanitarios, a cuyo cargo estará todo lo concerniente al saneamiento de la ciudad, la inspección de casas en cuanto al servicio sanitario de la ciudad, los estudios sobre depuración en los cursos de los ríos

y la determinación de la capacidad autodepuradora del suelo, así como el proyecto y dirección de toda obra relacionada con el saneamiento de la ciudad en su mas amplio aspecto.

Desde luego que no es obra de un día el hacer lo que no se ha hecho durante doscientos años, pero sí puede asegurarse que por primera vez en nuestra historia se ha acometido a uno de los mas difíciles problemas y más complicado y que si logramos, como esperamos, sanear la bahía de La Habana, habremos realizado una de las obras mas necesarias a nuestra capital y de mayor importancia sanitaria para el prestigio de Cuba.

Y podemos adelantar que la labor no se ha detenido en la bahía, por cuanto siguiendo indicaciones del señor Presidente, el doctor Moya ha ordenado el estudio necesario para sanear el Río Almendares también de mucha importancia.

Mu. 1931



M 19/39



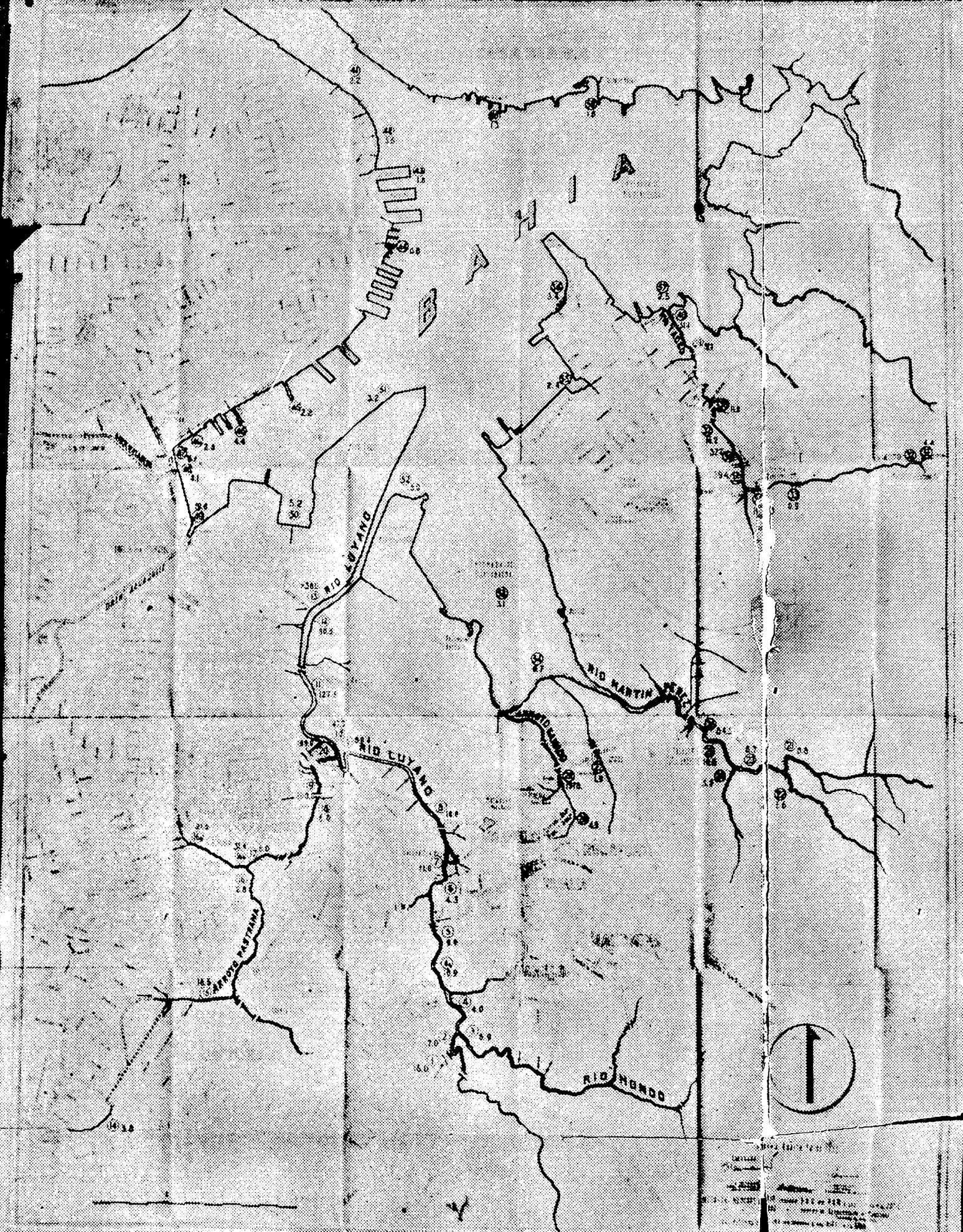
nos muestra 2 dos legítimos ejemplares de la raza de Siam. Note el lector las marcas de sus orejas y a la terminación de sus extremidades. Estos dos son de color gris claro con marcas de color marrón.

Siam tuviera prohibida su exportación, se debe a que la raza no fuera muy conocida hasta hace solo unos veinte y cinco años. Mas tarde fue abolida dicha prohibición y desde entonces a nuestros

Ellos son gr: bien es muy notable el hecho En su cola se presenta una terente a otra una variada Mundo y muy querida. cida en todas partes del furia, sus ma expresat su (de que ellos (días, ha sido muy difundida,



M. 01701-39



Escala: 1:50,000
 Proyección: UTM
 Datum: Everest
 Fuente: Mapa Topográfico de Cuba, 1:50,000
 Edición: 1959

SECRETARIA DE SANIDAD Y BENEFICENCIA

ESTUDIO DE SANEAMIENTO DE LA BAHIA DE LA HABANA

PLANO QUE INDICA LOS CURSOS DE AGUA Y OTRAS ANTERIAS DE DESAGUE DE LA BAHIA

HABANA AGOSTO DE 1959

VIEJAS POSTALES DESCOLORIDAS

LA BOCA DEL MORRO

Por Federico Villoch.

DE cuántos acontecimientos históricos, de excepcional importancia para Cuba, ha sido testigo esa «Boca del Morro», que un día tras otro ven los paseantes del Malecón, con la mayor indiferencia! ¡Cuánto ha tragado esa boca insaciable; cuánto ha pasado, y aun pasará por ella, en la sucesión de los siglos, si un cataclismo geológico —u otros— no nos sepulta con ella en los tenebrosos abismos de lo insondable!...

Del que menos se puede hablar es precisamente del europeo que primero llegó a Cuba —por que asiáticos ya es indiscutible antes lo hicieron por el Estrecho de Behring— de Cristóbal Colón. Se ha discutido extensamente acerca del sitio en que primero posó sus plantas el genovés-galaico navegante; pues si unos convienen en que entró, a lo que parece, por la Chorrera, como el inglés del cuento, otros aseveran que lo hizo, y es lo más probable, por la playa del Chivo, en Cojímar; abundando los que dan por cosa cierta que lo verificó por la llamada, ya desde entonces, Playa de Viriato, en recuerdo del pastor y cabecilla lusitano de ese nombre, cuya fama al parecer a través de los mares. Por todas partes, menos por la conocida, décadas después, por «Boca del Morro»: la boca no se le abrió a la Habana, sino más tarde; cuando empezó a tragar millones, y turistas, que no otra cosa fueron los primeros inmigrantes, o visitantes, que en ella desembarcaron. Aparte de no ser cosa segura que Colón desembarcara en la Habana, ni que dijera misa bajo la histórica Ceiba del Templete: ceibas célebres, e indiscutibles, no hay más que Ceiba Mocha, Ceiba Hueca, y por encima de todas, Ceiba del Agua. Colón, según historiadores bien informados; no pasó de Isla de Pinos, el Paraíso Encantado, de Don Gabriel Camps.

Sebastián de Ocampo es el primero que entra en el Puerto de Carena, en 1508, y por lo tanto, el primero que pasa la «Boca del Morro».

«Velázquez y muchos de sus compañeros —dice Benjamín Guerra— empezaron a hacerse ricos. Esto, que se supo en España, y en los demás lugares donde los españoles se habían establecido, fué causa de que vinieran muchos españoles más a la Isla; y al cabo de tres o cuatro años, los primeros trescientos vecinos se habían aumentado hasta el número de tres mil». Y fué ahí cuando el Morro empezó a abrir la «boca».

Aunque el dicho popular emplee para aquilatar la edad de una persona las frases —«es más viejo que el Morro», «también es viejo el Morro, y tira cañonazos»—

en la escala histórica, el Morro es relativamente joven. Aun no ha llegado a los cien si bien la fortaleza data del reinado de Felipe II, gobernando la Isla el General Juan Tejada, y siendo construída por el ingeniero Juan B. Antonelli, y de aquí el célebre cuento, y las famosas cuentas: «Para picos, palas y azadones, tres millones»; que por lo que se ve, no ha cesado de repetirse. Se levantó la torre de piedra actual, el año 1844, durante el gobierno del General O'Donnell. Así pues, debemos irnos preparando para celebrar el primer centenario de la Farola del Morro, de aquí a cuatro años, en 1944 —fecha que será memorable, eh?— Antes existía una garita de madera, con una campana para anunciar la proximidad de los piratas; y ya es de suponer cómo repicaría, cuando una mañana del año 1586, anunció estar a la vista la entonces formidable escuadra del pirata inglés, Francisco Drake; y la que se armó en la Habana, esperando el ataque del famoso y sanguinario británico. Pero Drake se enteró por algunos de sus espías —al parecer ya existían las quintas columnas— de que los habaneros estaban en condiciones de defenderse, y prudentemente «volvió grupas» hacia Panamá, recalando, más tarde, en algunas ensenadas de la región oriental de Cuba.

De su breve estancia en la Isla, el pirata inglés dejó el uso de una bebida con el nombre de drake, de gran consumo en los ingenios, las bodegas y las cantinas de barrio del tiempo antiguo, consistente en una buena dosis de aguardiente de caña, medio vaso, con azúcar, un poco de agua, y entonada con unas ramitas de hierba buena y una rajita de limón: el coctel de la época. Se estuvo bebiendo drake hasta 1800, y pico, en que fué desplazado por el ron de Cuta y la ginebra de Holanda. Le oímos decir una vez en España, a un viejo piloto gallego, refiriéndose al aguardiente de caña, con verdadera delectación: —¡Ah, después de una larga caminata, y con los callos echando fuego, qué dulzura envolver los pies en una toalla empapada en aquel aguardiente de caña de Cuba!... Se usaba mucho por aquella época otro aguardiente, el llamado, de «Islas», como medicina. Se hizo muy popular el brindis de un mascavídrío callejero, que en una recholata levantó su copa, improvisando la siguiente quintilla:

El vino lo da la uva,
y ambas son cosas de España;
¡brindo, pues, con fiero zaña,
por la libertad de Cuba,
con aguardiente de caña!
También se bebía entonces mucho el «curazao», un licor rojo, dulzón, proce-

2

dente de la isla portuguesa de su nombre, que venía embasado en botellas de barro, que tenían unas pequeñas asas en el extremo superior; el «curazao» se usaba corrientemente para colorear, y darle un punto de alcohol, a las horcoatas.

Contábanos nuestro padre —tégalo Dios en su gloria— que al estallar el año 70 la guerra entre Francia y Prusia, hallábase fondeada en nuestra bahía la fragata francesa «Bourdet», apareciéndose dos días después la fragata de guerra alemana «Meteoro». Ambos comandantes se retaron a singular combate; se pusieron en franquía, enfilaron la salida del puerto; y un numeroso público corrió al litoral para ver salir por la «Boca del Morro» a las dos valientes unidades que, llevando desplegadas a popa las banderas de sus respectivas naciones, iban a jugar-se la vida, cara a cara —cañón a cañón— fuera de las aguas jurisdiccionales: una hora después se oía desde la costa el fuerte y continuo cañoneo de ambos rivales, regresando al cabo la «Meteoro» con grandes averías, un buen número de heridos y dos muertos, a bordo; a los que se les dió sepultura en el Cementerio de Colón: al sepelio acudieron representaciones del Capitán General de la Colonia, otras autoridades de importancia y numeroso pueblo: un caso semejante al ocurrido recientemente en Montevideo, con el crucero Von Spee, de la marina de guerra alemana. Así como se dice que «no hay nada nuevo bajo el sol», también puede decirse que «todo ha ocurrido ya». La tumba de los marineros del «Meteoro» es frecuentemente visitada por los jefes y tripulantes de los barcos de guerra alemanes que recalán en nuestra bahía. Nunca faltan en ella flores y coronas. Fué aquel el único combate naval que hubo en la guerra franco-prusiana del 70. En el túmulo se lee, al frente, el siguiente:

EPITAFIO

Aquí yacen

**los marineros alemanes
Carbenieri y Thomson
del barco de Su Majestad Meteoro
caídos en el combate naval
cerca de la Habana,
el nueve de Noviembre de 1870.**

Al costado izquierdo se lee:
Donado por los alemanes de la Habana.
En el costado derecho:
Dulce et Decorum est Pro Patria Mori.
Que quiere decir en cubano:
Morir por la Patria es vivir.
De codos sobre el muro del Malecón, —«De codos en el puente», una lindísima poesía de Milanés— y mirando hacia la «Boca del Morro», vienen a nuestra memoria infinitos recuerdos, unos, de nuestras lecturas; otros, vividos. Recordamos, mejor dicho, vemos deslizarse por entre esos peñascos revestidos de verde musgo, negros en la base, meciéndose en un suave balanceo de hamaca, la Santa María,

la Niña y la Pinta, las tres carabelas del Centenario—1892—precedidas de un acorazado que saluda a la plaza con su salva, mientras de sobre los arrecifes, y de los muros, y de los balcones, y de las azoteas, se oye surgir, entre el cañoneo salutariorio de las fortalezas, el regocijado clamor de la multitud enorme que asistía al soberano espectáculo conmemorativo, tan diferente del original, que hacía cuatro siglos justos, se desarrollara en medio de un silencio cargado de hostilidad y de asombro, ante una indiada medrosa que contemplaba el espectáculo, tras los uveros y maniguazos de la costa, con sus ojos encendidos de curiosidad... ¡Caravana del tiempo, cómo corres superponiendo los acontecimientos con tal prisa y desorden, que no nos dejas a veces ni la ocasión de apreciarlos!

Ahora son los corsarios franceses de Jackes de Sores que entran con sus galeones, el diez de Julio de 1555, atemorizando con su confusa gritería a la ingenua población habanera, mandada por el Gobernador Angulo. Otra sección desembarca por la Caleta de San Lázaro, y sostiene refido combate con los defensores de tierra, en el lugar donde siglos después habrá de levantarse el monumento a Maceo...

Ahora es el crucero de la marina de guerra española «Sánchez Barcalstegui», que, aprovechando la oscuridad, sale por esa boca, una noche del año 1895, misteriosamente, con todas sus luces apagadas, para sorprender y capturar una expedición mambisa a las órdenes de Collazo, de la que se había tenido en la Habana segura confidencia, y que al doblar el Morro choca con el vapor «Mortera», capitán Vignola, que buscaba precisamente en esos instantes la entrada del Puerto, yéndose a pique el crucero español en minutos y pereciendo gran número de los tripulantes, entre ellos el jefe del Apostadero de la Habana que mandaba la operación, Almirante Delgado Parejo. En tanto, la denunciada expedición, seguía su ruta; y Collazo y sus compañeros llegaban a su destino, y desembarcaban en una playa de Oriente. Ponía los pelos de puntas pensar cómo habrían sido devorados por los tiburones que ahí abundan, los tripulantes del crucero. Mucho tiempo tuvieron los pescadores del contorno dedicados a pescarlos, por sí en el vientre de algunos de ellos aparecía una sortija con un brillante de gran valor que acostumbraba usar el desdichado Almirante. Su cadáver fué encontrado tres días después, pero sin cabeza y sin brazo...

Ahora es la goleta «Santiago», que, a velas desplegadas viene desde el Mariel, uná mañana de 1898, burlando el bloqueo de los barcos americanos, bajo los disparos de cañón de éstos, y los de la Batería de Santa Clara —caían las balas alrededor de la nave, como se ve hoy en las actualidades del cine— entrando por esa



3

hoca en medio del vocerío del inmenso público que se agolpa en San Lázaro y los Muelles para vitorear tan portentosa hazaña: a proa viene el patrón, Curbera, gallego, ondeando triunfante la bandera de su patria, que acaba de cubrir de gloria!

Ahora es el crucero «Maine», de la Marina de de Guerra Americana, que entra en zafarrancho de combate, el día 25 de Enero de 1898, a las once de la mañana, atraído por alarmantes noticias recientes, y explotar, veinte días después, en medio de la bahía, la noche del 15 de Febrero del propio año; y salir en informe amasijo de hierro viejo retorcido, diez años después, por esta propia «Boca del Morro» para ser sepultado con toda pompa en alta mar...

Ahora es, en fin, el vapor Julia, que en la clara radiante mañana del siete de Mayo de 1902 flotando a popa la bandera de Cuba libre, y rodeado de infinitas embarcaciones, entra por la «Boca del Morro», llevando a su bordo al primer Presidente de la República Cubana —entre salvas de todas las fortalezas y vivas de todos los corazones— Don Tomás Estrada Palma: Colón de nuestra vida libre y republicana; como él, glorificado y exaltado; y también como él, en su día perseguido, olvidado injustamente...

Día de gloria y regocijo para la Habana, y nuestra Marina Nacional, fué el domingo 7 de Junio de 1914, fecha en que salió por esa «Boca del Morro» el crucero «Patria», para hacerle a la Madre España una visita de cortesía y cariño. Mandaba el crucero el Comandante Rodolfo Villegas, e iban con él, en viaje de instrucción —todos jóvenes, palpitantes de alegrías y esperanzas— los guardias marinas: Salvador Menéndez Villoch, Federico Ardois Rugero Aurelio García Leal, Francisco García Proigas, Arturo de Plazaola Bravo, Gustavo Valdespino Aguilar, Octavio Galette Pimentel, Armando Caballín Comesañas, su hermano José; Armando del Río Espinosa, Alejandro López, José Sotolongo, José García Gamba, José Torres Curbelo, Enrique Francén, José Román, René Velarde Felipe Cadenas, Rafael Reina, Ramón Rodríguez Paderni, Alemany, Beltrán...

Este inolvidable suceso dió motivo a una de nuestras obras teatrales de mayor éxito: «El Patria en España», de la que se popularizaron sus cómicos personajes, el negrito «Carburo», que desempeñaba Sergio Acebal; su novia, la refistolera negra, «Catuca», de tan excelente modo interpretada por Blanquita Ecerrea; y el gallego «Muñeiro», que hacía Pancho Bas, con su vis cómica espontánea «sui generis».

En el cuadro de la «Coruña» Gustavo Robreño caracterizaba a la perfección al Dr. Marlo García Kohly, que era entonces Embajador de Cuba en Madrid. También se hacía aplaudir el discreto actor cómico Guillermo Ankerman, que imitaba, en la playa del Sardinero en Santander, al Rey de España, Alfonso X, «y tres palitos», como decía Acebal, en el negrito «Carburo».

Se cantaba por todas partes aquel lindo y cadencioso tango que la música criollísima de Jorge Ankerman popularizó desde la noche del estreno:

«El Patria» se va pa España
con los marinos cubanos...

La inolvidable Eloísa Trías desempeñaba, como ella sabía hacerlo, tres papeles: la negra Na Tomasa, madre de «Carburo»; «Solita», la gaditana del último cuadro en el mesón de «Fuerta de Tierra», en Cádiz; y «Cuba», en el primero: el público le tributaba una imponente ovación, cuando decía aquellos versos, despidiendo al «Patria», en aquel magnífico decorado de Pepito Gómez, que representaba un paisaje de nuestro puerto:

En frágil carabela España un día
cruzó valiente el proceloso abismo;
pues hoy Cuba también hace lo mismo.
y un mensaje de amor a España envía.

Y salía por esa boca el mensajero, tan orgulloso en su sencillez y modestia, todo tremolante de gallardetes, a popa la bandera de Cuba libre, latigueando en el aire a los impulsos de la encendida y perfumada brisa tropical. Era aquel un día de fuerte marejada. El crucerito cubano saltaba y cabeceaba como un cascarón de nuez, batido por las encrespadas olas. El entonces director del Observatorio Nacional, Dr. Carbonell, comentando aquel arriesgado viaje en un artículo titulado: «¿Volverán?» —Volvieron. A los tres meses entraba otra vez el valiente barquito por esa «Boca del Morro» —los guardias marinas que ya todos eran oficiales, alineados en el puente, con sus trajes blancos y sus gorras con un galón de oro— en medio de las jubilosas aclamaciones de su pueblo.

Vamos a apuntar a la ligera, y no muy seguros de no equivocarnos, algunos detalles referentes a nuestro puerto y a esta «Boca del Morro» de que venimos ocupándonos: unos, productos de nuestras lecturas como ya advertimos, y otros, de sucesos que hemos presenciado personalmente. Por ella entraron y salieron muchas veces los primeros barcos a vapor, de ruedas, que navegaron en Cuba: el «Matanzas» y el «José Baró», ambos pertenecientes a la casa naviera de este nombre.

En el Arsenal de la Habana se construían en 1804, los entonces formidables navíos de guerra de la Marina Española, con maderas duras del país, entre otros «El Soberano», presente en el rescate de los prisioneros del «Virginius», por el Almirante inglés Lorraine; los restos del «Soberano» salieron del fango de la bahía de Santiago de Cuba, cuando allí se hizo

el dragado. En el Arsenal se construyó el navío «Trinidad», de cuatro puentes, que montaba setenta cañones por banda, el más grande del mundo, en aquella época.

El «Trinidad» se batió en Trafalgar. El buque insignia donde iba el heroico Almirante Churrucá era el «San Juan». Pérez Galdós refiere en sus memorias que conoció personalmente, en Santander, presentado por el novelista Pereda un viejo marino de cerca de noventa años, que fué grumete en el «San Juan», quien



le contó al autor de los Episodios Nacionales los más minuciosos detalles del combate de Trafalgar, basado en los cuales el genial novelista escribió su interesante episodio del mismo nombre.

Otro buque crucero español, «El Colón», salió de la Habana en 1896, para perseguir la expedición del «Competitor», que venía al mando de Alfredo Laborde, y embarrancó en los bajos de los Colorados, en Pinar del Río. Laborde fué capturado en tierra, juzgado en el Arsenal, condenado a muerte, indultado y desterrado: era hermano del estudiante Laborde que cayó en el fusilamiento de 1871.

El vapor «Monterrey» chocó con una mina después de salir de la Habana en 1917, antes de llegar al Cabo Hatteras, ahogándose muchas personas conocidas, y un cubano mejicano que llevaba un cuantioso tesoro para ponerlo a salvo de la revuelta que entonces había estallado en Méjico.

