

9

NOTAS SOBRE HISTORIA LOCAL DE LA HABANA (9)

Julio 10/49

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

Por Roig de Leuchsenring.

de - Redonda

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 rre-
bles 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.

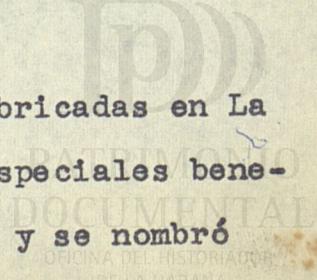
Hasta entonces todos estos buques construídos en Cuba habían sido destinados a fines comerciales o mercantes, ya de índole

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 travesías 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



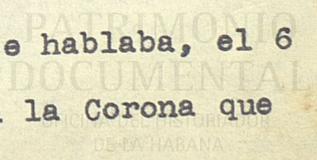
Cristóbal de La Habana, isla de Cuba, y los demás de Barlovento" a don Francisco Díaz Pimenta, a fin de que los buques construídos lo fuesen de acuerdo con las ordenanzas vigentes y "con la perfición y bondad que se requería".

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