En 1898, los trasatlánticos de la compañía de Antonio López, «Santo Domingo» y «Montevideo», abandonaron una noche el puerto, burlando el bloqueo de los barcos americanos con rumbo a Méjico: «El Santo Domingo» regresó con un cargamento de víveres; pero fué visto por un crucero enemigo, y perseguido, embarrancó cerca de la Coloma, siendo sus restos visibles hasta hace poco. En 1908 llegó a la Habana la corbeta española, escuela de guardias marinas «Nautilus», haciéndosele un fraternal y sincero recibimiento. La mandaba el Capitán de navío Don Salvador Moreno Eliz. Cuando el «Patria» fué a la Coruña era el Jefe del Apostadero del Ferrol, y recibió a los cubanos con extraordinaria alegría y cariño.

No cabe dudar que la importancia de los sucesos está en razón directa del mayor o menor tiempo que tienen de haber acontecido; y no hay que olvidar, además, que éstas nuestras viejas postales van el subtítulo de «recuerdos contemporáneos», por lo que excusamos extendernos en la relación de los sucesos que llenaron las primeras décadas del pasado siglo diecinueve.

Un cantar del pueblo decía:

Tres cosas tiene la Habana
que no las tiene Madrid,
son el Morro, la Cabaña,
y ver los barcos salir.

Y no había efectivamente, en la época de aquel cantar, diversión más animada que ir a ver salir y entrar los barcos por la Boca del Morro, sobre todos los vapores correos españoles que hacían la ruta Habana, Cádiz, Santander, Barcelona. Apenas el Morro izaba en su semáforo la señal de «vapor correo a la vista», empezaban a llenarse de curiosos la Funtilla y los Muelles de San Francisco, y se esparcía sobre los abruptos arrecifes de San Lázaro un enorme gentía, en su mayor parte compuesto por el elemento peninsular del comercio; ansioso de ver entrar por la «Boca del Morro» aquel buque que era como un pedazo de la lejana patria, que lentamente se iba acercando, y le traía nuevas de sus familiares.

—¡A ver el correo!—era la voz popular, en aquellos tiempos en que no estábamos sacbrados de espectáculos callejeros.

Los vapores correos españoles, y luego también los franceses, saludaban a la plaza con un cañonazo a la entrada y a la salida del puerto: el correo español salía generalmente, a las seis de la tarde; el francés, a las nueve de la noche.

El poeta eúskaro Faustino Díez Gaviño cantó, expresando esa impaciencia del pueblo, a que antes nos referimos:

¡Llegó el correo! ¡Bendito día!
con qué impaciencia yo lo esperaba,
¡Cuánto tardaba, querida mía;
cuánto tardaba!

No obstante, no eran todos a ver entrar el correo por la «Boca del Morro» con el mismo entusiasmo y alegría: el infeliz empleado colonial lo esperaba con el corazón en la boca, receloso de aquellos «Indíces» traidores que traían en su seno, cesanteando antiguos y nombrando nuevos servidores del Estado, en un trasiego que no distaba mucho del que se emplea en el Mercado Unico para separar los huevos frescos de los pasados. Desde que los «Indíces» empezaron a fraguarse en las Secretarías respectivas, y en los distintos Repartos Kohly con que ha contado, desde su instauración nuestra República, y comenzaron a organizarse y habilitarse los aeropuertos del Arsenal, Rancho Boyeros, Columbia, etc., etc., puede decirse que la «Boca del Morro» empezó a perder importancia. Más ya lo advierte el antiguo adagio: donde hubo, algo queda; y la importancia no se pierde del todo. De un día a otro espérase que entre por esa propia boca, un barco americano, trayendo, perfectamente estibadas en sus bodegas, las sólidas cajas conteniendo, en brillantes barras de oro, el empréstito de 50 millones que, según se dice, va a concertar, con un Banco neuyorquino, nuestra República. El curioso pueblo habanero volverá a instalarse ante aquel sitio donde tantas veces transcurrió su espera ansiosa rogándole al Altísimo que esos dineros lleguen «a nos» sin novedad; que pasen la «barra» sin incidentes desagraciados; y sobre todo, que no caigan en esas hirvientes cuevas de insaciables tiburones, que, según la leyenda, infestan, desde los antiguos tiempos, la histórica «BOCA DEL MORRO», y sus alrededores.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

VIEJAS POSTALES DESCOLORIDAS

LA EXPLOSION DE LOS POLVORINES

por Federico Villoch

DE muchachos, y cuando de tarde en tarde, nos «futiábamos», al principio del colegio, después, del Instituto, en compañía de dos o tres amigos, pasábamos las horas de clase en la Cortina de Valdés o en la Quinta de los Molinos, pero donde con mayor frecuencia encaminábamos nuestros pasos era al Litoral de la Bahía, en la que acabábamos de dar un entretenido paseo, animados por los encomios que nos hacían aquellos pintorescos guardañeros de entonces, generalmente gallegos, de las excelencias de sus botes el «María Pita», «El Volador», «La Virgen de Regla», y otros nombres por el estilo, y de los atractivos que ofrecían «el vapor correo de España, acabado de llegar» o el «barco de guerra inglés, anclado frente a las carboneras de Casa Blanca», cuyas tramontanas no descansaban un momento abasteciendo los barcos de aquél combustible que era el único que se usaba entonces. Los más serios y estudiosos de nuestros compañeros, cuando se decidían a ir en aquellas correrías con nosotros, eran los más alborotosos y decididos; tramando arriesgados planes e imaginando irrespetuosas pillerías que no nos atreveríamos a afrontar los veteranos en aquellas lides. Con el dinero de la merienda que habíamos reunido durante la semana, a real por día, reuníamos cerca de un par de pesos, que distribuíamos entre el alquiler del bote y las vituallas para la excursión, consistentes en sandwiches de panecillos franceses, con jamón, su poco de mantequilla rancia de bodega, dulce de guayaba de aquellas cajitas de madera redondas de a dos por medio y queso Patagrás, de aquel suave y mantecoso, que ya no se ve por ninguna parte. Con eso, y con la alegría de los doce años, quince el que más, nos sentíamos dispuestos hasta acometer el descubrimiento y la conquista de un Nuevo Mundo, si algún otro por descubrir quedaba en algún escondido rincón de la Bahía, que por lo grande y abierta, se nos figuraba el mismo mar insondable Atlántico...

Después nos hemos embarcado muchas veces en grandes y cómodos trasatlánticos para emprender largos viajes de recreo a las grandes ciudades de América y Europa; pero nunca, jamás, hemos vuelto a experimentar aquel hondo e íntimo regocijo que nos recorría la columna vertebral, en un largo estremecimiento nervioso, cuando el guardaño arriaba la vela, soltaba el amarre, se colocaban en franquía y el «María Pita», «El

Volador» o «La Virgen de Regla», se iba separando de tierra para conducirnos a Cayo-Puto, al Ingenito, a las Enseñadas de Marimelena, Atarés, Guasabacoa...

Grandes barcazas cargadas con la basura de la ciudad pasaban al lado de nuestro bote. Entonces tenía esa contrata la compañía Izquierdo, Sánchez y Sigarroa, y también había frecuentes huelgas entre los recogedores de la basura, todos gallegos. Don Manuel Sánchez Gómez, gerente director de la empresa, tenía que andar detrás de los alcaldes, suplicándoles para que les abonase la cuota de la recogida. También tenía esta empresa la contrata de proveer de agua a los buques surtos en Bahía, lo que verificaba mediante grandes algibes. El barrido de las calles y la recogida de la basura, era uno de los espectáculos poco edificantes que tanto abundaban en la Habana antigua. Tenía lugar precisamente a la hora en que salía el público de los teatros, el cual se veía obligado a percibir el nauseabundo hedor de los desperdicios recogidos en cajones, barriles, latas de todos los tamaños y clases, y también en envoltorios de papel de diarios viejos que algunos despreocupados vecinos arrojaban impunemente desde las azoteas de sus casas y que a lo mejor les caían al transeúnte en la cabeza. El público se veía envuelto en grandes nubes de polvo y en oleadas de malos olores, de las que huía tapándose la boca con el pañuelo. El Gobernador Batista, de grata memoria, acabó con esta repulsiva y antihigiénica costumbre, disponiendo que se hiciese el barrido y recogida después de las cuatro de la madrugada.

Estas basuras, parte se arrojaban al mar, sacándolas del vertedero de Tallapiedra y parte se amontonaba en medio del antiguo patio de Villanueva, de donde eran recogidas en plataformas que una locomotora arrastraba después por toda la calle de la Zanja, hasta arrojarlas en un sitio próximo a la Ciénega, en una finca comprada por Sánchez, y en donde era utilizada para abonar los terrenos propiedad del Conde Ibáñez. La fiebre amarilla, el tífus, la difteria y otras terribles enfermedades, revoloteaban a sus anchas encima de esos detritus: malo es que resurjan como el Fénix, de sus cenizas; a poco que la Sanidad se descuide. Don Manuel reunió una buena fortuna con estos servicios: era padre del hoy afincado y muy querido clubman Manolo Sánchez, uno de los más expertos y entusiastas golfistas del Country Club.

PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Uno de los encantos de nuestros paseos en bote, era atravesar el bulleante oleaje que dejaban a su paso los vaporcitos de Regla: el bote se zarandeaba como una cáscara de nuez, y ello nos hacía reír de puro miedo. A veces pasábamos al lado de algunos botes pescadores que venían de «afuera» y nos entreteníamos viéndoles abrir las redes y verter el contenido de su pesca en grandes lanchones que la trasladaban a la antigua Pescadería de Tacón. Es curioso el parecido que algunos peces tienen con no pocos humanos: el pargo es el caballero elegante del mar, bien plantado, de correctas líneas, uno de esos seres a quienes la ropa les cae sin pliegues ni arrugas y ajustada perfectamente al cuerpo. La cherna es «una callejera barata», de mirar cínico y bocaza provocativa. Las sardinas, con sus bruscos saltos y su continuo movimiento, recuerdan los estudiantes revoltosos. Hay peces limpios, aseados, que brillan centelleantes, con sus escamas de plata; hay otros sucios, astrosos, que se muestran envueltos en capas de lino y manchados de viscoso fango, denunciando de ocultas y misteriosas madrigueras. Pegado a la borda del bote a veces nos seguía un enorme escualo, a flote su monstruosa y repulsiva cabeza y nos enseñaba la triple hilera de sus punta-gudos y afilados dientes, clavando en nosotros sus ojos retadores; durante algunas noches, soñábamos después con aquella cabeza y aquellos ojos y aquellos dientes...

De la bahía de entonces a la de hoy, va una diferencia notable. No somos peritos para saber si ha perdido o ganado; pero a nosotros se nos figura que la de entonces era, por lo menos, más pintoresca con sus muelles, el de Paula, el de Caballería, el de San Francisco y otros, con los innumerables bergantines, barcas y goletas que se veían atracados a ellos. Era crecido el número de goletas que existían porque la navegación de cabotaje era de gran importancia. De aquellas goletas recordamos «La Alta-gracia» y «La Pilar», patronos respectivamente Peregrín Navarro y Lázaro Pérez, ambas del conocido armador de entonces, Faustino Marante. «La Gertrudis» de Leandro Sell, patrón Francisco Mayor, conocido por el Mayorquín, que llevó veinticuatro años de servicio; la «María», del propio Leandro Sell, patrón Vicente Roselló; «El Caballo Marino», de Juan Pujol, patrón Bartolo Tinientes; «La Habana», también de Pujol, patrón Francisco Pena; la «María Magdalena», de Guzmán, patrón Villalonga y otras. Hacían viajes de la Habana a La Mula-ta, Bahía Honda, Cabañas, Mariel, llevando víveres y trayendo carbón y maderas. También eran muy corrientes los viajes de goleta entre Matanzas y la Habana; solían hacerse traslados de muebles por ese medio, como más cómodo y barato.

Una nota característica de la bahía de aquellos tiempos: la estrepitosa sirena del vapor americano «Mascota», que sonaba alarmando a toda la ciudad, a su salida y entrada del Fuerte. Aunque no fue-

semos a pasear por la bahía, de mucho siempre nos agradaban estas excursiones por el litoral y los muelles. El ruido de las transutanas de Casa Blanca; el de las carretillas rodando por los es-pigones cargados de cajas, fardos, barricas; el bronco sonar de las sirenas de los trasatlánticos, próximos a zarpar, azuzaban en nuestro espíritu esa ansia que siempre nos ha animado por los viajes y la renovación del ambiente. Aquellas fondas, cantinas, cafés, kioscos, que se levantaban en gran número frente a la bahía, tenían y tienen un fisonomía sui-generis, de cosa de mar. Lo que se comía, bebía y se fumaba tenía el olor y el gusto de la brea y el alquitrán. Hasta los nombres de aquellos establecimientos respondían a la zona y al ambiente en que radicaban. Había fondas que se llamaban —y no podrían llamarse de otro modo— La Capitana, La Marina, La Viz-caína, La Florida, Las Brisas del Océano. Cafés que se nombraban El Vigía, El Cántaro, Méndez Núñez, Colón, El Nuevo Mundo, El Morro. Kioscos de tabacos y bebidas, conocidos por «el del Pi-loto», «el de la Bitácora», «el del Norte», «el del Oeste», unas y otros frecuen-tados especialmente por capitanes, pilo-tos, patronos, marineros, agentes de aduanas cargadores de muelle que iban y venían sin descanso, en medio de una charla bullanguera y pintoresca en que sobresalía el rudo acento de los mayor-quines y los yanquis.

Creemos recordar —seguramente nos engañamos— que en la bahía de entonces había más movimiento que en la de ahora. Recordamos los remolcadores El Aguila, el mayor de todos, que tenía sobre el techo de la caseta de proa una inmensa águila dorada. Era el señor de los remolcadores que surcaban entonces la bahía; y el más chico, uno que la gente guasona del Puerto no lo conocía por otro nombre que por el de «Busca el almuerzo», a causa de que salía afue-ra y haciendo sonar su pito muchas veces, con entrecortados repetidos sonos, llamaba la atención de los barcos y goletas que navegaban próximo a él, algunos de los cuales lograba remolcar al fin, ganándose una módica retribución, con la que se pagaba la comida del día. Chiquitico, ligero, no paraba un instan-te, e iba y venía de continuo, de un lado para otro, como una diligente hormi-guita que se busca su grano de trigo. Aún quedaban algunos antiguos vapores de ruelas, que hacían viaje por la costa norte, llevando pasajeros y carga, entre otros, el Bahía Honda y El Antolín del Collado, el que, no pudiendo ya con su vieja armazón, se quedó un día varado para siempre en un arenal próximo a la Habana. También trabajaban, y se movían mucho en bahía, el «Sussie», el «Fernando», y era muy pintoresco por su estructura, semejante a un trasatlántico, «El Auxiliar Número 4», de la Compañía Trasatlántica Española.

Esta última excursión o escapada a que nos referimos, y en la que eran nuestros compañeros, nuestros condiscípulos, Alfredo Liñero, Antonio Borges y Juanillo Montalvo— ninguno pasábamos de los 12— tuvo lugar el día 29 de abril



3

de 1884, que fué tristemente memorable para los habaneros, durante algunos años. Después de pasar nuestro bote por delante de Santa Catalina, el dique seco de Pessant y otros lugares del Puerto, arrimamos frente a los polvorines de los Muelles del Arsenal, dándonos, como es consiguiente, el alto, el centinela que aquel día y aquella hora hacía la guardia en lo más avanzado de ellos, hacia los de San José y San Felipe. El guadañero de «El María Pita», que así se llamaba aquella tarde nuestro trasatlántico, renegaba de nuestra insistencia en acercarnos al peligro, cuando en medio de la disputa... ¡un inmensísimo relámpago envolvió al Polvorín de San José, y tras una formidable y estruendosa explosión, lo vimos volar por los aires, confundidos, pedazos de miembros humanos, trozos de muebles, pedruscos, mil objetos varios, al propio tiempo que el guadañero, pinta-
o en su rostro el mayor espanto, gritaba tapándose los ojos con ambas manos: —¡Madre Dios!— y los cuatro viajeros del «María Pita» éramos lanzados fuertemente contra las bordas del frágil botecillo, que se encumbraba en lo alto de una gigantesca ola, levantada por la espantosa conflagración...

—¡A tierra! gritamos todos.

—¡Ahora siguen los otros polvorines! gritaba el guadañero, dándole a los remos y huyendo del peligro cada vez más aterrorizado.

A nosotros nos hizo aquello la impresión de habernos caído un astro en la cabeza. La densa humareda de la explosión oscureció el sol unos instantes, comunicándole a sus rayos una luz expectral que lo envolvía todo, aguas, barcos, casas, personas, en un tono verde violáceo, que acrecentaba nuestro espanto. Los vapores surtos en las proximidades de los polvorines, lanzaban al aire el aullido de sus estridentes sirenas, pidiendo auxilio; y ello aumentaba el terror del momento. Algunos remolcadores, lanzando también agudos y nerviosos pitazos, enfilaban la salida del Puerto, huyendo de las próximas explosiones que se esperaban; pero otros, cuyos patrones se manifestaban más altruistas, se acercaban al lugar de la hecatombe para prestar

el mayor auxilio que pudieran: todo era confusión en el Puerto, lo mismo que en tierra. Según en nuestro remar frenético, nos acercábamos al muelle de Paula, que era el que teníamos más a las manos, íbamos percibiendo con mayor claridad el vocerío del pueblo, que se había echado a la calle loco de terror, corriendo de un lado para otro, sin rumbo fijo. Cuando pisamos tierra, nuestro primer impulso fué dirigirnos hacia el Instituto, hacia la calle de Obispo, donde era natural y de nuestro deber que estuviéramos, y donde el instinto nos hacía creer que irían a buscarnos nuestros familiares. En la esquina de San Ignacio encontramos a un

grupo de estudiantes, compañeros, a quienes el Catedrático de Historia Natural y Botánica, el F. Rosado, que siempre vestía de paisano, con su eterna sonrisa y parsimonia, recomendaba calma: calma, muchachos —les decía— calma, ya se verá lo que ha sido. Estaban dando clase con él en el aula al lado del Gabinete de Física y Química, del que era entonces ayudante el joven Biosca, más tarde doctor Catedrático de Física de nuestra Universidad. En un principio creyeron que la explosión había tenido lugar en dicho gabinete, al estar realizando en él alguna preparación el citado ayudante Biosca; pero visto que no era así, los estudiantes se lanzaron a la calle a indagar la causa. Recordamos que estaban entre ellos, como siempre, con su eterno buen humor y haciendo chistes, nuestros inolvidables amigos y compañeros Adolfo Bell y Balbino González, que ocuparon después puestos prominentes en la República. En el Instituto no habían quedado, cuidándolo, más que sus dos bedeles, Jaco y el célebre «Boruga».

Seguimos después el rumbo incierto de la multitud enloquecida. Unos aseguraban que la explosión había tenido lugar en el Convento de San Francisco, de Cuba y Amargura, en cuyos sótanos, decían, tenían los frailes acumuladas grandes cantidades de pólvora. La gente hablaba de ir a asaltar el convento y degollar a los frailes. Durante unos segundos prendió en la muchedumbre la locura revolucionaria; pero llegados a la esquina de Amargura, los frailes, a las puertas de su monasterio, también procuraban enterarse del motivo de la formidable explosión. Otros decían que la cosa era en la Maestranza de Artillería; otros, que en uno de los muelles de Tallapiedra, donde un ferretero de nombre acumulaba grandes cargamentos de dinamita; otros, los masones; los comunistas no figuraban aún en el «elenco». Nosotros, según corríamos hacia nuestro barrio, que era el de Monserrate, íbamos dando la verdadera noticia. Todo el mundo estaba en la calle, corriendo con las manos en la cabeza; y cuando se tuvo la convicción de que la cosa había ocurrido en los polvorines de San José y San Felipe, daban ya por cierto que del uno al otro segundo seguirían los otros; y que acabaría por volar el Arsenal entero, convirtiéndonos a todos en cenizas. En el Campo de Marte dieron a luz muchas mujeres; a algunas niñas le pusieron por nombre Bárbara, Santa Patrona de los artilleros; y a los niños, Lorenzo, el santo de las parrillas. Recordando aquel cuadro de espanto que ofrecía la Habana en aquellos momentos, podemos darnos cuenta al presente, del terror del pueblo londinense, corriendo enloquecido bajo las mortíferas bombas de los aviones alemanes.

Llegamos a nuestro domicilio en la calle de la Industria número 82, jadeantes, encontrando que la explosión había causado graves desperfectos en las paredes

4

del zaguán y las lucetas de las ventanas, señalando para las cuales nuestro primo hermano, Salvador Menéndez Villoch, que no llegaba a los dos años, exclamaba con demostraciones de miedo: «¡Pun! ¡Fun!» No quedó en la Habana una casa que no presentara su rasgadura correspondiente. En Jesús del Monte y el Cerro, ocurrieron varios derrumbes.

Con motivo del sacudimiento de la explosión, se rompieron muchas cañerías del alumbrado y los gasómetros de Tallapiedra de la Compañía Gas Light, sufrieron desperfectos de tal importancia, que no

se le pudo dar luz a la población durante unos días. La Habana volvió al año 1820: los transeúntes andaban por las calles con farolitos de manos; y las casas se alumbraban con velas de esperma —no quedó una en ninguna bodega— o con lámparas de luz brillante, de la que también se hizo inusitado consumo.

La explosión tuvo lugar a la una menos cuarto del citado día 29 de abril de 1884. Las víctimas ascendieron, entre muertos y heridos, a más de cuarenta. La cabeza del centinela que estaba de guardia en la garita de San José —el que nos había dado el alto —fue encontrada en el patio de una casa del barrio de San Isidro. La guarnición de treinta hombres del batallón Borbón, que custodiaba los polvorines, pereció casi toda debajo de los escombros, resultando herido muy grave el oficial de la guarnición, señor Mariño. El oficial que mandaba el destacamento de los polvorines, había ido a almorzar con su familia a Guanacacoa, y a eso debió la vida. También murió el teniente de artillería Don Tomás Mansilla, que había ido a aquel lugar comisionado para el soleo de la pólvora. El capitán de artillería Don Arturo Rodríguez, quedó sepultado entre los escombros; pocos días antes había dado una interesante conferencia en el Círculo Militar, —que se hallaba en el Prado— sobre la dinamita. Era Gobernador de la Habana don Juan Ales, Marqués de Altagracia, quien dirigió una sentida alocución al pueblo, recomendándole orden y cordura, en vista de las tristes circunstancias y carestías en que se veía envuelta la ciudad a causa de tan terrible catástrofe. El capitán de un barco mercante que entró en Puerto horas después de la catástrofe, declaró que había oído el estampido de la explosión a quince millas de la costa.

Un mes más tarde, el teniente coronel Ruiz, del Cuerpo de Artillería, persona muy estimada en nuestra sociedad, y que, andando los años había de tener un fin tan trágico como innmerecido, pronunció en el teatro Tacón una erudita e interesante conferencia sobre la expansión de la pólvora, citando las explosiones más célebres en varias ciudades, cuarteles y puertos del universo.

Al vernos libres de aquel peligro que de tan cerca nos amenazaba, lo tomamos por un aviso de la providencia, y nos hicimos el firme propósito—que cumplimos ad pedem litere—, de no pasear en bote por la bahía, y sobre todo, de no fufivarnos más del colegio. No hay más que cumplir con el deber, nos dijimos. No cabe duda que las grandes conmociones, geológicas o políticas, obligan al hombre a cambiar de ruta, y a refrenarse; y así es como de explosión en explosión y de escarmiento en escarmiento, van caminando hacia su ignoto destino los muchachos, los hombres, los pueblos...

Un buen día del año 1935, durante la Presidencia del Coronel Mendieta, empezaron a oírse unos tiros y unos formidables bombazos por las proximidades del barrio de Tallapiedra —nuestro barrio Saint Antoine de las Revoluciones Francesas— y la gente se dió a correr sobresaltada, creyendo, dadas las circunstancias políticas reinantes, que había estallado un movimiento revolucionario; pero no tardó en saberse de lo que se trataba; y cesando en sus alarmas, carreras y temores, todo el mundo respiró tranquilo, diciéndose algunos, con visible desencanto:

—No hay que asustarse caballeros; son los polvorines de San José y Felipe que han explotado otra vez como en 1884: la cosa no tiene importancia.

Las mismas causas no producen siempre los mismos efectos. Esta vez resultó la explosión de un cohete mojado, la de los polvorines de San José y San Felipe, que habían sembrado el terror en la Habana hacía justamente medio siglo. Ante las explosiones electorales y la carga de pólvora, balas, metralla y dinamita que llevaba dentro cada político, ¿qué importancia puede tener —aunque lo hicieran todos los de la Habana y juntos a la vez, LA EXPLOSION DE LOS POLVORINES?

[Handwritten signature and scribbles]

Viejas postales descoloridas

PLAYAS del Golfo

por FEDERICO VILLOCH

ENTRE las notables transformaciones que desde hace ocho o diez años a lo sumo, ha experimentado nuestra amada y bella urbe capitalina, no cabe duda que figura en primera línea las llevadas a cabo en las playas de sus alrededores: Marianao, Cojímar, Guanabo, Jaimanitas y otras, hasta hace poco sucios arenales y rocosos y puntiagudos arrecifes, amenaza del humano pie que sobre ellos se atreviera a dar un solo paso. Nuestros recuerdos nos llevan a aquella «Caleta de San Lázaro», donde se bañaban los caballos de los establos públicos, espectáculo que entretenía a los transeúntes y pillos callejeros de aquellos alrededores. Las pocetas cubiertas de endebles tinglados de los baños Las Delicias, Romaguera, San Rafael y otros, cuyos techos de zinc al primer soplo de viento huracanado salían aleteando por los aires, etc., etc. Era la época de los coches arrastrapanzas y de los carritos del Vedado, que ya desde la Punta y Cárcel salían tirados por aquellas maquinillas en forma de cajones a las que se les llamaba «Cucarachas». Cierta tarde, a la vuelta de uno de aquellos desafíos históricos entre los clubs Habana y Almendares, una «Cucaracha» se salió de la línea, entre la Batería de Santa Clara—hoy Hotel Nacional—y la Batería de la Reina—hoy monumento a Maceo—y el infeliz maquinista quedó aplastado debajo de ella: al establecerse el tranvía eléctrico, muchas de estas maquinillas se vendieron a varios ingenios y fincas del interior de la isla.

Cuando en 1894 vivíamos en la calle C del Vedado, en los altos de una casa en cuyos bajos vivía también entonces el cajista, nuestro compañero en el periódico «La Unión Constitucional», y hoy regente del DIARIO DE LA MARINA, José E. Ferrer, ese era el trencito que cogíamos en la Línea para venir a La Habana, en compañía del culto periodista doctor Antonio González López, director del citado periódico; de Don Salvador Alamilla, apoderado del rico armador Don Manuel Calvo y su hijo, el que fué después ilustre radiólogo y catedrático, doctor Alamilla, y algunas veces también, del doctor González Lanuza, yerno de Don Salvador, de Manuel María Coronado, que ocupaba su casa propia, estilo americano, en la calle de la Línea y de Don Enrique José Varona, que vivía por aquella época en el Vedado; entonces estaban de moda, y eran los únicos, los «Baños de Miguel»: un pianista incansable tocaba a la entrada valeses y danzones que aprovechaban los bañistas jóvenes para bailar durante las esperas. Aún no era el Ve-

dado, ni con mucho, la segunda Habana que es al presente: la llamada «Loma» era una verdadera estancia, detrás de la Iglesia, de siembra y de ganado; pero muy poética en su solitaria rusticidad, con su gran casona de vivienda—todavía existe—en la cúspide, a la que íbamos con nuestra familia algunas tardes a visitar al doctor Gabriel de Castro Palomino, que vivía en ella, y era entonces director de la Escuela de Agricultura que sostenía a sus expensas en la Ciénaga el Conde Ibáñez.

Entonces era el Vedado «punto de temporada», y las familias salían por las tardes a coger fresco paseando por los descampados o las orillas del mar: minutos después de la una de la madrugada, venía la última «cucaracha» con la gente que había ido a La Habana a los teatros; y soledad y silencio, a ratos interrumpidos por el alegre cantar de los parrandistas que, en los coches -Tin-tan, zunchos de goma, que empezaban a usarse, venían de cenar un arroz con pollo en «Casa de Arana», en La Chorrera.

Con el Malecón desaparecieron los baños, y con éstos, la alegre «Verbena de San Juan», que era uno de los encantos de la barriada en la temporada veraniega. Las Juanitas y los Juanes de San Lázaro celebraban en sus casas opíparos almuerzos y comidas, en los que eran reyes del mantel los sabrosos y succulentos pargos sanjuaneros, pescados allí a la vera, en las corrientes del Golfo, casi siempre regalos de los amigos, y por las noches, al son del piano o de alguna orquesta francesa—piano, violín y flauta—venga bailar las muchachas cadenciosos danzones; y charlar—y chismear—sin cansarse, la gente vieja: entre tanto, Perico Mascavidrio, el clásico borrachín callejero que Mellado popularizó con su lindo sainete de los bufos de Salas, y que éste interpretaba con sumo arte, daba sus escándaleras en la bodega de la esquina; «dejándolo hacer» el guardia desteñido, porque como éste decía, transigiendo con las «prevaricaciones» sin importancia:

—Una noche es una noche, caballería; y ésta de San Juan es la noche de todo el barrio.

Cañita, el popular guarapeta creado por Regino López en «La Casita Criolla», es hijo legítimo de Perico y Juana Veinticuatro.

La Playa de Marianao empezó a adquirir animación y vida próspera desde que se prolongó la línea de Concha, en los Quemados, hasta allí; aumentó su desarrollo, con la carretera construida por

PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

los americanos de la primera intervención, desde Coluzza, en el gobierno del general Wood; y culminó, al fin, su desenvolvimiento total, con la prolongación de la línea del tranvía eléctrico, dando este motivo al crecimiento y desarrollo de una «tercera Habana», verdaderamente maravillosa, en la que algunos edificios particulares, por su tamaño y buen gusto arquitectónico, sobre todo en la Quinta Avenida, pueden competir con no pocos suntuosos pabellones de Versalles. Tranvías, ómnibus y automóviles van y vienen por esta Avenida en número infinito día y noche; así que hay que concederle el auge y progreso de estas playas del Golfo, en primer término a la gasolina—¡alma Gasolina, Madre del Mundo!—y rogar por ella, porque si desgraciadamente desapareciese, otra vez la playita de Marianao, la vieja glorieta sobre pilotes, el siniestro descampado de la Osa...

No hace mucho estos sitios de solaz y esparcimiento eran conocidos por la «Finca de la Osa», donde a cada rato aparecía un cadáver abandonado en medio del mayor y más dramático misterio, que los reporters de la prensa de información de entonces, Varela Zequeira, Caballero, Camilo Pérez, Iduarte, Guillermo Herrera, Rafael Conte, etc., etc., se encargaban de describirnos y pintarnos con los más truculentos detalles y los colores más tétricos: las auras tífosas eran las descubridoras más seguras de aquellos crímenes. En cuanto se veía una bandada de ellas volando sobre un lugar determinado, allí se encontraba la víctima: como sucedió con el célebre «crimen de Mejía Laza» rodeado de misterio al principio, aunque después llegó a conocerse en todas sus detalles, si bien las circunstancias se valieron para que continuase rodeado de aquel misterio: de existir entonces el radio, los Montepín de la onda hubieran tenido tema sobrado para lucirse.

El trencito de «Concha», cuya empresa administró durante mucho tiempo el olvidable y culto caballero Mr. Roberto Orr, luego administrador de los Ferrocarriles Unidos, era el que nos llevaba los domingos y días de fiesta a la antigua playa de Marianao, donde ya entonces se levantaba el primer elegante edificio del Yacht Club, de tabloncillos perfectamente machimbrados, y frente a él, la modestísima «Glorieta de Marianao», de madera, descansando sobre pilotes y bajo un techado de tejas españolas. En ella acostumbraban a celebrar sus «fiestas de graduación», sobre todo la del Bachillerato, los estudiantes del entonces único Instituto de La Habana, nosotros entre ellos, con Balbino González, Alfredo Belt, Juanillo Montalvo, etc.; y se llevaban a cabo aquellas históricas «Matinées de la Playa», que las abuelitas de hoy recordarán con tanto gusto, y cuyos nombres publicaban después en sus folletines dominicales José Fornarís, en «El Triunfo»; Raúl

«El Figaro», y Salvador Domínguez, en el DIARIO DE LA MARINA: hoy, algunas de ellas, nos miran sonrientes cuando nos encontramos al azar en las terrazas del Club Náutico, o en otros; y acaso recuerden que en aquella glorieta de juguete fuimos su pareja, en algún dancón de Félix Cruz, Raimundo Valenzuela, etc., tan distintas, ¡ay!, sus cadencias, de estos alaridos modernos del jazz, la conga, etc., que no son para nuestros tímpanos delicados de ayer...

Pero aparte fantasías, y la veneración respetable que se merece el tiempo viejo, aquello está hoy, como se dice, súper, y es un encanto ir a pasar en cualquiera de estos clubs que festonan la playa actual de Marianao, las calurosas tardes del verano. El «Club Náutico», que dirigen y administran los señores Federico Roche, Carlos Fernández, Ceferino y Eliseo González, Raúl Pífeiro y otros, se halla situado en los propios terrenos que antes ocupaba la Estación Terminal del Ramal de Marianao, de los Ferrocarriles Unidos, cuya administración se los ha cedido en arrendamiento a dichos señores, algunos de ellos antiguos empleados de la misma, por el plazo de treinta años.

El pueblo de Marianao fué siempre lugar aristocrático de señores, y recordamos las familias de Durañona, Zayas, Maragliano, Tarafa, Xiquel, Bachiller y Morales, Echevarría, Carlos Ruiz, rico piñero de aquella época; Chaple, Lavín, el doctor Silverio y otros que no precisamos en el momento; pero la playa no pasó nunca de un modesto y nada limpio arenal en el que se levantaban algunas modestas casitas de tablas, ocupadas por los escasos veraneantes que allí acudían en la temporada, a pasar, era la verdad, más que placer y satisfacciones, molestias y contrariedades sin cuento. Pero había que ir a alguna parte, si no se podía figurar entre los elegantes temporadistas de Saratoga, Long Island y otros balnearios americanos de fama en aquel entonces, o contentarse con las escenas de playa que nos ofrecían las obritas del género chico que se daban en Albisu, «Al Agua, Patos», «San Juan de Luz» y otras, y ver a la Rusqueña, a la Laval, a la Pastor, en ligeros trajes de baño.

Hay en esas playas modernas de Marianao verdaderos palacios encantados donde escoger: el «Casino Deportivo», «Club Miramar», las «Hijas de Galicia», el «Club Militar», el «Casino Español»—se dice que el «Centro Asturiano» planea el suyo—; el «Yacht Club» y el «Club Náutico», todos elegantes y palpitando de alegre risa. Aparte estas playas, existen en aquel litoral muchas ricas mansiones que tienen sus piscinas particulares, entre ellas, la muy elegante y confortable de los esposos Echevarría—María Teresa Aranda—que posee dos de las mayores, verdaderos paraísos acuáticos frente a las brisas del Golfo. En las tiendas de La Habana no se ven más que gentes comprando trajes de baño—es un furor de veraneo lo que domina—esas elegantes y recortadas trusas, tan distintas de aquellos sayones que

2

escondían la beldad femenina, de la cabeza a los pies, semejándola a un saco de papas; esas ligeras flotantes capas que las niñas esculturales del día, entusiastas de la natación, manejan con tanta gracia y destreza, como los toreros jacarandosos sus áureos capotes de paseo. Hoy da gusto verlas, con una sencilla trusa, lanzándose desde lo alto de un trampolín y dando tres y cuatro vueltas en el aire antes de caer en el agua. Los hombres iban vestidos de marineros; y hoy van de slack... Hay también la famosa Playa Azul, de Varadero; pero ya eso supone ir de temporada a Ostende, San Sebastián, Biarritz, por lo molesto y peligroso, sobre todo, que resulta trasladarse hasta tan lejos: si Varadero estuviese ahí, en la Playa del Chivo, ya podían los habaneros reírse de Biarritz, San Sebastián, Ostende y las mejores playas del mundo. Durante el gobierno de Laredo Bru se ideó construir una carretera que enlazara las playas de Cojímar, Guanabo, Tarará, Playa Hermosa, etc., hasta Varadero; pero aún no habíamos entablado relaciones amorosas con el Exporting Bank, y por falta de dinero se desistió de tan interesante propósito: probablemente en los planes para la inversión de los veinticinco millones, que al fin ha acordado otorgarnos dicho Banco, entre ahora el proyecto; y veremos enlazadas en vistosa cadena estas pintorescas playas del Golfo. ¿Qué país puede presentar un panorama semejante?

Imaginémonos por un momento que se ha llevado a cabo la «Carretera de Laredo Bru»—que así debe llamarse, porque él fué quien la proyectó en los comienzos de su gobierno, tan pródigo en buenas intenciones—aquello sería la ruta magna del turismo; en minutos nos trasladaríamos de la capital a la más remota de esas playas del Golfo; el trayecto todo sería una «Playa Única»; y los avisados, que siempre se adelantan a los beneficios de estas mejoras, comprando a tiempo tierras y fincas aledañas a la nueva ruta, habrán realizado un fantástico negocio: serán los primeros «en bañarse», como se dice. Mientras se realiza este cambio de decoración, que nos sea suficiente lo que tenemos a mano; y regocijémonos el espíritu con el recuerdo.

Los guardamos muy gratos de los primitivos «Baños de Miguel», en el Vedado, que ya citamos; los de Carneado, las Playas, y también de los de «Portela», en Cojímar, para llegar a los cuales se iba desde Guanabacoa en unas guaguas de mulas, cuyo trayecto resultaba una excursión llena de pintorescos detalles: para subir la loma de aquella calzada, corrientemente en mal estado, a veces tenían que apearse los pasajeros para aligerar el peso, y también, en ocasiones, empujar el destartado vehículo para ayudar a los caballos: los excursionistas teníamos treinta y pico años menos y esas peripecias entraban en la alegría del viaje. A la vuelta veníamos por el camino comprando pescado fresco, sardinas, pargos, agujas, serruchos, que en aquella época se dan exquisitos; y en la época de los mahigos, los de la «Quinta de Tariche».

que son verdaderamente deliciosos. Desde luego que continúan los serruchos y los mangos; pero de los «Baños de Portela», gracias que quede el recuerdo en algunas almas agradecidas. Viendo las radicales transformaciones y mejoras que han experimentado estas playas del Golfo—Jaimanitas, Santa Fe, Baracoa, Marianao, Marbella, Tarará, con sus poéticos caseríos de chozas de palmas, y de donde se trae la arena para las fábricas capitalinas; Cojímar, Playa Hermosa, y la misma del Varadero, de Cárdenas, que conocimos ha medio siglo con algunas humildes chozas de pescadores de cangrejos, se siente uno inclinado a cantar con el tenor de «Marina»:

Bellas Playas del Golfo,
pobres playas de ayer,
los ojos que os vieron
no os pueden creer.

E D I T O R I A L

La higiene del Puerto

José Miguel Gómez

El doctor Carlos Miguel de Céspedes produjo, el viernes pasado, en nuestro querido colega «Diario de la Marina», un luminoso informe acerca de cuestión que tanto le atañe, como la del relleno de «bajo de San Telmo», que produjo una hermosa avenida a orillas de nuestro puerto.

El doctor Portela había acusado, a esas obras, como responsable de la ya legendaria carencia de condiciones higiénicas en nuestra bahía, que emana pestilencias poco gratas y, seguramente, peligrosas para la salubridad pública.

El doctor Carlos Miguel de Céspedes, a quien se deben esas obras de embellecimiento, hechas durante su período de secretario de Obras Públicas, demuestra con lujo de detalles y con informes técnicos anteriores a él como gobernante, que lejos de propender a esa falta de higiene ha evitado los focos de infección que se formaban en ese bajo al descender las mareas y fermentar las materias orgánicas del fango, los peces muertos, etc.

Y el doctor Carlos Miguel de Céspedes hace historia del origen del mal y denuncia lo mismo que ya nosotros, tratando de este manoseado tema, hemos advertido: que la deficiencia es vieja.

Recuerda el comunicante la Ley del Dragado de José Miguel Gómez. Nosotros la hemos traído a colación, con motivo del empréstito liquidado que, pese a ello, deja el impuesto en vigor para fraude al Estado y beneficio de industrias que, pagando ese impuesto extinguido, no han de contribuir a los nuevos establecidos en los últimos cuarenta años.

Así, la Ley del Dragado se anuló por el general Menocal; pero el impuesto sobre «mejoras de puertos» sigue cobrándose en las hojas de Aduana.

Y aquí venimos al problema de la falta de higiene en la bahía de La Habana: que el pueblo, a través de los importadores, sigue pagando un

impuesto para las mejoras de puertos que no se han hecho jamás, pues fueron suspendidas las iniciadas por José Miguel Gómez, y ningún gobierno tuvo a bien reanudarlas.

«Se extrajeron del puerto más de 450,000 metros cúbicos de fango, se canalizaron los ríos de Luyano y Martín Pérez y el arroyo del Matadero, se construyeron más de cinco kilómetros de muros de concreto para maleconar los litorales de las ensenadas de Atarés y Guanabacoa».

Así informa el doctor Carlos Miguel de Céspedes y advierte que, «desde hace muchos años no se saca una cucharada de fango del puerto de La Habana».

¿Necesita, el menos experto, de más datos para comprender la razón de que la bahía de La Habana sea un inmenso foco de infección, por las naturales descomposiciones de las materias que arrojan a sus aguas los ríos y arroyos, y a éstos las industrias que debieran ser vigiladas y contenidas en su cómoda actividad de convertir arroyos y ríos en vertederos de sus residuos?

Hace años las aguas no se limpian, y hace otro tanto que se ensucian. ¿Para qué buscar más razones? Sólo ese «arroyo del Matadero», en su propio nombre, da la clave.

¿En qué se emplean las recaudaciones por el impuesto «para mejoras de puertos»? ¿Por qué hay, año tras año, planteada una insoluble cuestión entre los Ministerios de Salubridad y de Obras Públicas, ya que ambos se echan entre sí la responsabilidad del saneamiento de la bahía, y ninguno la acepta como suya?

Hemos de agradecer al doctor Carlos Miguel de Céspedes su magnífico informe, en este caso lleno de autoridad técnica. El da la clave, clara y sencilla: «Lo que hay que hacer, simple y sencillamente, es limpiar la bahía».



CIENTOS DE VIDAS SALVA EL PRACTICO QUE EXPONE LA SUYA ENTRE OLAS Y BANDAZOS

"Cuando el mar barre el Malecón y asalta el Morro".—El caso del "Orizaba".—Olas de gigantesca altura.—Un oficio peligrosísimo y responsable.—Cientos de vidas y cientos de millares de pesos en manos de la pericia y la valentía.—Charla con el decano de los prácticos de puertos, capitán Carlos Morán Menéndez.

Por Roberto Pérez de Acevedo, de la Redacción de EL PAIS

Al cruce del automóvil de EL PAIS en el diario bregar periodístico, saludamos afectuosamente, desde lejos, a un estimadísimo amigo, y luego, no resistimos la tentación de acercarnos y reiterar más personalmente aquel testimonio de vieja y sólida amistad. Y es así, como se nos brinda de nuevo la grata ocasión de charlar brevemente con el capitán Carlos Morán Menéndez, práctico mayor del

DEBUTO EN BANES

Morán lleva más de 34 años de servicios ininterrumpidos, y se acuerda que se inició en el oficio en Banes, con motivo de la entrada del vapor "Santiago", de la llamada compañía "Herrera". Nuestro distinguido interlocutor alcanzó su grado de Capitán de la Marina Mercante tras notables estudios y experiencias en la Escuela Náutica Anexa al "Instituto de Jovellanos", en Gijón.

Puerto, decano de esa útil y muy considerada clase, por sus años de continuados servicios, y presidente de la "Asociación Nacional de Prácticos de Cuba". Atendidos gentilmente en su hogar, el capitán Morán expresa en seguida su júbilo ante la visita inesperada del periodista.

LABOR MUY RESPONSABLE

Desde luego que es notoria la responsabilidad que asumen los prácticos del puerto en el curso de su misión. Su vida, a veces, pende de un hilo, en lo alto de una ola, o bien al impacto de un bandazo de la nave que han de abordar y dirigir. Cuantas veces los habaneros, en tiempo de tempestad, cuando las olas barren el Malecón, inundan las calles y se elevan gigantesca por encima de la farola del Morro, y en medio del estruendo y pavor de la naturaleza desatada, vemos cómo en la débil y pequeña embarcación sale el práctico del puerto, retando al fragor y a la muerte, para llevar a puerto seguro a los pasajeros, buque y mercancías. Y esto se repite, muchas veces con riesgos inminentes, día a día.

—Nosotros los prácticos del puerto —expresa con calor de sinceridad— no sólo hemos estado unidos en la noticia, sino que, además, se ha creado una especie de hermandad y de camaradería tan íntima, que a veces me he sentido como si perteneciéramos a una misma familia de actividades, aparte de los lazos de amistad que me unen a la prensa. Venga, siéntese, que precisamente algo tenemos que hablar.

DESAMPARO DE LOS PRACTICOS

Y, efectivamente, en el curso de la charla sostenida con el capitán Morán, éste nos informa acerca de las gestiones que él y sus compañeros están realizando a fin de que se les incluya, como empleados que son del Estado, en los beneficios de la Ley del Retiro Civil, es decir, para que no sólo en la ancianidad gocen de una vida tranquila, sino también para que no les queden al rendir la jornada esa amargura de calcular que los suyos quedan en el desamparo, sin pensiones, no obstante haber servido, durante años y años, a la nación.

Preguntamos a Morán aquel su minuto más inquietante de su profesión de práctico. Hace un momento, memoria y responde:

—Contamos con las generales simpatías, y, naturalmente, ahí estarán ustedes, también acompañándonos en el empeño, —agrega.

LA ASOCIACION

A grandes rasgos recordamos el hermoso historial de la "Asociación Nacional de Prácticos de Cuba", durante la conversación con el capitán Morán.

—Bueno, creo que fue en aquel caso del "Orizaba" en La Habana. Una verdadera tempestad. Se recibió el aviso de que el capitán no se atrevía a maniobrar y se encontraba a poco trecho de la costa. El barco, en tales condiciones, indudablemente que ofrecía peligro, mientras que la lancha del práctico sería una cáscara de nuez a merced de las olas. Fueron momentos de extraordinaria angustia y gran temor para los pasajeros, mientras que la población habanera contemplaba, consternada, el espectáculo del barco de la Ward Line balloteando peligrosamente mar adentro. Se comentaba, si el práctico saldría o no. Allí se encontraba a nuestro lado, como siempre, los reporteros del puerto, entre los que me acuerdo, en aquellos instantes, a Taboada, Roldán, Pancho Pérez, Roqueñil y a Santiago Villazón, hoy jefe de Información de EL PAIS. Comprendí, sin embargo, cuál era mi deber en aquellos momentos cruciales, y salimos, luchamos con el mar, y cuando abordamos al "Orizaba", todos los pasajeros nos cargaron en hombros, dando gritos de alegría y vivas a Cuba y a sus marinos. Tomé el mando de la

Sencillemente la institución nació en Cienfuegos, en 1941, durante la Convención de Prácticos allí celebrada, por iniciativas del Práctico Mayor en aquellos tiempos, Miguel Castells, de Isabela de Sagua. Castells fue elegido presidente de la Asociación y Morán vicepresidente, pero en el año entrante se designó por la masa asociada a Morán para presidirla, siendo desde entonces reelegido, todos los años, hasta la fecha. Los prácticos constituyen un conjunto organizado de 130 en toda la Isla.

"Esperamos se Atiendan Nuestras Aspiraciones"



El capitán Carlos Morán Menéndez, Práctico Mayor del Puerto, decano insustituible de los de su clase profesional y presidente de la Asociación de Prácticos de Cuba, charla con nuestro compañero Roberto Panchito

Pérez de Acevedo, explicándole las necesidades de los prácticos en cuanto a un seguro para su vejez, inclusión en la Ley del Retiro Civil, y pensión para que no queden en desamparo sus familiares. (Foto Pérez).

nave, en seguida y sorteamos los peligros del canal. Acerca de esto me acuerdo, que años después, un señor corrió a abrazarme cuando se enteró de quién yo era. Fue un testimonio de gratitud de uno de aquellos pasajeros del Orizaba, que viajaba con su familia.

—Este caso —y por esto lo cuento— es el mismo por el que atraviesan constantemente el resto de mis compañeros —agrega Morán—. Y lo destaco, con el único propósito de que se sepa lo difícil de nuestro trabajo y el derecho que tenemos a disfrutar, como antes digo, de vejez tranquila y libre de preocupaciones económicas, así como resguardo en el futu-

José de 1953

El Puerto de La Habana y el DIARIO DE LA MARINA, 122 años después

Por F. Pérez Barbosa

De la actividad marítima surge la orientación de fijarle a este centenario periódico el nombre DIARIO DE LA MARINA, y por ello ahora que invocamos 121 años de su existencia cabe mencionar que considerado como órgano oficial del Apostadero de La Habana,

hasta el 19 de enero de 1899 en que se suprimió este subtítulo no ha dejado de prestarle una esmerada atención a las actividades marítimas en general, y a las del Puerto de La Habana en particular.

Frecuentemente en su valiosa sección titulada "El DIARIO hace 100 años", se reproducen interesantes referencias de las actividades del tráfico marítimo como demostración palpable de que entonces

como ahora fué objeto de una cuidadosa atención esa importante arteria de la vida económica de nuestro país.

El Puerto de La Habana y el DIARIO DE LA MARINA 121 años después continúan íntimamente re-

lacionados como el continente y el contenido.

Este centenario periódico ha venido recogiendo las palpitaciones de la vida marítima conservando en sus páginas menciones que repre-

sentan un valioso índice histórico.

1832-1953 están fielmente referidos en su actividad del comercio marítimo tanto en cuanto a la simple nota relativa a la importación de mercancías como a la referencia de la llegada de presonas de la más alta jerarquía social y también de los sucesos trascendentales y de importancia universal o simplemente local.

Las palpitaciones en defensa del interés colectivo y nacional en sus relaciones con el Puerto de Habana,

figuran asimismo en las páginas de este centenario periódico, que por larga existencia tiene el privilegio de conservar con carácter exclusivo el juicio o la crítica sobre

hechos y sucesos registrados en los primeros años de su fundación.

Pudo el DIARIO DE LA MARINA en los primeros años de su existencia, por ejemplo, referir todo lo relativo a uno de los hechos más notables y de interés internacional, referente al Puerto de La Ha-

bana, cual lo es que en la mañana del 19 de agosto de 1844 se siguió el desbarate de la antigua torre-fanal en el Morro y dieron principio a los trabajos de la construcción de la nueva y también después hacer re-

ferencia de las fiestas de la bendición de la torre de reciente construcción, el 8 de diciembre de 1844, así como que en 24 de julio de 1845, empezó a funcionar el faro colocado en dicha torre y 100 después o sea el 24 de julio de 1945 un nuevo acto trascendental como resulta ser el cambio del sistema de alumbrado de la torre fanal del Morro, tiene cabida también en las páginas del DIARIO DE LA MARINA.

Otro hecho de relevante importancia, consignó el DIARIO DE LA MARINA, en relación con el Puerto de La Habana, o sea el inicio del servicio de señales desde la atalaya del Morro, a partir del 18 de enero de 1888 y por orden del Comandante del Apostadero de La Habana, servicio que se prestaba solamente durante las horas del día, y que se extendió con carácter permanente también durante la noche, a través de luces a partir del día 19 de septiembre de 1895, para guía de los navegantes durante la noche y en evitación de que se repitiera otro suceso como el registrado en la colisión habida entre el buque de guerra español Sánchez Barcaiztegui y el buque costero Mortera, con el hundimiento del primero de dichos buques a la entrada de nuestro puerto.

Resultaría prolijo mencionar aquí todos y cada uno de los hechos y sucesos recogidos por las páginas del DIARIO DE LA MARINA, en su larga existencia, pero baste decir que entre éstos figuran todas las más sobresalientes notas relativas a la visita al puerto de La Habana, de destacadas personalidades científicas, políticas, financieras, eclesiásticas, diplomáticas y hasta ex reyes como el Príncipe de Gales, Leopoldo de Bélgica y Carol de Rumania.

La etapa más brillante del turismo de la que el DIARIO DE LA MARINA con carácter exclusivo realizó una importante información en la oportunidad en que en la noche del 31 de diciembre, de 1931 se encontraban surtos en la Bahía de La Habana numerosos trasatlánticos de gran porte, de fama y renombre internacional con millares de pasajeros turistas que despidieron aquel año en La Habana, que lucía esplendorosa y colmada de animación por la presencia de esos alegres visitantes.

Otros hechos lamentables como la llegada de las víctimas del accidente de aviación de Cali, Colombia, en el vuelo de buena voluntad profaro a Colón; la llegada hace escasamente 1 año de las víctimas de otro accidente de aviación, el del "Estrella de Oriente", registrado en las Bermudas; las angustias por la desaparición del "Bálanera", en el 1919 y otros hechos y sucesos que no se escaparon al mejor propósito del DIARIO DE LA MARINA de informar siempre ampliamente a sus lectores.



En el orden de la economía, ha desarrollado también este DIARIO de manera infatigable una defensa de los intereses generales de la población de nuestro país por considerar que es el Puerto centro principal de abastecimiento y del comercio de exportación reprodu-



La farola del Morro, atalaya de nuestras actividades marítimas, que es símbolo universal de la ciudad.

ciéndose de inmediato en la rectoría de esa actividad los perjuicios derivados de cualquier exceso por el alto costo de operación en la descarga o embarque de mercancías como consecuencia de la desorganización laboral.

121 años después continúa el DIARIO DE LA MARINA atento a su política de defensa de las cuestiones de la actividad marítimo-mercantil de donde naciera su nombre y motivo de fundación y así a manera de resumen este periódico manteniéndose en un sentido conservador, sin embargo, a pesar del tiempo transcurrido debe comentar cómo en nuestro sector marítimo en 121 años después permanece en el mismo estado que entonces esto es en terreno virgen o inexplorado una gran proporción de su litoral, que debía exponer en esta época una mayor industrialización.

También en el orden de la economía es de lamentar que no se haya podido consolidar una marina mercante nacional y que precisamente al editarse este número extraordinario coincide tener que ser referido que los industriales continúan alzando su voz, exponiendo la necesidad de arribar a una solución definitiva que normalice y abarate el costo de operaciones de descarga o carga de mercancías en el Puerto de La Habana.

Cabe también mencionar aquí una vez más, el ansia general de que se plasmen en realidad los proyec-

tos oficiales de realizar en el Puerto de La Habana, tres obras que enlazadas forman un grande y vasto plan, de las mejoras que demanda ese sector de la capital, dada su importancia en el orden de la navegación internacional, a saber, el dragado, el saneamiento de la Bahía mediante la instalación de drenes y el embellecimiento con la construcción de un malecón que circunde todo el puerto.

La Sociedad Colombista Panamericana que preside en Cuba el doctor Miguel Angel Campa, ilustre ministro de Estado de la República, tiene verdaderas proyecciones continentales, y fué fundada en el año 1933 y adscrita en el 1935 por Decreto-Ley a la Secretaría, hoy Ministerio de Educación.

Sus finalidades son, en síntesis, mantener y estimular los sentimientos colectivos de admiración

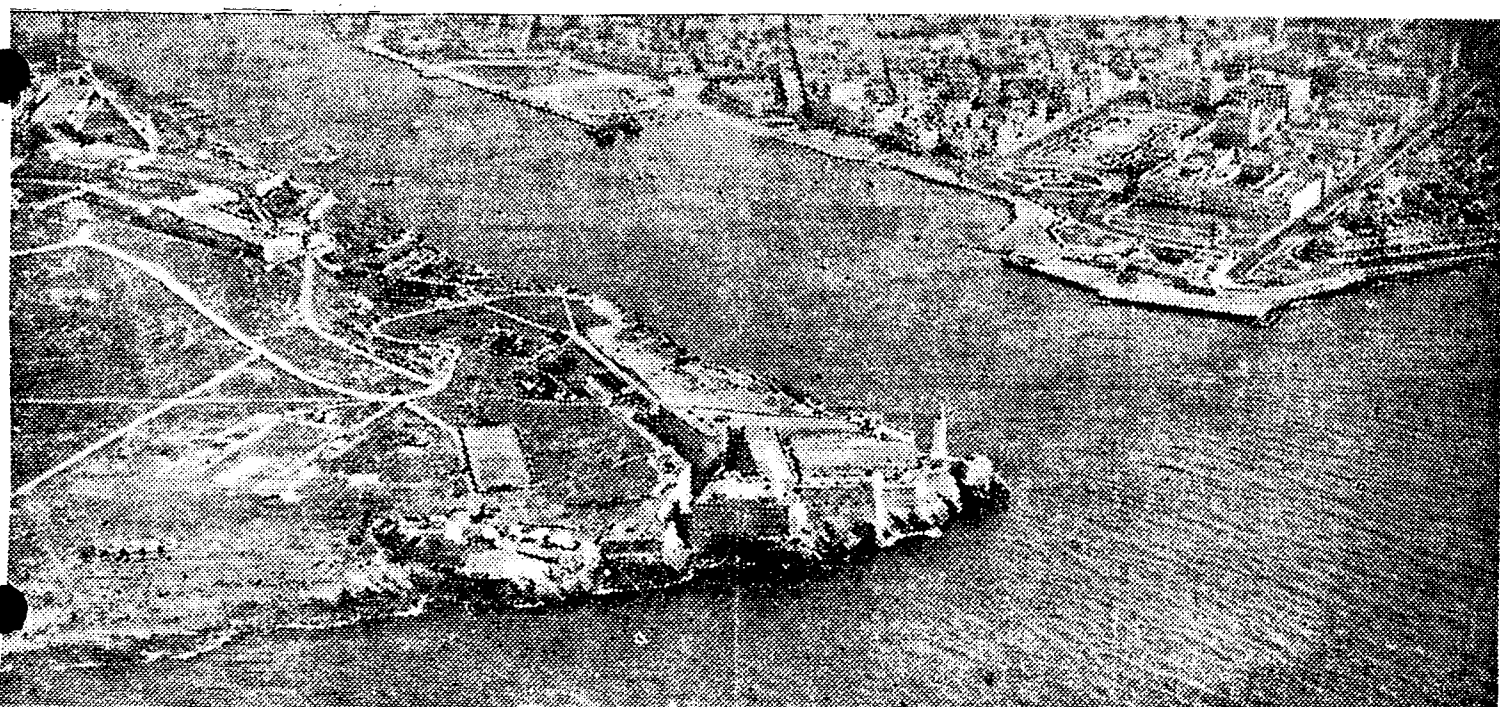
a los descubridores y primeros colonizadores del Nuevo Mundo, y en especial a Cristóbal Colón. Y en el orden de la cultura, cooperar al engrandecimiento de la misma por medio de la divulgación de la obra histórico-literaria, fomentar la creación de museos, bibliotecas, archivos, y cuanto propenda al mejoramiento de nuestro intelecto.

La institución sostiene la Biblioteca Pública Panamericana "Habana", que dirige la doctora Elena Vérez de Peraza, y la Hemeroteca Pública Americana "Colón", y mantiene conexión con otras instituciones afines con las cuales tiene intercambio constante.

Sus publicaciones son numerosas; entre otras merecen citarse, las relativas a asuntos colombinos, a temas americanos y cuestiones históricas y literarias.

Alfonso...

n

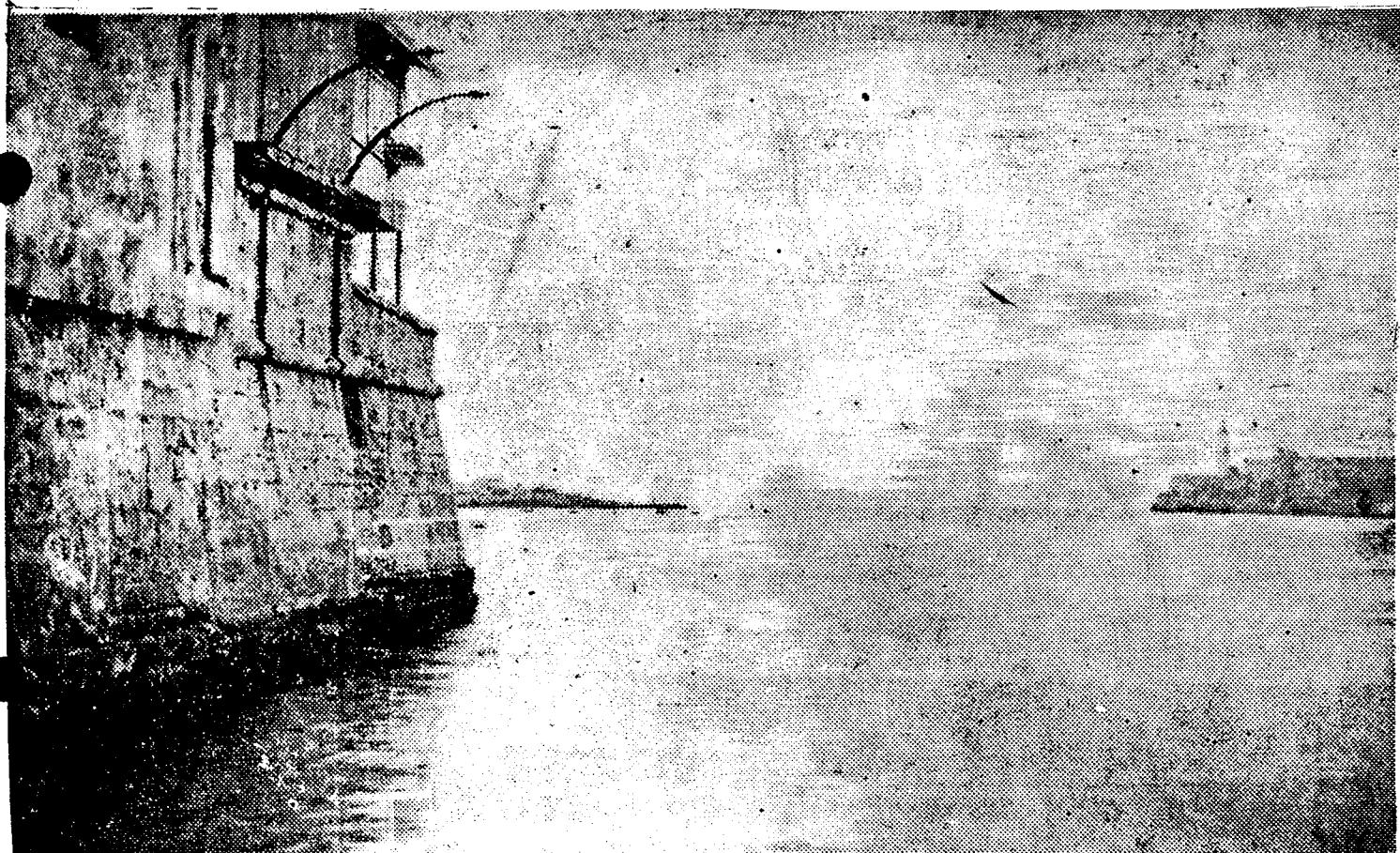


El Canal del Puerto en el año 1928



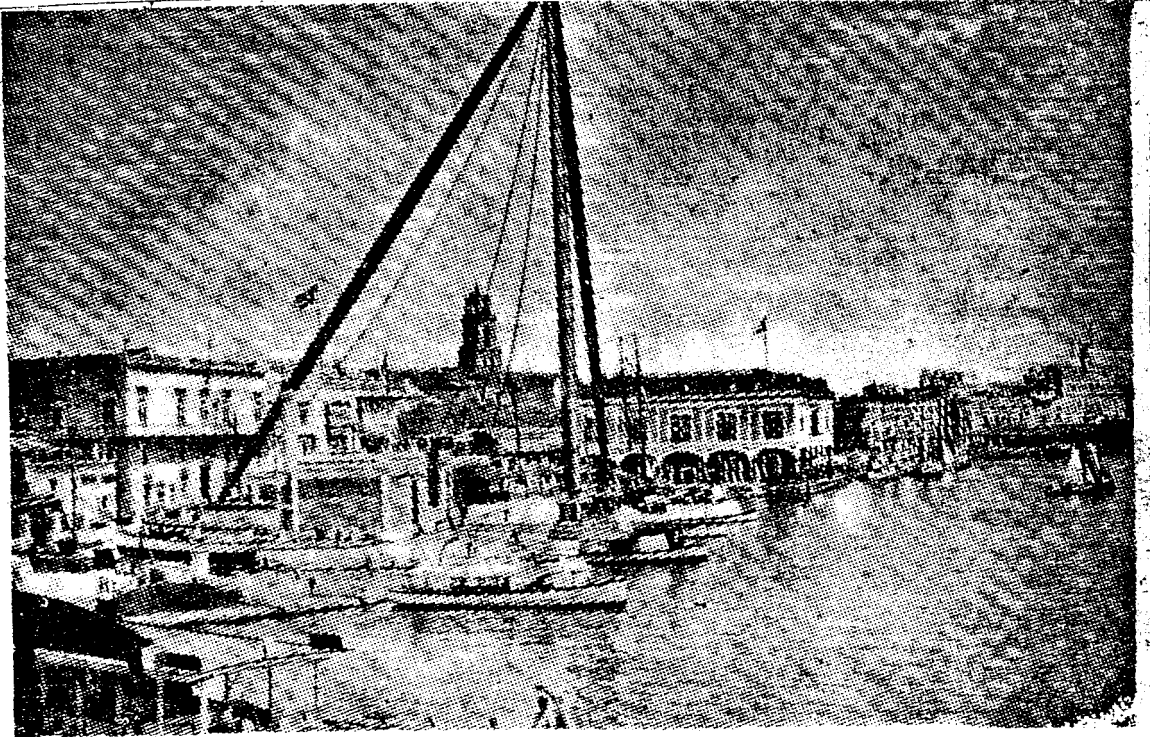
PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



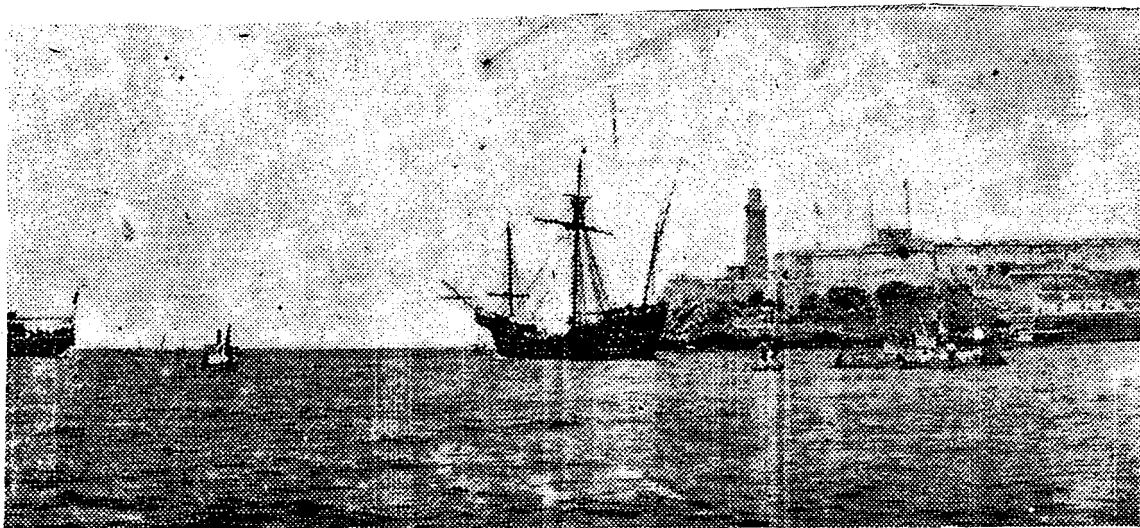
El canal del Puerto, visto desde el pequeño muelle de la Maestranza de Artillería, (antigua Cortina de Valdés).

UNIVERSIDAD DE LA HABANA / INSTITUTO DE HISTORIA
ESTADÍSTICA DE LA ECONOMÍA DE LA HABANA Y DEL TERRITORIO
CALLE DE LA UNIVERSIDAD, 100 - HABANA, CUBA
TELÉFONO 51111111 - FAX 51111111



La Machina y la casilla de pasajeros, en el antiguo puerto

4



Las carabelas enviadas a la Exposición de San Luis, en 1892, a su paso por La Habana



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

El Puerto, Porción Casi Desconocida de La Habana

Texto: Luis Rolando Cabrera

Fotos: Fernando Fernández

Especial Para EL MUNDO

El reportero es un habanero que se precia de conocer al dedillo su ciudad natal y que siente por ella un gran cariño pese a sus ruidos, a sus pasquines, su escasez de parques y museos y otros defectos de más o menos monta que ese mismo cariño le hace perdonar. Pero hubo de confesarse un día que ese conocimiento no estaba completo pues desconocía, casi totalmente, una parte muy importante de la ciudad: su puerto.

Pensó, además, que en igual o parecido caso habrían de hallarse otros habaneros y creyó oportuno hacer este reportaje. Así se fué en busca de un buen amigo, el capitán Mohedano, jefe de Prensa de la Marina de Guerra quien, no sólo le habló de cosas que ignoraba, sino le puso en contacto con otro oficial del propio cuerpo, el comandante José P. Balbin, jefe de la Policía Marítima, quien dió a los representantes de EL MUNDO todas las facilidades necesarias al mejor desempeño de su misión.

Marinos por dos Horas

Fué así como nos encontramos, Fernando Fernández y yo, a bordo de la lancha número Dos de los prácticos del puerto, hábilmente manejada por el empleado Alejandro Prieto y acompañados "por sí las moscas" de un oficial de la Marítima, el teniente Alfredo Fadruga, quienes nos dieron todos los datos y explicaciones necesarios. El mar estaba gris y la mañana no era muy apropiada para tomar fotografías pero "como más sabe el Diablo por viejo" Fernando se las arregló para tomar esas que aquí aparecen y otras que imperativos del espacio nos obligaron a sacrificar. El viaje duró dos horas, disminuyendo la marcha aquí y allá para tirar una plancha u oír una explicación sobre el lugar. Y en ese corto tiempo, en la popa de la lancha, nos sentimos como un almirante pues nuestras andanzas marineras no han pasado de uno que otro viaje a Regla o Casablanca.

Descripción Casi Libresca

El puerto de la Habana tiene una parte principal que mide 1,800 yardas de N. a S. y ocho-

cientas de E. a O. Además se proyectan desde esta parte principal tres ramas o brazos que constituyen las ensenadas de Atarés, Guasabacoa y Marimelena. La primera está situada en el ángulo SO de la parte principal del puerto y tiene un ancho mínimo de 300 yardas entre el espigón de la Ward Line y Cayo Cruz. La de Guasabacoa está situada en el ángulo Sur de la parte principal del puerto y en ella desaguan los ríos Martín Pérez y Luyanó cuya sedimentación ha hecho variable la profundidad de la ensenada.

La de Marimelena está en el ángulo N. E. y penetra hacia el Este en forma de bolsa con contornos sinuosos. En ella existe, proyectada hacia el Oeste, una lengua de tierra, donde se asienta la refinería Belot.

Algo de lo que Vimos

Calculados los grabados que lleva esta información el doctor Martí me ha dicho terminante que sólo me quedan dos cuartillas para el texto. Y parodiando al Fénix de los Ingenios diré que estoy comenzando la segunda y no veo cómo decir en tan poco

espacio lo que ví en dos horas de recorrido. Pero no puedo dejar en el olvido cosas como éstas: Hay muchos lugares en la bahía habanera que fueron dragados para profundidades determinadas y hoy en día no pueden obtenerse ya las mismas, dificultándose la navegación; existen otros obstáculos como el casco del "Amparo", los restos del dique "Pessant" y varios más que dificultan enormemente el tráfico marítimo haciéndose preciso en muchos casos que los buques amarren en lugares distintos a los que están destinados para el mejor servicio.

Sería igualmente de gran utilidad que se canalizase el estero Ingenito para dar mayores facilidades a las embarcaciones que allí encontrarían más seguro refugio y para incrementar la formación de flotas de yates que darían nacimiento a embarcaderos, varaderos y otras facilidades a lo largo del canal, aumentando el valor de la propiedad.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Más Sobre lo Mismo

Pasamos frente a la nueva planta eléctrica, vimos los viejos almacenes de azúcar en torno al emboque de Fesser y en otros lugares; las instalaciones del molino harinero, la gran grúa de los seatrains; pasamos cerca de los polvorines de Punta Blanca y el aire nos trajo al olfato la afirmación de que andábamos cerca de Cayo Cruz. Seguimos hasta Tallapiedra, al fondo de la bahía, vimos el viejo Vertedero donde antes se descargaba la basura para depositarla en chalanas que después, la trasladaban mar afuera. Y no puede el reportero olvidar la nota de hondo sabor humano de un criollo buscavida que recogía calandracas, con los pantalones arremangados, para después venderlas como carnada a otros pescadores de más medios.

Todas las Banderas

"Aquí en nuestro puerto se reúnen a veces dieciocho banderas" afirmaba el teniente Fadruga. Y para darle la razón observamos, uno junto a otro, allá por los muelles de la Ward Line al "Serpa Pinto" que antes fuera de la Mala Real Inglesa y que ostenta ahora la bandera roja y verde de Portugal; al "Asikirisan Marú" de la matrícula de Kobe; el "Lovland" noruego y el "Clare Hugo Stinnes" con la bandera negro, rojo y amarillo de la república alemana. Un poco más allá con la enseña de la estrella solitaria encontramos la fragata cubana que ostenta el nombre del Titán de Bronce y al viejo cañonero Yara. Finalizando el recorrido retornamos al punto de partida dirigiéndonos al lugar de amarre entre dos grandes buques: el mercante holandés "Ablasserdyk" y el italiano "Francesco Morosini" cuyo puerto de matrícula: Venecia, nos hace soñar con góndolas y palacios y pensar en las sombras de Rolando y Leonor, los amantes que inmortalizara Zevaco y "El Puente de los Suspiros": lectura de nuestra adolescencia.

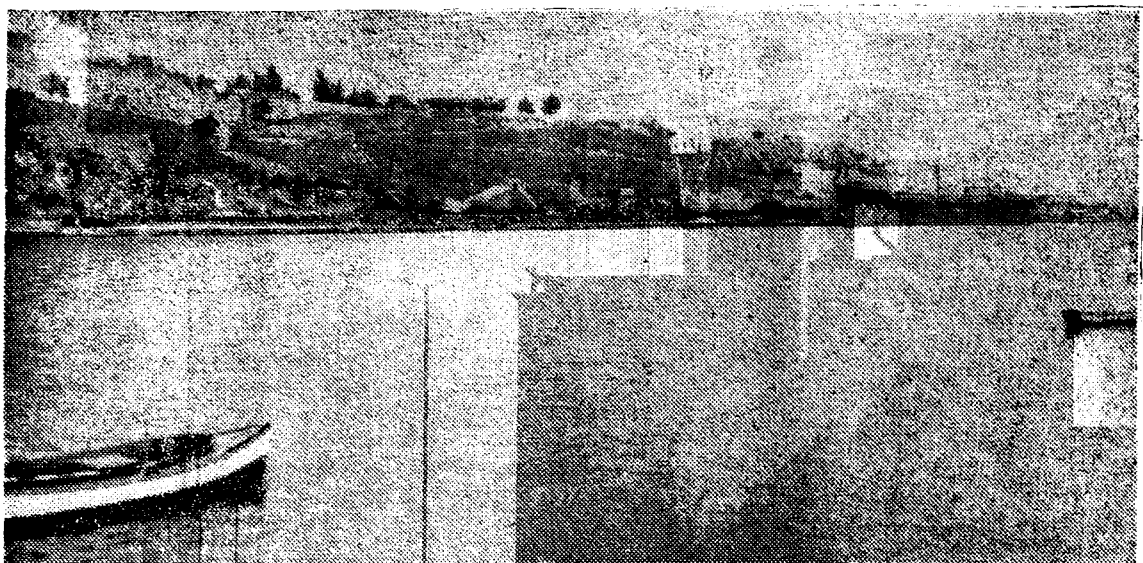
Y como nos hemos pasado de las dos cuartillas he aquí un consejo sincero: lector, un domingo cualquiera, toma una lancha y date un recorrido por el puerto habanero. Verás cosas que no he podido contarte y que vale la pena que conozcas si, como yo, quieres ser habanero de verdad.

M. J. de la Cruz

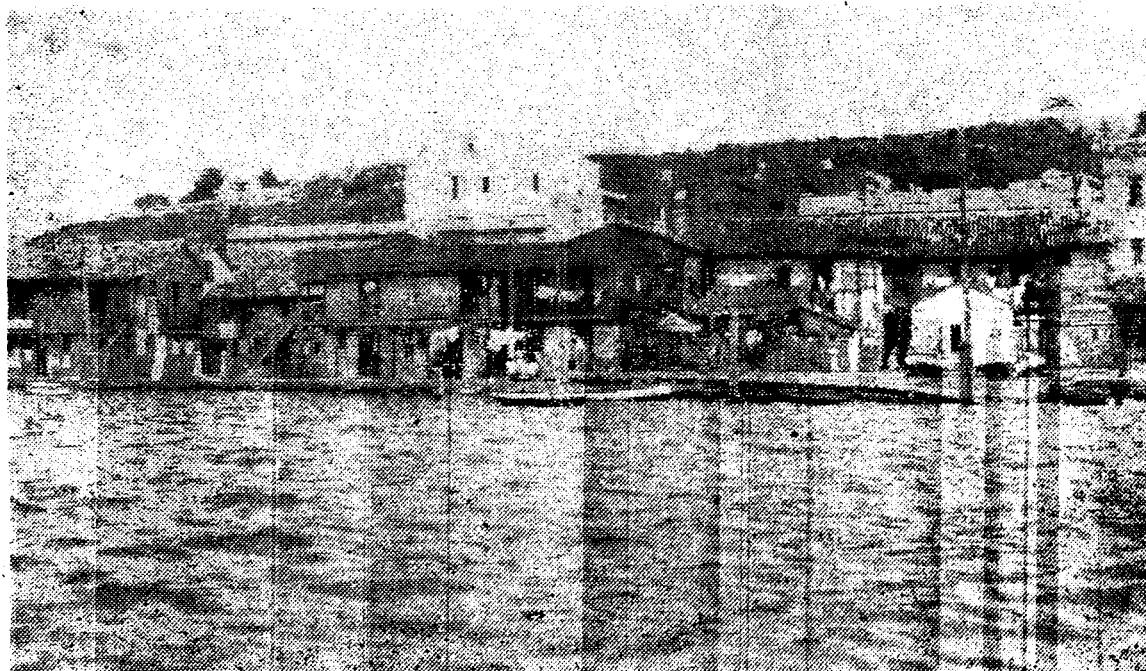


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

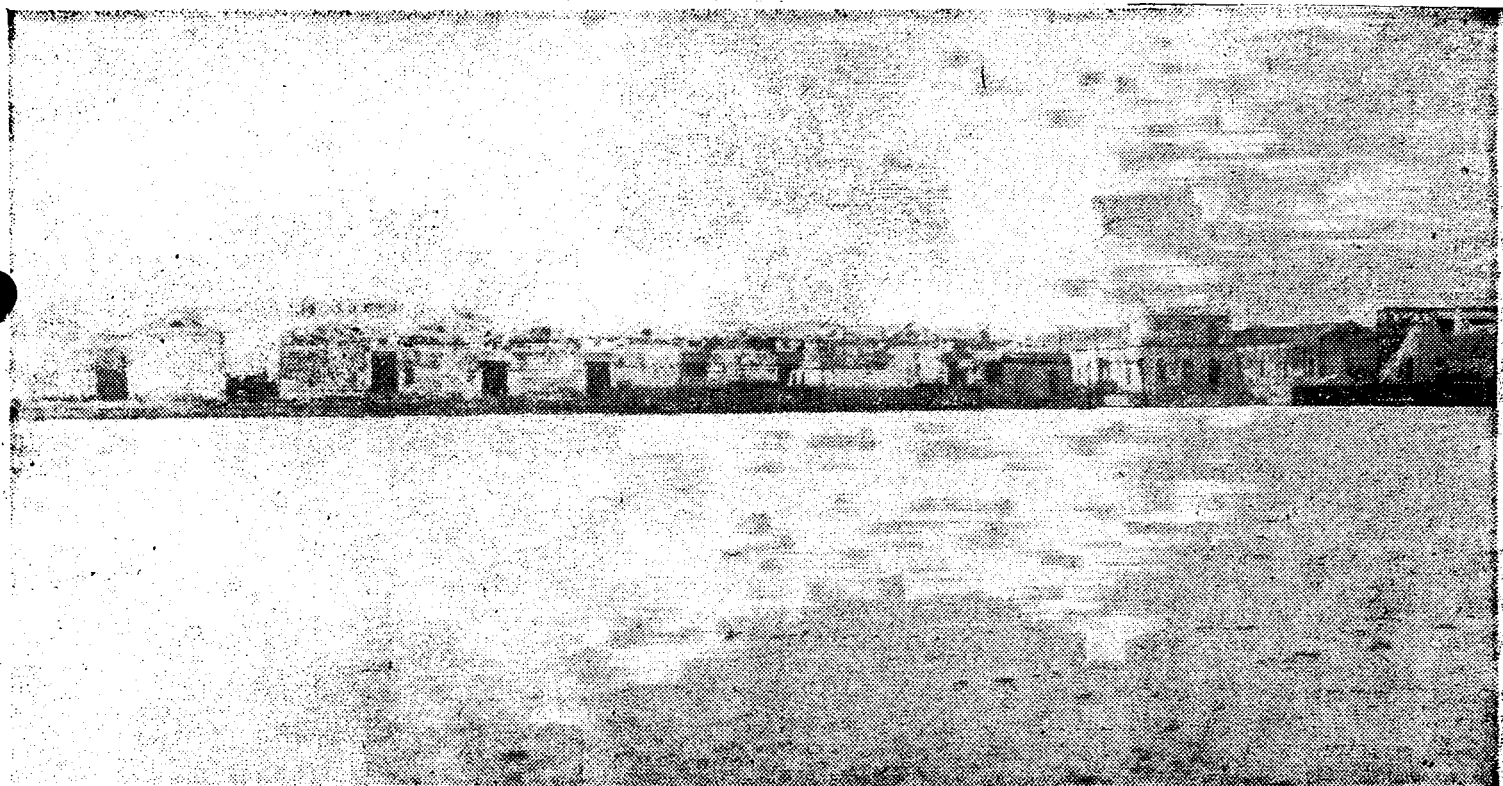
OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



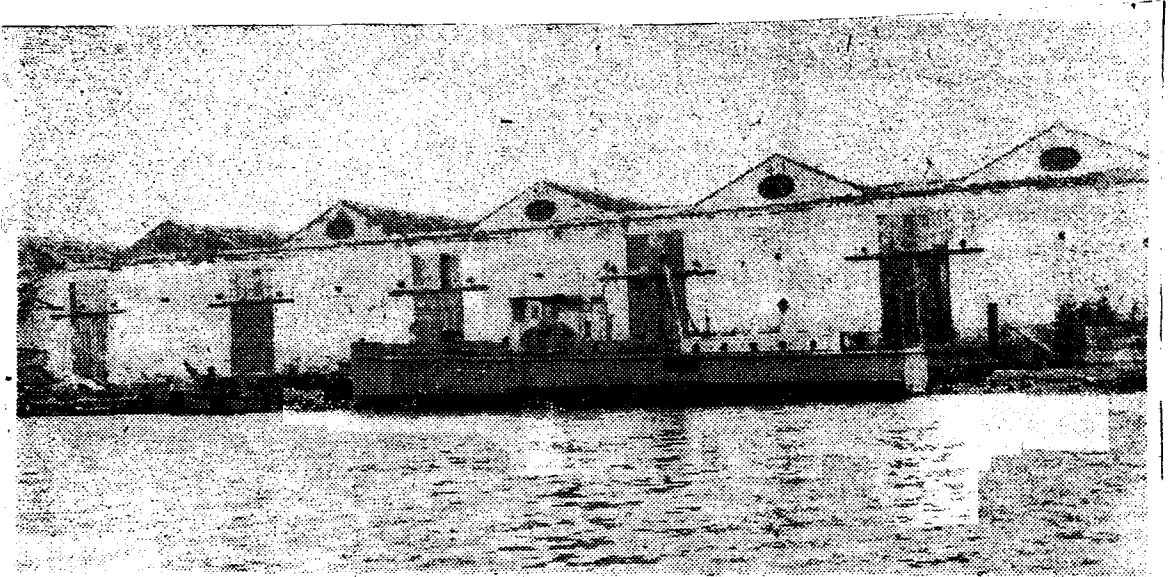
Desde la Avenida del Puerto puede el habanero ver los muelles y almacenes de la Havana Coal al otro lado del canal. Pero lo que no puede ver, lo que apenas se imagina es el duro trabajo de los que día a día se ganan el pan en esas duras labores. En el puerto habanero hay otros depósitos similares y también areneras y muelles para la descarga de petróleo que utilizan las grandes compañías norteamericanas cuyos tanques son como gigantes de metal en el litoral habanero. Sería interminable enumerar los muelles, terraplenes, malecones y emboques que posee el puerto habanero. El prontuario editado por la Marina de Guerra cubana da a conocer ciento seis.



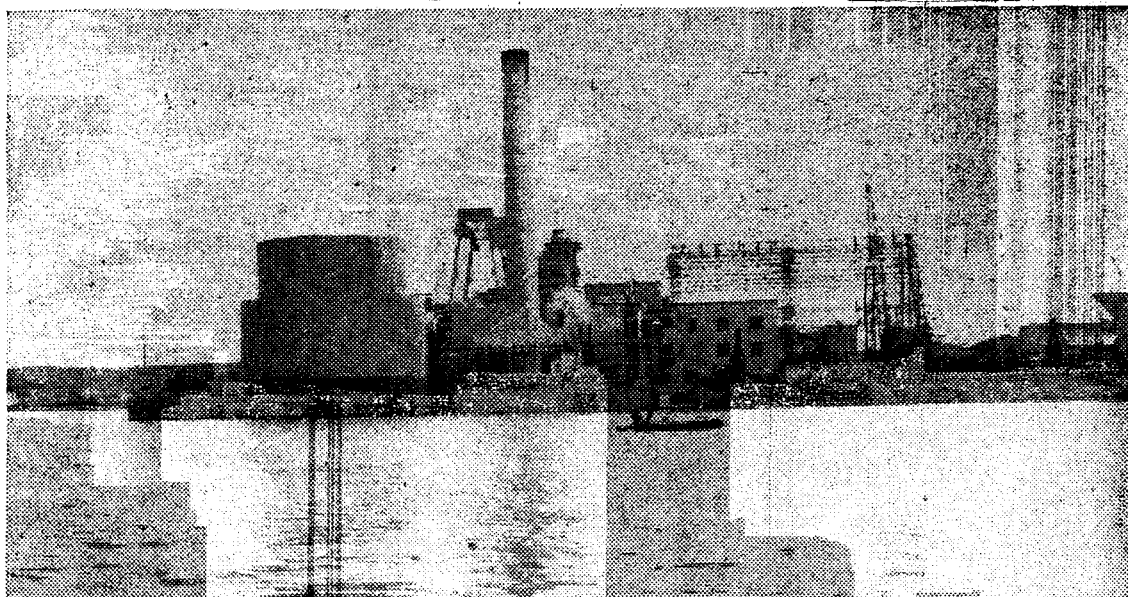
Una de las vistas que más conocen los habaneros de su puerto es esta que aquí ofrecemos. Pertenece al litoral de Casa Blanca y muestra las viejas edificaciones de muchos años de construidas donde viven gentes de la clase pobre que se ganan el sustento en el propio puerto o tripulando los viveros y embarcaciones que se adentran en el golfo. Un grupo de niños juega junto al mar en los momentos que pasamos frente a ellos. Desde pequeños ya aprenden a quererlo y muchos de ellos seguirán el camino de sus padres y serán en el mañana, marineros también.



Para los habaneros de otros tiempos, el caserón cuadrado que se ve en esta fotografía habrá de traer algunas reminiscencias. Se trata del llamado emboque de Fesser, situado en la parte SE del puerto y donde atracaban antes los ferries que hacían conexión con el ferrocarril que unía Regla con Guanabacoa. Los ferries y el tren pasaron a la historia. Ahora la travesía por mar se hace en lanchas a motor y por tierra en ómnibus más o menos bien cuidados. El emboque de Fesser no realiza ninguna actividad. Es sólo una página del ayer, recuerdo de un pasado que muchos, seguramente, considerarán mejor que el presente.



¿Lo recuerdan ustedes? Este barquito abandonado y víctima de la acción del tiempo no es otro que el famoso "Sátira". A su bordo se desencadenó un día la tragedia en la que perdió la vida un hombre joven y una bella mujer fué a parar a la cárcel. Han pasado los años. Ya Patricia pagó su deuda con la sociedad y son pocos los que recuerdan el caso. Sólo queda ahí, mudo testigo del drama, el que fuera yate de placer y se convirtiera un día en escenario de un hecho pasional.



En el litoral de Regla se alza majestuosa, desde algún tiempo a esta parte, la edificación correspondiente a la nueva planta eléctrica. Es una de las numerosas industrias asentadas a lo largo del perímetro de la bahía habanera y que dan a ésta un cachet especial. Así la zona aledaña al puerto se convierte en lugar donde encuentran trabajo cientos de cubanos. Las chimeneas de las fábricas, los tanques de las empresas petroleras y las naves de los astilleros y embarcaderos ponen una nota de laboriosidad en el puerto habanero mientras en las aguas de la bahía hallan fondeadero buques que vienen de todos los rincones del orbe y que ostentan todas las banderas.

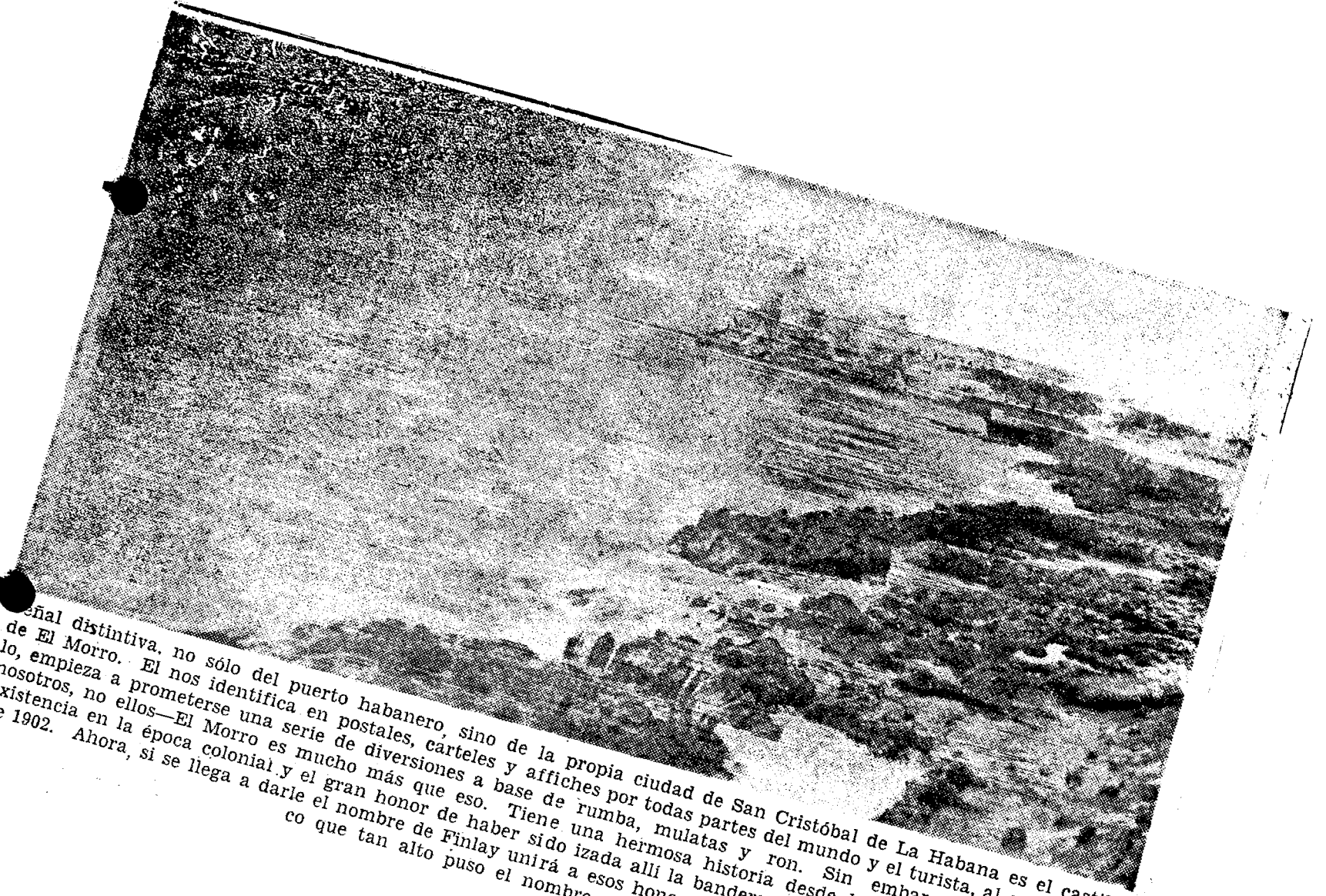


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

2

70

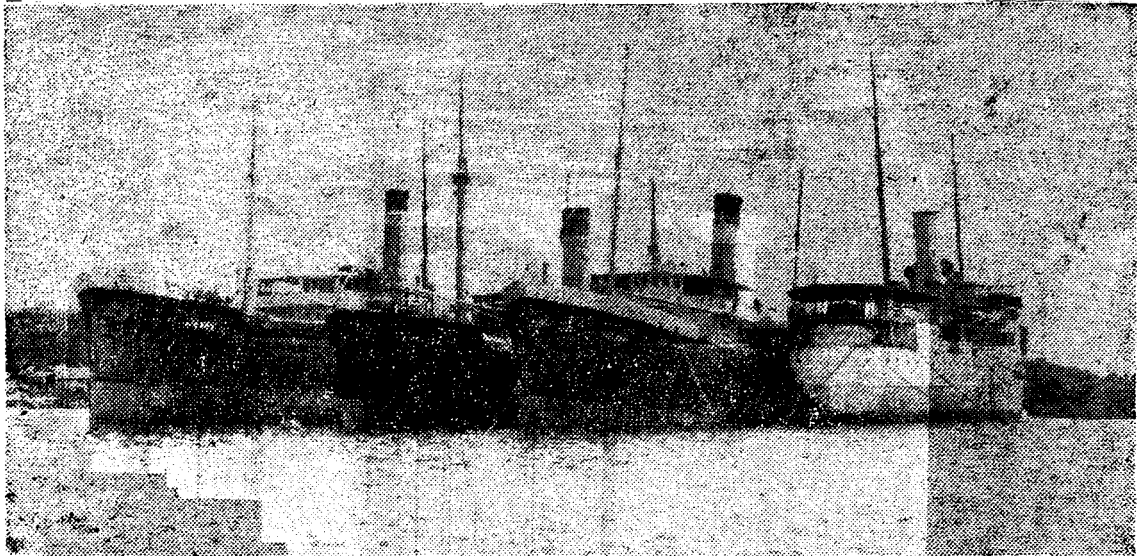


Señal distintiva, no sólo del puerto habanero, sino de la propia ciudad de San Cristóbal de La Habana es el castillo de El Morro. El nos identifica en postales, carteles y afiches por todas partes del mundo y el turista, al contemplarlo, empieza a prometerse una serie de diversiones a base de rumba, mulatas y ron. Sin embargo—eso lo sabemos nosotros, no ellos—El Morro es mucho más que eso. Tiene una hermosa historia desde los tiempos primeros de su existencia en la época colonial y el gran honor de haber sido izada allí la bandera de la república libre el 20 de mayo de 1902. Ahora, si se llega a darle el nombre de Finlay unirá a esos honores uno más, el de recordar al gran científico que tan alto puso el nombre de nuestra patria.

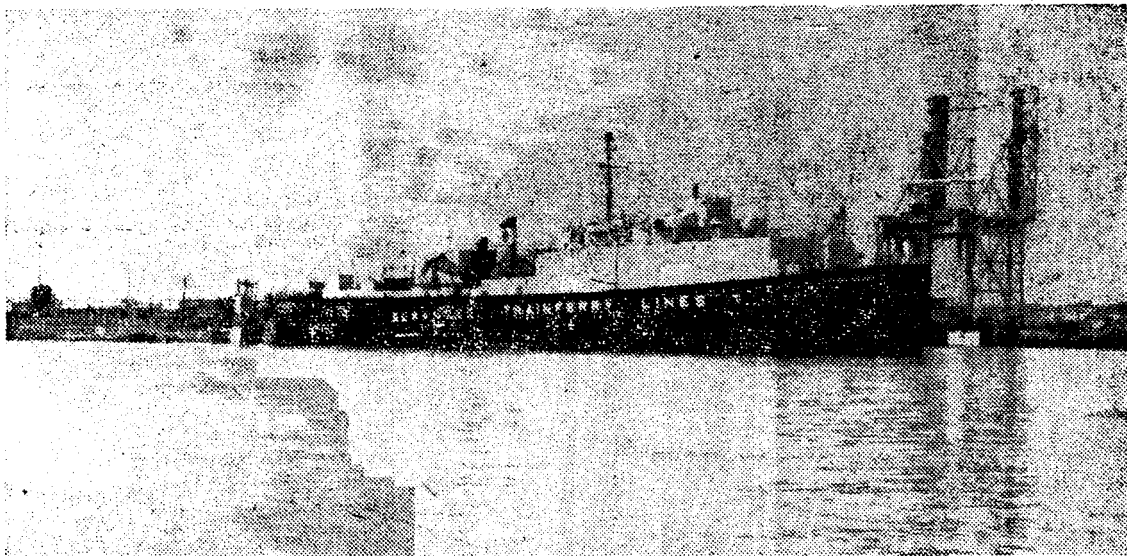


PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA



Estos cinco barcos están en el lugar de la bahía que los conocedores llaman gráficamente "el cementerio". Y sin embargo no son barcos muertos; hasta hace poco cuatro de ellos navegaron servidos por tripulaciones cubanas. Otro, el "Cuba", lleva once años amarrado. La lancha sigue su camino y nosotros nos quedamos pensando en el triste destino de nuestro país— isla sin barcos— donde se carece de una marina mercante y donde los pocos buques de que disponemos son amarrados como trastos inservibles mientras se lanza a la desocupación a los hombres que hicieron del mar carrera y fuente donde ganarse el sustento..



En el muelle llamado de Hacendados, en la parte sur de la ensenada de Atarés, encontramos fondeado uno de los dos nuevos ferries de la Swanee Transferry Lines. Se trata del "Antonio Maceo" gemelo del "José Martí". Los armadores extranjeros, les dieron, con toda seguridad, esos nombres para tratar de granjearse el afecto de los cubanos. Pero los trabajadores portuarios siguen renuentes a admitir los ferries y mantienen vivas sus protestas en contra de los mismos por entender que con su funcionamiento se merman sus posibilidades de trabajo.

Eran Considerados Inexpugnables El Puerto y la Ciudad de La Habana

Detalles Interesantes Sobre las Primeras Calles y Fortalezas,
Contenidos en el Único Ejemplar que Existe del Mencionado Plano

Por ANGEL ALONSO ORFILA
Especial Para EL MUNDO

"Las sumas de los largos de todas las calles de La Habana reunidas producen de longitud 36,561 varas castellanas y cuatro pulgadas, de lo cual resulta que un individuo puede andar dentro de la ciudad sin pasar dos veces por un mismo lugar las expresadas varas o sean 7 leguas 999 varas y 17 pulgadas provinciales cubanas".

¡No, no se asusten! Esta medida longitudinal de las calles de La Habana, que reducidas a metros hacen unos 26,841, es la que aparece en el "Gran Plano Topográfico de la Habana", publicado hace casi exactamente un siglo, marzo de 1855, y que fué levantado por el polifacético José María de Loma Osorio y Fernández Pintado, con el permiso correspondiente de la Reina Isabel de España.

Y calificamos de polifacético al susodicho autor del plano, porque según aparece en el mismo, es "inventor de un conductor de bagazo de caña con privilegio de la Reina Doña Isabel y adoptados por los ingenios de esta Isla"; autor de un libro titulado "Dios y el hombre o contemplaciones astronómicas"; de una composición musical denominada "La Piegaria"; de un "Devocionario en Verso"; así como de los libros "Método para el Cólera Morbo", y "Los Ayes de Mi lira" y "Flores Sin Frutos", éstos últimos de poesías. Y después de ser el padre de lo anterior, es también autor de un "Cuadro Sinóptico de Frenología" —estudio del cráneo— dedicado al Capitán General Concha.

Dejemos al autor y volvamos a la obra que nos ocupa, su plano publicado en 1855. En éste se dice que el perímetro o circunferencia de La Habana por la parte interior de las murallas es de 5,770 varas; su mayor longitud 2,570 varas y su latitud 1,172 varas y con una superficie total para de

varas cuadradas ascendentes a 1,931,000.

Otro resumen del plano es que La Habana del 1855 contaba con 179 manzanas de casas, con 56 calles o callejones, 3 paseos o alamedas, 7 plazas y 15 plazuelas, así como con 5 puertas extramuros y 5 puertas del mar; 5 muelles particulares; 1 muelle general y uno de la Machina.

Aunque no señala los nombres de las cinco puertas del mar, sí lo hace con las 5 extramuros que se denominaban: de Colón, del Monserrate, de tierra, de la Junta y de Arsenal.

Las calles de La Habana del Este al Oeste eran: de los Desamparados, callejón de la Sigua, Nueva y Sola, Nueva de San Isidro, de Paula, callejón de Ballona (sic), Merced, Jesús María, Cristo, Luz, Santa Clara, callejón de la Samaritana, Sol, Muralla o Rical, Cuna, Teniente Rey o Santa Teresa, San Salvador de Orla, Amargura, Lamparilla, Obraría, callejón de Jústiz, Osopo, O'Reilly, Bomba, callejón de San Juan de Dios, callejón del Chorro, Empedrado, Tejadillo Chacón, Cuarteles, Peña Pobre y callejón de la Leche.

Calles de Norte a Sur: Egido, Monserrate, Bernaza, Nueva del Cristo, Curazao, Villegas, Picota, Aguacate, callejón de Ballona (segundo), Compostela, Ciudadela de la Guardia; Ataúd, Habana, Agular, de las Damas, Cuna, San Ignacio, Mercaderes, Inquisidor Tacón Oficios, Baratillo y San Pedro.

Las alamedas eran las de Paula, Roncali y Cortina de Valdés; las plazas eran de Armas, San Francisco, Vieja, del Cristo, Monserrate, de la puerta de Tierra, y Belén. Las plazuelas eran: de la Punta, Angel, Artillería, San Juan de Dios, Santa Catalina, San Felipe, San Agustín, Santa Teresa y Santa Clara, del muelle de Luz, del Espíritu Santo, del Teatro Antiguo, de la Merced, Paula y San José.

En cuanto a la población astronómica de La Habana dice que

es a los 76 grados, cuatro minutos y 34 segundos de longitud a oeste del meridiano de Cádiz y a los 23 grados, nueve minutos y 26 segundos de latitud Norte se halla colocada en la costa septentrional de la Isla de Cuba y a la margen derecha entrando por el canal de su puerto, frente al magnífico e inexpugnable Casullo de la Fuerza.

Entre otras consideraciones dice De Loma Osorio y Fernández Pintado que "La siempre fidelísima ciudad de San Cristóbal de La Habana es puerto de mar y plaza fuerte, sus fortalezas, algunas de primer orden, su magnífica Machina, y su posición topográfica la constituyen en una ciudad y puerto inexpugnables. Es residencia del Capitán General, de un obispo de la Real Audiencia Pretorial y de todos los jueces y tribunales superiores.

Como instituciones públicas de primer orden señala las de la Universidad Literaria, Seminario, Liceo Artístico y Literario, Biblioteca Pública, Sociedad Económica, Escuela de Telegrafía, Academia de Maquinaria, Academia de Dibujo, Casa de Maternidad y de Recogidas, así como el Real Colegio de los Jesuitas.

El Convento de Santa Clara— hoy Ministerio de Obras Públicas —aparece como uno de los grandes edificios de la ciudad.

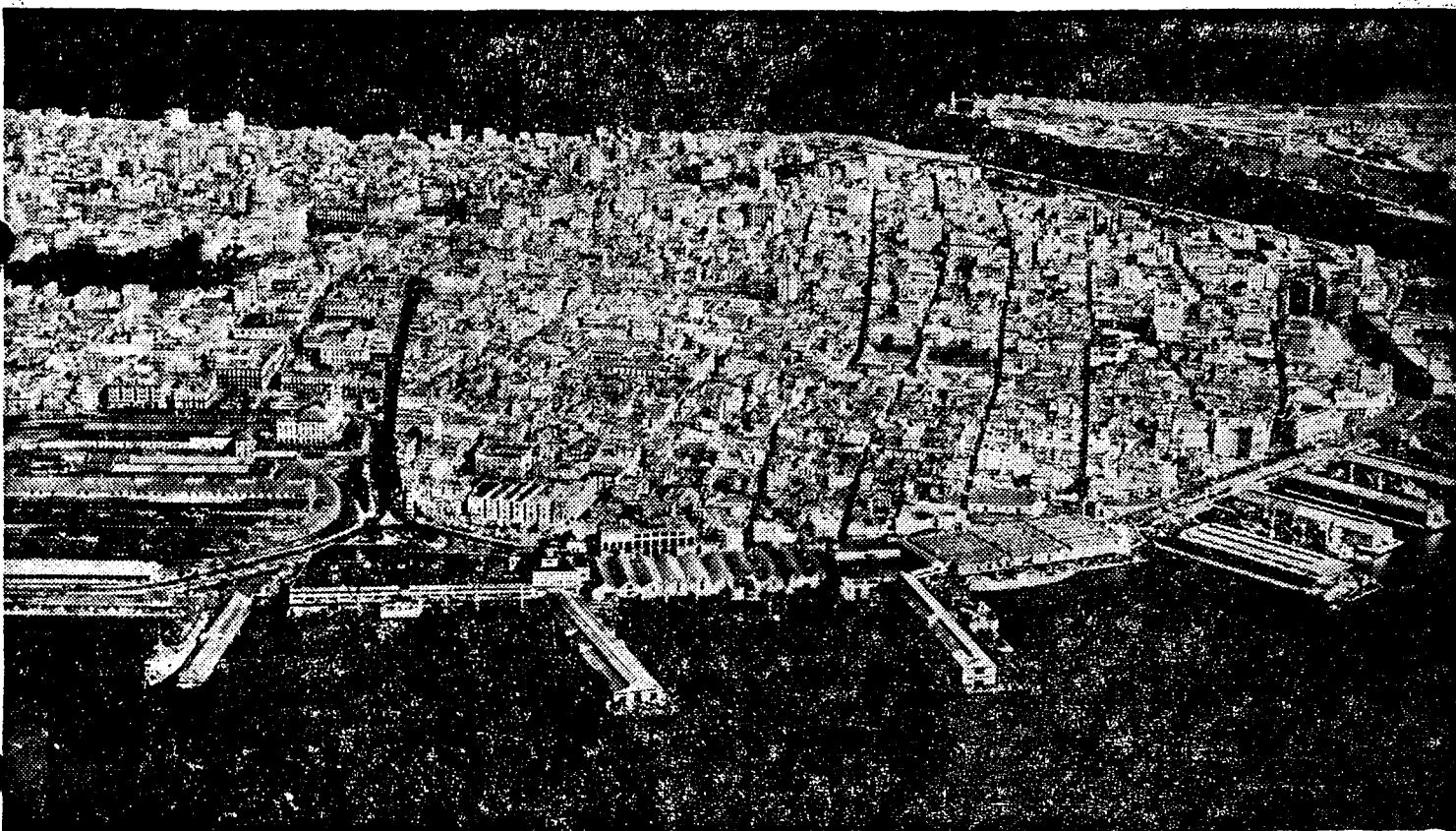
Los cuarteles militares son los de Belén, Milicias, de la Fuerza, de Artillería, San Ambrosio y San Telmo; mientras los mercados de abasto son los de Plaza Vieja, Plaza del Cristo y Pescadería.

Señala asimismo que existían 4 Parroquias, la Catedral, Santo Cristo, Espíritu Santo y Santo Angel; 13 conventos e iglesias de la Merced, San Juan de Dios, Santo Domingo, Belén, San Agustín, San Felipe, Santa Clara, Ursulinas Santa Teresa Santa Catalina, San Isidro, Paula y San Francisco.

El plano fué impreso por la librería del gobierno y de la Real Sociedad Económica, situada en

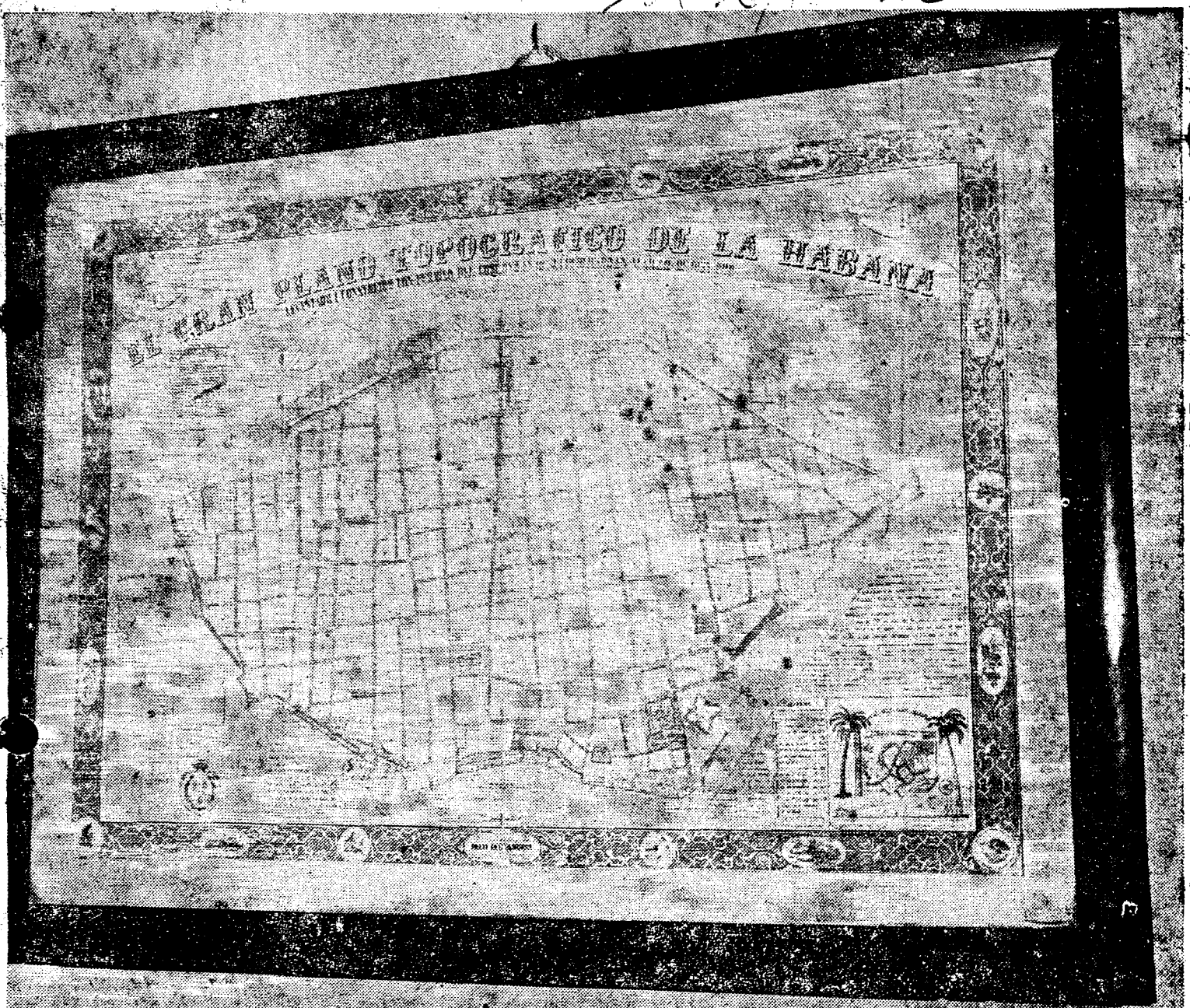
la calle de la Muralla, y estimado lector, según el autor, usted lo puede adquirir al precio de una onza de oro español y tenga cuidado, porque es espurio si no lleva el ejemplar la firma del autor. Lo malo que el único ejemplar que se conoce está en un cuadro de la Sociedad Cubana de Ingenieros, en La Habana, y los empleados y miembros de la entidad son celosos guardianes de este curioso plano topográfico. Aunque, si quiere verlo, váyase usted a esa Sociedad, que se lo mostrarán con placer.

La Habana Vieja un Siglo Después



Esta vista de La Habana Vieja—desde la calle ancha que aparece a la izquierda, Egido, hasta el puerto, ha sido tomada en 1955. Ya han desaparecido las murallas así como las puertas extramuros y del mar, pero sus calles guardan las tortuosidades topográficas del 1854.

Cumple un Siglo Este Plano de La Habana



El Gran Plano Topográfico de La Habana, levantado por el señor José María de la Loma Osorio y Fernández Pintado, que este año cumple un siglo de publicado. Este único ejemplar está en la Sociedad Cubana de Ingenieros.

M, en 23/55

Da a Conocer O. P. Vastos Planes

Rehabilitarán el Puerto Habanero

Los planes para la rehabilitación total del puerto de La Habana, que serán puestos en ejecución inmediatamente, fueron dados a conocer en una conferencia de prensa por el Ministro de Obras Públicas.

Forman parte de los mismos el dragado total de la bahía, la construcción de una terminal marítima, un dique seco para la reparación de buques de gran calado, el canal de salida hacia el golfo de México utilizando el río Cojimar y el dragado del puerto.

Terminal Marítima

El arquitecto Nicolás Arroyo Márquez recibió a los periodistas en su refrigerado despacho del antiguo Convento de Santa Clara. Respondió a cuantas preguntas le fueron formuladas y siempre ofreció noticias de interés para la comunidad.

En lo que respecta a lo que puede calificarse como la rehabilitación de la rada habanera, tocó en primer término el proyecto para la construcción de una gran terminal marítima.

Esa instalación facilitará la mejor manipulación de las mercancías que se importan por el puerto de la capital cubana, sin que ello represente un daño para las instalaciones actuales.

Hará posible esa terminal marítima, informó el arquitecto Arroyo Márquez, que se aumente el volumen del tráfico de mercancías en el puerto de La Habana, por

las facilidades que se ofrecerán, tanto en lo que respecta al almacenaje como a la manipulación.

Dique Seco

Se refirió también a la construcción de un dique seco para la reparación de buques de gran calado, proyecto en el que ha colaborado en forma determinante la Marina de Guerra Nacional.

Sobre la mesa de trabajo del arquitecto Arroyo Márquez se encontraban los planos y los bocetos de esa instalación, en la que será posible la reparación de buques de diez y quince mil toneladas, siempre que su longitud no pase de los 140 metros.

Ese dique seco hay el proyecto de construirlo al otro lado de la bahía, precisamente frente a los muelles del Arsenal. Una vez terminada esa obra el puerto de La Habana se convertirá, sin lugar a dudas en lugar obligado de recalar para las embarcaciones de

gran porte que surcan las aguas del Caribe y del Atlántico, las cuales igualmente contarán en sus rutas marítimas con un lugar donde puedan realizar reparaciones de envergadura, las cuales hasta el presente sólo son posibles en los grandes puertos terminales.

Canal de Salida

La construcción de un nuevo canal de salida en la bahía de La Habana, dijo el arquitecto Arroyo Márquez, constituye parte fundamental en el plan para su rehabilitación total. El proyecto consiste en utilizar la desembocadura del río Cojimar, que sería convenientemente dragado.

En la actualidad los buques entran en el puerto por el canal tradicional que está flanqueado por el Castillo de la Punta y el Castillo del Morro. Una vez terminado el canal en proyecto podrán salir por el mismo, con lo cual se descongestia el movimiento de la rada, por mucho que pueda alcanzar su volumen de tráfico.

Con el nuevo canal, por el cual los buques podrán salir directamente al Golfo de México, se brindarán mayores facilidades a la navegación, las cuales se traducirán en ahorro de tiempo en la navegación, lo cual resulta de extraordinaria importancia, tanto desde el punto de vista de los viajes turísticos como en el orden de los cruceros comerciales.

Además, como también apuntó el ministro Arroyo Márquez, con esa vía en proyecto facilitará la circulación del agua en la bahía y contribuirá, consecuentemente, a evitar su índice de contaminación que actualmente es tan elevado. Todo esto sin contar que se adoptarán medidas especiales para impedir terminantemente que

se arrojen los mostos y desperdicios de las industrias instaladas junto a la bahía o a las corrientes que desembocan en la misma.

Obras de Dragado

Por último, todo este plan no resultaría efectivo sin el dragado del puerto, el cual será llevado a cabo en forma exhaustiva. Será una limpieza total de los fondos, especialmente en la zona donde se encontrará en la península de Marimelena y en aquellas donde están las refinerías de petróleo cuya capacidad será ampliada notablemente, con inversiones de muchos millones de pesos.

Debido a que hace muchos años los fondos de la bahía de La Habana no son limpiados, se ha reducido notablemente su profundidad, al extremo de que los buques de gran calado se ven impedidos de venir a la Habana y cuando se deciden a tocar en Cuba tienen que ir a la bahía de Matanzas.

El dragado tiene también importancia desde el punto de vista turístico, como apuntó por último el arquitecto Arroyo Márquez en cuanto a la rehabilitación del puerto habanero. Efectivamente resulta de capital importancia que las excursiones turísticas, que utilizan buques de mucho calado, consideren a La Habana como puerto de escala, debido al notable ingreso que en divisa dólar representa la visita de quienes vienen en tales cruceros, a pesar de que no gasten un solo centavo en hoteles, pues utilizan el barco para dormir.



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

Harán Obras en Bahía por 30 Millones

Clasificará Entre Los Primeros el Puerto Habanero

El Presidente Batista se reunió con el Presidente del Banco Nacional y Gerente General, actualmente, del Banco de Desarrollo Económico y Social, doctor Joaquín Martínez Sáenz, y con el subgerente del BANDES, doctor Juan Manuel Rodríguez, para proceder a la firma del decreto que autoriza la celebración de un plan de obras de mejoramiento en el puerto habanero. El Decreto permitirá

poner en circulación alrededor de treinta millones de pesos y dará oportunidad de trabajo a unos cuantos miles de trabajadores.

Este decreto se produce en consecuencia de lo determinado en la Ley-Decreto número 1996, de 27 de enero de 1955, publicado en la Gaceta del 31 del mismo mes, que estableció el procedimiento para otorgar concesiones de obras reproductivas a la Financiera Nacional, a la Comisión de Fomento Nacional y al Banco de Desarrollo Económico y Social.

Realización y Alcance de la Obra
Por el artículo I de este Decreto resuelve el señor Presidente otorgar al Banco de Desarrollo Económico y Social la concesión para la realización de la obra pública que tendrá estos trascendentales alcances:

Levantamiento planimétrico y altimétrico de la península de Cayo Cruz, determinando conjuntamente el estado de los linderos de esa propiedad nacional con los vecinos. Se realizarán trabajos de investigación del subsuelo, con los que se harán perfiles longitudinales y transversales que muestren los distintos horizontes de las clases de materiales encontrados.

Se determinarán también las profundidades existentes en las áreas adyacentes a Cayo Cruz y que se proyecten dragar.

Remociones, Expropiaciones y Relleno

Se fijarán las áreas de propiedad

privada que deberán expropiarse para el emplazamiento del proyecto y las que se contemplan para las futuras ampliaciones del mismo. Y el BANDES practicará la remoción, carga y transporte fuera de los límites de la propiedad de todo el material indeseable. El relleno necesario se hará con material seleccionado hasta las rasantes que se establezcan.

Dragado, Malecón y Demoliciones

El BANDES queda a cargo de realizar el dragado de la bahía de La Habana hasta el calado general que se señale y que dé facilidades para el atraque de todo tipo de barco. Construirá un malecón de hormigón armado y muelles para carga y descarga y para pasajeros.

Demolerá y extraerá las estacas y muros existentes, pero insertables; y llevará a cabo también la extracción de embarcaciones hundidas junto a la mencionada península.

Drenaje, Aguas, Alcantarillado y Comunicaciones

Construirá el BANDES una esollera junto al río Luyanó para desviar su desagüe. Una red de drenaje de aguas pluviales y superficiales. También construirá la red de alcantarillado, incluyendo la de una planta de depuración. Otra red de abasto de agua, tanto para el uso interior de la Terminal como para el suministro a los barcos, incluyéndose Planta de Purificación y Suavización. Construirá el sistema de agua salada para casos de incendios y automáticos de presión dentro de los locales. Hará la construcción soterrada del sistema para alumbrado y suministro de energía eléctrica y servicios telefónicos, cable y telégrafo.

Calles, Trenes y Almacenes

Igualmente hará el BANDES las calles y vías férreas dentro del perímetro de la Península; y las vías férreas y avenidas para dar acceso y salida a la Terminal. Construirá los almacenes cubiertos y preparará adecuadamente las áreas interiores para depósitos descubiertos.

Aduana, Frigoríficos y Tanques

También encomienda el Decreto de que estamos informando, al BANDES, la construcción de un edificio destinado a la administración y oficinas de la Aduana, con salones confortables para el despacho de pasajeros y la instalación para la Sanidad Marítima. Los almacenes frigoríficos y plantas para producir hielo. La de tanques para almacenar petróleo y mieles, y sistema de carga y descarga de los mismos. Equipos, ac-

cesorios y elementos necesarios para la manipulación de las cargas, tanto en los muelles como en los almacenes, plantas y patios.

Señales de Seguridad y Ferries

Comprende la obra el establecimiento de equipos, aparatos y medios de señales de seguridad, de acuerdo con los códigos internacionales. Todas las obras que hagan mejor y más eficientes el funcionamiento de la Terminal Marítima y la construcción de un emboque para ferries, con los equipos para su adecuado funcionamiento.

El Cobro por Peaje

El BANDES, por el artículo II de este Decreto y en virtud de la anterior concesión, queda autorizado para recobrar el costo de la obra mediante los procedimientos establecidos en la Ley-Decreto número 1015 de 7 de agosto del 53, es decir, mediante el cobro de peaje, por repartimiento de todo o parte de su costo, en los terrenos colindantes y por expropiación y venta ulterior de todo o parte de los terrenos beneficiados por la obra.

Facultades que Tendrá

A ese efecto, el BANES tendrá facultades para el acceso a todas las propiedades, para el estudio y levantamiento de los planos necesarios para la ejecución de la obra; para expropiar los terrenos ocupados por la obra a realizar y los colindantes, en la forma y previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la citada Ley-Decreto 1015, en su segundo capítulo; para fijar y cobrar las cuotas de repartimiento, igualmente de acuerdo con el tercer capítulo de la repetida Ley-Decreto; y para cobrar la tasa de los usuarios de las facilidades que la proyectada obra brinda, y de peaje a los que transiten por la misma.

Contratos y Emisión de Bonos

El BANDES queda facultado para celebrar cuantos contratos sean menester y para la ejecución de la obra; para la emisión de bonos a largo plazo o levantar fondos en cualquier otra forma para el financiamiento; y para reglamentar el uso y la conservación de la obra concedida.

Millones y Tipo de Interés

Conforme a lo previsto en el artículo 11 de la Ley-Decreto 1996 de 27 de enero último, el BANDES podrá emitir bonos con garantía de los ingresos que ha de producir la obra concedida, al tipo de interés y por el tiempo que resulte necesario; sin que la emisión pueda exceder de un máximo de treinta millones de pesos, ni el tipo de interés que se pague sea superior al cinco por ciento.

Garantía de los Bonos

Por este Decreto de que estamos informando, se resuelve también que los bonos estarán garantizados con todos los bienes que integren la obra concedida, con ga-

rantía hipotecaria o de otra naturaleza, autorizada por la Ley y su principal e intereses, gastos de servicio de la deuda, deberán ser abonados con los ingresos provenientes de la citada concesión.

Los bonos que se emitan no constituirán deuda del Estado.

Toda Suerte de Garantías

El BANDES, según se especifica en el Decreto, podrá prescindir del requisito de la subasta si contratistas debidamente calificados, tanto en el aspecto de la construcción como en el de financiamiento, que afiancen debidamente la ejecución de la obra, se comprometen a recibir en pago de la misma los bonos con la garantía específica de la concesión que al efecto emita el propio Banco de Desarrollo Económico y Social, sin su responsabilidad.

Y como garantía para los suscriptores de dichos bonos, bien por entrega a los contratistas o por suscripción directa, se puede conceder la administración de la empresa a una agencia fiscal designada de común acuerdo por el BANDES y la entidad inicialmente suscriptora de los bonos, para que aplique los productos de la operación de la concesión al pago del principal e intereses.

Seis Meses de Plazo

Después de señalar en el artículo VI otros extremos relacionados con los términos de la emisión de bonos y las facultades que el BANDES tiene para ejecutar la obra, su explotación y reglamentar su funcionamiento, por el artículo VII se determina que deberá anunciar a la mayor brevedad posible y antes de seis meses a partir de esta fecha, todo lo siguiente:

Area que va a ser ocupada permanentemente por la obra. Descripción de la zona que será beneficiada por la misma, especificando qué porción de la misma estará sujeta a tributación por repartimiento y las reglas conforme a las cuales se fijará la cantidad que corresponda a cada propiedad y qué porción a expropiación para ser vendida posteriormente.

También tendrá que dar a conocer, dentro de ese plazo, el servicio de estacionamiento, cruce y otros similares que han de quedar sujetos al pago de tasas por sus usuarios, incluso la concesión de zonas para el establecimiento de estaciones de servicio y para todo tipo de comercio que se establezcan para atender a los usuarios de la obra. El Ministro de Obras Públicas, resuelve finalmente el Decreto, y el Banco de Desarrollo Económico y Social, quedan encargados del cumplimiento de lo que por el mismo se dispone, en la parte que a cada uno concierne.



Piden Estrechar la Entrada del Puerto

La compañía constructora del túnel en la bahía de La Habana ha solicitado autorización para reducir la anchura de la entrada del canal del puerto, de los 560 pies actuales a 330, pues ello es necesario para la continuación de los trabajos del túnel.

Según la solicitud que presentó la compañía en la Capitanía del Puerto de La Habana y que ésta trasladó al Estado Mayor de la Marina de Guerra, esa reducción hay que efectuarla para situar el dique seco donde se construirán los cajones a la entrada del túnel en cada lado.

Consigna asimismo que esa medida no estorbará en lo absoluto a la navegación toda vez que las regulaciones en vigor disponen que dos buques no pueden entrar y salir al mismo tiempo, pues mientras uno sale el otro espera, lo cual sucederá igual con la reducción de la anchura a 330 pies.

Mt, Madrid 1913



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Recomiendan Medidas Necesarias Para Sanear la Bahía Habanera

La Junta Nacional de Salubridad y Asistencia Social, acordó recomendar al Ministro doctor Carlos Salas Humara, las medidas que, a su juicio, precisa adoptar para lograr el saneamiento de la bahía de La Habana, aceptándose en consecuencia el dictamen emitido por el ponente, doctor Andrés Abello Portela.

Desde hace mucho tiempo el problema de la suciedad de la bahía habanera ha sido motivo de críticas y de actuaciones oficiales que, en su oportunidad, repercutieron en el máximo organismo consultivo sanitario, por lo que se le confió la confección de ese estudio al doctor Abello Portela.

Lo puntos que se estudian por la Junta de Salubridad y Asistencia Social, son los siguientes:

1.—En los muelles Hacendado y Cemento, desembocan cloacas y drenes de albañales que vierten a la bahía inmundicias y excretas que producen la pestilencia que tanto molesta.

2.—En el fondo de la bahía desembocan los ríos Luyanó, Martín Pérez, Arroyo Pastrana y las zanjas procedentes de barrios de indigentes, que arrastran basuras y restos de alimentos, que asimismo se vierten en la bahía.

3.—Del matadero de Luyanó pasan a la bahía todos los detritus y substancias orgánicas en estado de descomposición que tienden a aumentar el mal olor. Últimamente se reportaron animales sacrificados flotando en las aguas de la bahía.

4.—Como todas estas substancias se depositan en el fondo el calado para los buques va siendo cada vez menor y cuando éstos realicen movimientos de atraque o desatraques en que son utilizadas sus hélices, sacan a la superficie de las aguas un caldo maloliente, en el que pululan bacterias y virus de todas clases.

Resolución a los Males
La solución a estos males, se-

gún la ponencia del doctor Abello Portela, consisten en:

Primero: Desviar los drenes y desagües que van a los muelles de Hacendado y Cemento, o en su defecto instalar plantas de purificación para que de esa manera la bahía reciba aguas limpias y claras. **Segundo:** Entubamiento de los ríos, arroyos y zanjas que desembocan en la bahía. **Tercero:** Prohibir de manera terminante la salida a la bahía de los detritus y substancias orgánicas procedentes del matadero de Luyanó, u obligar a esta empresa a instalar plantas de purificación para autorizar su salida al mar, en condiciones que no produzcan estos fenómenos. **Cuarto:** Dragado: tiene una importancia capital, pero sus resultados prácticos son inútiles, si no se resuelven antes los tres puntos señalados. El dragado de la bahía resuelve el problema del momento, pero en corto espacio de tiempo los efectos los notaremos si no se suprimen las causas.

“Hemos analizado —dice el ponente— lo relacionado con la higienización de la bahía. Ahora nos queda el segundo punto y es la superficie. Hace tiempo se utilizaban para la limpieza de nuestra rada una lancha que recogía todas las inmundicias, trozos de maderas, etc., que flotaban; pero el servicio quedó hace tiempo interrumpido, contribuyendo con este abandono a que los buques y embarcaciones pequeñas sufran serios daños en sus propelas, aparte del aspecto higiénico.

La lancha que se utilizaba para este servicio no puede usarse para los fines a que fué destinada puesto que es necesario hacer reparaciones más costosas de lo que importaría una nueva”.

Este dictamen fué aprobado en su totalidad por la Junta, agregándose al mismo que, por la Dirección General de Salubridad se proceda a investigar si actualmente las industrias están arrojando sus aguas sin purificar a la bahía de La Habana.

Destacan importancia del puerto habanero

por Carlos M. CASTANEDA

La Habana cuenta con las facilidades portuarias necesarias para que se le considere como puerto de importancia, acorde con el criterio de los hombres de negocios de New Orleans que visitan la capital.

Tanto Willian Roussel, presidente de la delegación sureña como Robert W. French, director del puerto, muéstranse impresionados con las posibilidades cubanas tras

tres días de reuniones con los hombres de negocios criollos.

"Es necesario sólo que las autoridades portuarias se mantengan vigilantes para lograr un efectivo mantenimiento y emprender la modernización, como ocurre en todos los puertos", enfatizó el profesor French después de una visita matinal.

Roussel y French, hombres de experiencia en materia portuaria, insisten en la trascendencia de las buenas relaciones obrero-patronales para el funcionamiento efectivo de los muelles:

"A más del mantenimiento requerido, el puerto para su buena marcha necesita de la colaboración íntima de sus regidores y de sus trabajadores. Quizás ese sea el secreto del éxito de New Orleans en los últimos tiempos".

Los visitantes sin embargo, no quisieron comentar la situación laboral que prevalece en el puerto habanero, "pues la desconocemos en toda su amplitud".

Refiriéndose a las críticas del representante neoyorquino Gerard Goiman, que calificó de "imitadores" a los hombres de New Orleans, Roussel desestimó la polémica y llamó "desafortunada" a sus frases del visitante.

"No vengo a discutir, sólo diré que acorde con las cifras de las empresas ferrocarrileras hoy se están despachando 14,000 carros más cargados de productos, mientras por New York están saliendo 12,000 carros menos para los países del Sur".

Inmediatamente produjo esta exclamación:

"¡Qué hablen los hechos!".

French expuso que el propósito de su visita era incrementar el comercio entre Cuba y Estados Unidos, más que alentar competencias entre los puertos.

Actualmente el puerto de New Orleans está considerado como uno de los más eficaces de los Estados Unidos y se cataloga como "el mejor por horas-hombres" de toda la nación.

Roussel aclaró que aunque el puerto de New Orleans no dispone de facilidades para manipular los azúcares a granel, conoce que las refineries con asiento en las márgenes del Mississippi están desarrollando sus posibilidades futuras en este aspecto.

Por último, tanto Roussel como French, ratifican su promesa de colaborar con los hombres del puerto habanero en resolver problemas y en orientar sus planes acorde con su experiencia en el

La Federación Obrera Marítima Local del Puerto de La Habana

Dice:

- Apoyamos todo mejoramiento económico y social del país.
- El caso de los "ferries" y "seatrains"
- Falso que La Habana sea "el puerto más caro del Mundo".
- La Jornada de seis horas sería beneficiosa para todos.
- Necesidad vital el dragado del puerto habanero.
- La Marina Mercante Nacional debe contar con un mínimo asegurado.
- La Habana requiere un Astillero.
- Posición de la CTC, la FOMN y la FOMLH en favor de Cuba.

La Federación Obrera Marítima Local del Puerto de La Habana emite su responsable opinión en la cruzada en pro del mejoramiento de este puerto, y a través de su secretario general, el veterano líder sindical Mario Alvarez Izquierdo, así define su postura:

"Nuestra Federación Obrera Marítima Local del Puerto de La Habana, que se encuentra integrada por 32 organizaciones que componen la complicada maquinaria del negocio o actividad marítima y portuaria, siempre ha estado atenta y vigilante en defensa, no tan sólo de nuestros específicos derechos sindicales como uno de los más importantes sectores del trabajo, sino también de todo aquello que en algún modo tienda el mejoramiento y superación económico-social de nuestro país, a cuyo propósito siempre hemos apuntado la crítica constructiva o la sugerencia bien intencionada, desposeída una y otra, repetimos, de todo prejuicio o interés sectario o clasista."

EL CASO DE LOS "FERRIES" Y "SEATRAINS"

Agrega Alvarez Izquierdo:

"Así, a través de los años, señalamos la reglamentación adecuada para su aplicación en la manipulación de las mercaderías conducidas en el denominado sistema de "ferries" y "seatrains", mediante la cual, sin agredir ningún legítimo interés, sino, por el contrario, preservando las condiciones laborales que rigen para los buques de "bodega" o "escotilla" y que vienen obligados a cumplir las empresas consignatarias de los mismos, garantizar el derecho al trabajo de miles de trabajadores de este Puerto de La Habana, como estibadores, braceros, dependientes tariadores, limpiadores, toneleros, empleados, transporte local y por carretera, y en fin, otros sectores que desenvuelven sus actividades en el negocio marítimo y portuario, teniendo como base o argumento para el reclamo de dicha reglamentación, las astronómicas utilidades que cada año reciben las empresas operadoras de dichos sistemas de "ferries" y "seatrains" por encima de las consignatarias de buques de "bodegas" y, a costa de la mano de obra de los miles de trabajadores a que hemos hecho referencia."

"Ahí están también nuestras grandes batallas libradas contra los pretendidos intentos de establecimientos de sistemas de transportación marítima conocidos por "trailers boats", "pallets" y "ferrocamión", que sin producir ningún beneficio económico o de otra índole a los importadores y exportadores, a los consignatarios o terminales marítimas o al público consumidor, derivado del bajo coste de manipulación portuaria al suprimirse o reducirse notablemente nuestra mano de obra, solamente propiciarían el pronto enriquecimiento de unos cuantos magnates de dichos sistemas de transportación monopolística, y hambre y miseria en nuestros hogares."

LA HABANA: PUERTO CARO

Sobre la tesis propalada en el sentido de resultar oneroso el puerto habanero por la carestía de los salarios y otros factores sociales negativos para el inversionista, el líder máximo de los trabajadores portuarios de la Capital, responde:

"Insistentemente y en reiteradas ocasiones, por algunas entidades o personas se ha venido proclamando de que "el Puerto de La Habana es el más caro del mundo", todo cuyo infundio o propaganda interesada nosotros hemos destruído, con la publicación reiterada también en la prensa radial y escrita y la remisión de sendos memorándums a los distintos organismos oficiales del Gobierno, contentivos de cuadros comparativos, datos y cifras estadísticas incontrovertibles, demostrativos del bajo coste de operación por manipulación (estiba y desestiba, recepción y entrega) en razón de las altas tarifas de fletes en vigor, cuyo saldo se traduce lógicamente en elevadas utilidades para las empresas navieras operadoras o consignatarias y terminales marítimas. Lógicamente, dicho slogan de que "el Puerto de La Habana es el más caro del mundo" se esgrime como justificación para utilizar buques "piratas" o de banderas de "conveniencia", desviándolos a otros puertos en que no existe una reglamentación laboral adecuada o la misma es deficiente, y que también pueden resultar vulnerables a las obligaciones fiscales de tipo aduanal, facilitándose con ello el contrabando."

TURNOS DE SEIS HORAS

Cree Mario Alvarez que una solución favorable a todos en cuanto a los sistemas de trabajo en el puerto habanero sería un ajuste de los turnos. Al efecto, nos dice:

"En un verdadero afán nuestro de colaboración, buena inteligencia y armonía con la patronal portuaria, interpretando con ella la política que al respecto se ha trazado nuestra querida Confederación de Trabajadores de Cuba, para el mantenimiento de nuestras actuales fuentes de trabajo y la creación de otras nuevas, estamos proponiendo a dicha patronal, **el establecimiento de los turnos o jornadas de trabajo de seis horas corridas para el personal que interviene en las distintas manipulaciones portuarias**, con lo cual se aumentará la capacidad de trabajo de las distintas listas rotatorias, cuyos integrantes trabajan solamente dos y en el mejor de los casos, tres turnos a la semana; aumentándose con ello también la capacidad de rendimiento del trabajador y, por ende, mayor celeridad en la carga y descarga de los buques, reduciéndose con ello el coste de operación de los mismos, que a su vez se traduce en mayores beneficios económicos, tanto para los trabajadores, como para los consignatarios u operadores y terminales marítimas, así como de la economía particular del Estado y de la economía general del país."

La clase trabajadora coincide con la clase empresarial en la necesidad de atenciones inmediatas al Puerto de La Habana, para hacerlo uno de los mejores del mundo, poniéndolo a la altura de nuestra importancia comercial, cultural, etc. A este tenor, declara nuestro entrevistado:

“Como decíamos en nuestros párrafos iniciales, sobre la preocupación de esta Federación Obrera Marítima Local, por todo aquello que en alguna forma pueda contribuir al mejoramiento y engrandecimiento de nuestra patria; teniendo en cuenta la extrema importancia del mantenimiento y aumento de nuestro tráfico marítimo comercial y turístico, también ha dirigido su actividad a lograr un verdadero saneamiento y dragado de nuestra rada, cuyas obras puestas rápidamente en ejecución, situarían al Puerto de La Habana, a la altura que su importancia económica y geográfica merece.”

MARINA MERCANTE NACIONAL

Un tema de extraordinaria importancia y de palpitable actualidad, el mejoramiento de la flota mercante cubana, no podía marginarse de la entrevista, y al pedir la opinión obrera sobre la cuestión, el Secretario General de la FOMLH nos dice:

“Respecto de nuestra Marina Mercante Nacional, no hemos dejado una sola ocasión en quebrar lanzas por su intenso desarrollo, para lograr a plenitud que Cuba, país insular que hasta aquí ha vivido de espaldas al mar, siendo esta una de sus principales riquezas, esté dotado de una verdadera flota mercante a base de buques de bodegas y refrigeradores, para llevar nuestros productos, tanto industriales como del agro, allende a los mares de todas las latitudes, y avituallarnos en viaje de retorno de los de manufactura extranjera.”

Y agrega Alvarez:

“Cabe destacar que según datos del Negociado de Estadísticas del Ministerio de Hacienda, en el año de 1955 nuestra pequeña flota cubana solamente transportó el 1.2 por ciento (unos dos décimos por ciento) del total del tonelaje de importación y 3.3 por ciento (tres tres décimos por ciento) del total de tonelaje de exportación.

“Es por ello, que como mejor garantía para que nuestra Marina Mercante tenga una justa y proporcional participación en el mercado de fletes que le hagan costeable, perdurable y en continuo ritmo ascendente, se hace preciso también que se dicten leyes o disposiciones legales de amparo a la misma, en la que de modo específico se determine un 30 ó 40 por ciento del total de tonelaje que de importación y exportación se mueva en el país y que deben ser transportados en buques de nuestro pabellón, tal como rige en otros países que tienen su propia flota mercante. Ya que nada haríamos con una potente y magnífica flota de buques cuya travesía la hicieran con escaso tonelaje o casi en lastre o vacíos.

“Con la plasmación de esta cara aspiración nuestra y de todos los cubanos, que ya vemos ir materializándose tanto por la iniciativa de capitales privados, como por la política del Gobierno seguida a través de sus organismos paraestatales, como son el Banco Nacional de Cuba y el Banco Cubano del Comercio Exterior, así como del apoyo de distintas



clases vivas de la Nación y de modo muy particular la colaboración y experiencia aportada por nuestra FOMN y CTC, estaremos segregando a favor de nuestra economía nacional buen porcentaje de los 160 millones de dólares que actualmente pagamos en fletes y que van a engrosar arcas extranjeras, y lo que es muy importante también: una fuente de trabajo donde puedan librar su sustento millares de jóvenes cubanos.”

ASTILLERO PARA LA HABANA

Crean los trabajadores marítimos y portuarios de La Habana que este Puerto debe ser astillero, y para razonar la petición, su principal líder sindical, Mario Alvarez Izquierdo, manifiesta:

“Como medida de complemento al verdadero desarrollo de nuestra Marina Mercante Nacional, en Inglaterra, por el presidente del Banco Nacional de Cuba, doctor Joaquín Martínez Sáenz, a nombre del Gobierno, se acaba de concertar una operación para la construcción en Cuba de, por lo menos, dos astilleros para la fabricación y reparación de buques de gran porte o tonelaje. En ese sentido esta Federación Obrera Marítima Local ya ha dirigido sus pasos y lo reiteramos en estas columnas, para lograr que uno de dichos astilleros sea construido dentro del recinto o litoral marítimo del Puerto de La Habana, ya que el éxito de esa empresa de tan grande envergadura, está determinada de antemano por la importancia que como puerto “madre” o “cabecera” de nuestra Isla, tanto en el orden geográfico, como económico, el mismo tiene.

“Por lo demás, esta Federación Obrera Marítima Local se ufana en proclamar que siempre ha estado supeditada y ha sido una fiel intérprete a las directrices de nuestros organismos superiores, como lo son nuestra FOMN y CTC, y que no son otras que el mejoramiento y bienestar de la clase trabajadora, la defensa de nuestra riqueza nacional y la tranquilidad y sosiego de la gran familia cubana.”



“Es de urgente necesidad el dragado del Puerto”

—Afirma Ricardo Díaz Albertini

Presidente de la Asociación del Comercio e Industria de la Bahía de La Habana.

“El dragado del Puerto de La Habana es una urgente necesidad desde hace muchos años.” Así se expresa el señor Ricardo Díaz Albertini Presidente de la “Asociación del Comercio e Industria de la Bahía de La Habana”, en entrevista exclusiva a DIARIO NACIONAL”.

“Efectivamente, continúa informando el señor Albertini, la Junta de Puertos en 15 de Octubre de 1956, dirigió Exposición al Honorable señor Presidente de la República, reiterando la urgente necesidad de dar comienzo y poner en ejecución las Obras de Dragado en la Ensenada de Atarés, de la propia Bahía de La Habana, en sus zonas No. 5 y 6, cuyo trabajos de estudio y proyectos fueron ejecutados y terminados por dicha Junta a la cual me honro en pertenecer.

“El reclamo de esta necesidad se refiere al incremento del tráfico portuario y a todos los intereses comerciales, de navegación, importación, exportación y viajeros, afectados con el poco calado que actualmente tiene esta zona, según se ha hecho conocer reiteradamente”.

Y el señor Albertini se refiere: a que efectivamente en oportunidad de comenzar los trabajos de Dragado en las zonas denominadas “El Ingenito” y en la Dársena frente al proyectado dique seco, fueron realizadas obras que unidas a la realizadas en la Ensenada en que actualmente están ubicadas las Refinerías de la Esso Standard Oil, y de la Shell de Cuba, es conveniente destacar como obra de interés público y de positivo beneficio a miembros distinguidos de la Asociación que presido; pero igualmente es justo destacar que existen todavía áreas importantes también que necesitan las obras del dragado como son: Cemento El Morro, Operadora Marítima Unión, Standard Fruit (Vaccaro Line) Arenera García y los Muelles de la Pan American Docks que sufren en su desenvolvimiento diario la falta de calado para la manipulación y atraque de sus buques.

“Justo es señalar, que también es de imperiosa necesidad además de la obra del dragado del Puerto de La Habana, la total higienización de la Bahía, pues en el último recorrido que hicimos los Navieros del Puerto de La Habana, acompañados de la Misión Económica y Autoridades del Puerto de New Orleans pudimos constatar que el saneamiento de la misma deja mucho que desear”.

Refiriéndose al propio tema sobre el saneamiento de la Bahía de La Habana, el señor Albertini informa: “es necesario tomar medidas para la desviación de las aguas de los Arroyos del Matadero de Agua Dulce, así como que por el Departamento de Salubridad se prohíba a un sinnúmero de Industrias radicadas en esta Capital, que continúen utilizando las aguas del Puerto de la Habana, como vertedero de sus desperdicios.”

Relata el señor Díaz Albertini, que la Asociación que preside ha visto con mucha simpatía la preocupación por la solución de estos problemas que afectan a la Economía de un sector tan importante como es el sector-marítimo portuario, por tratarse del primer Puerto que se ve amenazado de no contar con las facilidades necesarias para el atraque de sus buques.

“No deseo terminar esta entrevista, sin antes agradecer las gestiones que en este sentido han hecho ante el Honorable señor Presidente de la República, el doctor Joaquín Martínez Sáenz, Presidente del Banco Nacional, y el señor Manuel Pérez Benitoa, Director-Administrador de la Aduana de La Habana, que se han preocupado en todo tiempo por estas cuestiones de tan vital importancia, y a los cuales dimos también la solución, dada no por nosotros sino por la propia Junta de Puertos en el sentido de que una Organización gubernamental cualquiera, fuera la adquirente de una moderna draga con el fin de que la misma estuviese continuadamente prestando sus servicios en el Puerto de La Habana, para hacer obras de dragado que serían abonadas por las propias entidades que utilizaran sus servicios, amortizándose así la inversión del costo de la Draga y sus sostenimiento.

“No olvidemos que el progreso marítimo mundial demanda mayores buques con mayor capacidad de calado, y si queremos unirnos al progreso mundial, debemos vigilar y superar al Puerto de la Habana, centro vital de la Economía de la Nación”.

Importancia de La Habana Vieja en relación con el Puerto

107

Por VLADIMIRO M. KRESIN
(Vicepresidente de la Asociación de Propietarios
e Inversionistas de La Habana Antigua)

El comercio exterior de Cuba es la base de su vida económica. La exportación de azúcar, café, tabaco, minerales, etc., etc., así como la importación de productos alimenticios y otros de varias clases, constituyen una de las funciones más importantes de la vida económica cubana, sino para todo el país.

Cuba es una isla, y como consecuencia, sus importaciones y exportaciones no tienen otro medio de comunicación como no sea el mar, si exceptuamos la pequeñísima cantidad de mercancías de valor especial que usualmente se envían por transporte aéreo.

La Habana tiene uno de los puertos más grandes de Cuba, constituyendo el mismo uno de los organismos más importantes para la vida económica de la Nación. Ahora bien, el puerto no lo constituyen solamente los muelles y la aduana. El puerto significa todo el comercio que directa o indirectamente está relacionado con la importación o la exportación, tales como: Casas consignatarias de barcos, compañías de seguros, de financiamiento del comercio exterior, etc., etc.

Tomando en consideración este A B C de la economía nacional de todo país que tiene la misma situación de Cuba y de su capital, es totalmente inútil discutir la importancia que el puerto de La Habana, así como todo el sector de La Habana Vieja situado en sus proximidades tiene, no sólo para la propia ciudad de La Habana, sino para todo el país.

Pero la importancia futura del puerto de La Habana no puede limitarse únicamente al transporte de mercancías. Tenemos por ejemplo, el problema del turismo de Cuba. Este no puede resolverse totalmente utilizando únicamente transporte aéreo.

Para fines del presente año, La Habana contará aproximadamente con 1,500 habitaciones de lujo y de primera clase, repartidas en hoteles y moteles. De acuerdo con la opinión de personas que pueden hablar con autoridad sobre asuntos de turismo, podemos estar seguros que en los próximos dos o tres años, tendremos en La Habana nuevos hoteles con capacidad aproximada de 5,000 habitaciones, lo que puede traducirse como un movimiento diario, de entrada y salida de turistas en Cuba, de aproximadamente 6,000 a 7,000 turistas.

La Cia. Cubana de Aviación, verdadero orgullo de Cuba, en colaboración con otras compañías de aviación, estarán seguramente preparando ya sus planes para poder dar el servicio adecuado a las necesidades futuras de este aumento del turismo. Pero resulta indiscutible que no es posible asegurar para Cuba un importante rol como centro turístico internacional, contando únicamente con líneas de transporte aéreo.

IMONIO
DOCUMENTAL

El transporte de considerables cantidades de turistas por mar, es uno de los problemas cardinales del futuro desarrollo del turismo en nuestro país. La mejor parte del turismo americano, en México o Canadá, llega a dichos países en sus propios automóviles. Nosotros contamos ya con dos ferryboats, con líneas regulares entre La Habana y Key West y West Palm Beach. Pero ello está muy lejos de ser suficiente. Es de imperiosa necesidad el establecimiento de líneas regulares de vapores entre New York, Miami y otros lugares de los Estados Unidos, para asegurar la posibilidad del transporte adecuado de los turistas norteamericanos a Cuba.

Esta actividad, hará que el puerto de La Habana cobre con toda seguridad, aún mayor importancia, y como consecuencia, muchos organismos de turismo, que antes podían trabajar lejos del puerto, se verán obligados a desplazar sus actividades a lugares más cercanos a dicho puerto.

La construcción de la Terminal Marítima en el puerto de La Habana, la construcción del Dique Seco que se está llevando a cabo en estos momentos, la reconstrucción de los viejos muelles que tenemos actualmente, la construcción del túnel con el subsiguiente desarrollo de La Habana del Este como centro comercial y residencial, y muchos otros factores, están aumentando continuamente la importancia del puerto de La Habana, y por consiguiente de su centro comercial y financiero que es La Habana Vieja.

La Asociación de Propietarios e Inversionistas de La Habana Antigua, en los planes de sus actividades futuras, no puede, en modo alguno, separar el futuro de La Habana Viejo del desarrollo de su puerto.

El puerto de La Habana es el punto neurálgico de la economía de la Nación, y para La Habana Vieja, que indiscutiblemente es el centro de negocios más importante de Cuba, el desarrollo del puerto, es un factor de vital importancia.

El programa del Gobierno, así como las actividades del Banco Nacional, del BANDES, BANFAIC, Nacional Financiera, etc., etc., encaminadas al desarrollo de la Marina Mercante Nacional, plasmadas ya en la compra de buques recientemente efectuada en Inglaterra y Alemania, bajo la guía del dinámico presidente del Banco Nacional, doctor Joaquín Martínez Sáez, aseguran que Cuba tendrá su propia marina mercante. Como es de suponer, este hecho por sí sólo, aumentará la importancia de todos los puertos de Cuba, pero especialmente del puerto de La Habana, el que conjuntamente con su inmediato centro de negocios y financiero, La Habana Vieja, será en un próximo y brillante futuro, el centro de la Cuba moderna, dinámica y progresista.



**PUERTO, MUELLES Y FUERTES
DE LA HABANA ANTIGUA. — CA-
RAVANAS DE GALEONES Y
PIRATAS.**

Se agolpan, se apretujan los recuerdos seculares asidos al viejo maderamen y a los carcomidos horcones de los muelles del puerto habanero; a los negruzcos paredones del Morro y de la Cabaña; a los musgosos sillares y adustos ventanales de la uniforme mole de la Aduana, y a los erectos álamos de la Alameda de Paula.

Desde que en 1508 fondearon allí las dos carabelas de Sebastián de Ocampo, en su bajeo por la Isla, para carenarla con chapapote, ¿qué taumaturgia de memoria habrá que evoque las crecientes e interminables caravanas de galeones, bergantines y gabarras, primero, y de cruceros trasatlánticos y acorazados más tarde, que período por período, año tras año, siglo tras siglo fondearon en ese puerto; la heterogeneidad y multiplicidad infinita de las gentes que en sus muelles han desembarcado; las expediciones que hacia España y hacia la conquista de los territorios descubiertos salieron por la anchura del Golfo; las hordas de piratas y corsarios que cañonearon sus fortalezas y saltaron audaces a tierra para saquear la ciudad; los marineros, propios y extraños, los estibadores, los vagabundos, los explotadores de la inmigración, los husmeadores de playa, que por las cercanías de la bahía han discurrido?

Era apenas un tinglado el puerto de la Habana cuando zarparon rumbo a Méjico los once navíos que con Hernán Cortés a la cabeza habrían de conquistar el imperio de los aztecas.

Desnudos de guarnición y de defensa yacían los rudimentarios muelles y la naciente villa cuando fueren trágicamente sorprendidos por el incendio y el saqueo de dos buques de piratas franceses. Al resplandor de aquellas llamas se levantó por

mandato de Hernando de Soto y por ejecución de Mateo Aceituno el Castillo de la Fuerza. Veinte arcabuceros fueron la primera guarnición que recibió cuando fué reconstruido tras el desmantelamiento en que le dejó el terrible saqueo de Jacques Sores.

Espeso agolpamiento de la gente en el puerto el 10. de Febrero de 1566. Flota española a la vista. La manda un aguerrido asturiano de alma de acero: Pedro Menéndez de Avilés. Va a la Florida a castigar las piraterías francesas. Los tocacos y escasos muelles temblaban con las amarras de tantos galeones de España, de Méjico, de la Florida.

Van éstos creciendo y alargándose. El Castillo de la Fuerza se hace mayor de edad con doscientos hombres de guarnición. Infunde respeto hasta al temible corsario inglés Drake, que en Mayo de 1586 intenta atacar a la ciudad, pero tiene a bien pasar de largo.

El gobierno español va cayendo en la cuenta de que aquella bahía por donde cruzan todas las flotas de España a sus colonias y de sus colonias a España y por donde merodean al cebo de tantos galeones todos los piratas anidados en la Florida, merece un puerto digno de su importancia. Se va agrandando a trazos. El Morro y la Punta respaldan al Castillo de la Fuerza. Así se desbarató la porfía tenacidad del pirata holandés Cornelius Solls, alias «Pie de Palo», que después de haber bloqueado tres veces la ciudad —Felipe II le otorga este título— se vé forzado a retirarse.

Hace también huir a cañonazo limpio el Gobernador militar interino, Chacón, en Agosto de 1707 a veintidós buques ingleses y holandeses que se empeñaban en que en la Habana se proclamase Rey al Archiduque de Austria. Nuevo refuerzo de fortificación de la bahía desde el Castillo de la Punta hasta el Astillero. Nueva escuadra inglesa, mandada por el Almirante Hossier, que tras una semana entera de merodeo por las aguas de la



bahía, acuerda prudentemente dejar en paz a la ciudad. A esta escuadra sucede más tarde (en 1747) la del Almirante inglés. Knowles. Espectacular, porfiado, empatado el combate entre ésta y la del Reggio, que va a buscarla en la misma bahía. Los habitantes de la ciudad la contemplan desde los muelles.

Después, la toma de la Habana por los ingleses, que hemos evocado ya; el amago de ataque a la ciudad, de los treinta y seis navíos del Almirante francés Rodney; el fastuoso arribo del Duque de Orleans y sus hermanos, el Duque de Monpensier y el Conde de Beaujolais; el real decreto concediendo al puerto la libre admisión de buques extranjeros, principio decisivo de su prosperidad; la expedición organizada en la Habana el año 1829 para reconquistar a Méjico. Por fin, la aparición en el puerto de los primeros buques de vapor de las empresas de la Unión Americana... y los correos de la Compañía Transatlántica; aquellos correos tan esperados y que tanta vida moza de inmigración deseable traían a Cuba.

Fué el de Caballería el muelle principal y fundamental de la Habana. Fueron el Conde de Riela y Bucarelli los que iniciaron seriamente sus obras. Y fué el Marqués de la Torre el que en 1772 construyó tres muelles de piedra; los de Marimelena, Carpinetti y la Cabaña. El Regl Consulado levantó en 1795 cuatro grúas o pescantes para la carga y descarga de buques menores y más tarde amplió el muelle con 410 varas cuadradas de quiebra hacha; alzó el primer tinglado o cobertizo de madera para resguardar las mercancías y extendió los espigones de Caballería hasta unirlos con otro antiguo muelle que se hallaba enfrente de la casa del Marqués de Villalta.

¿Quién recuerda ahora los nombres de Mitchell y de Drak? Sin embargo a estos comerciantes, que manejaban el tráfico mercantil marítimo más importante del puerto habanero se les debe otro tinglado de madera levantado el año 1824 a

sus expensas.

Nuevas ampliaciones y reconstrucciones: la Machina; prolongación del muelle de Caballería hasta el de San Francisco y hasta la Aduana...

La Aduana; polígono irregular que se alzó gigante en los muelles de San Francisco, con la solidez de su enorme sillaría, con la simetría de sus huecos que lo circundaban, con su escudo marmóreo de armas nacionales y con su gran reloj en el centro de la fachada.

Sobre su puerta principal se vé una lápida de mármol blanco con la siguiente inscripción:

«Real Aduana. — En el reinado del señor Don Fernando VII, la amplió Don Claudio Martínez de Pinillos, Superintendente General. Año de 1829».

No falta ya paseo en el puerto, el de la Alameda de Paula. El Capitán General Marqués de la Torre, que la emprendió estaba muy orgulloso de ella. Así se lo dijo a su sucesor, Don Diego Navarro: «Construí el hermoso paseo de Paula, adorno y desahogo de la ciudad. No hay paraje más agradable en ella por su situación y por sus vistas; expuesto a los aires frescos, descubriendo toda la bahía y colocado en el lugar más principal de la población, logra el público dentro del recinto en donde antes había un muladar, el sitio de recreo más propio para un clima tan ardiente y que parecía elegido para este fin desde la fundación de la ciudad».

Y sin embargo este paseo se reducía entonces a un terraplén adornado con dos hileras de álamos y separado por algunos bancos de piedra de la continuación de la calle de Oficios hasta el Hospital de Paula. Lo mejoró y embelleció a principios del siglo pasado el Marqués de Someruelos. Allí se levantaba aquel Teatro Principal donde trabajó algún tiempo el famoso actor cómico Francisco Covarrubias.

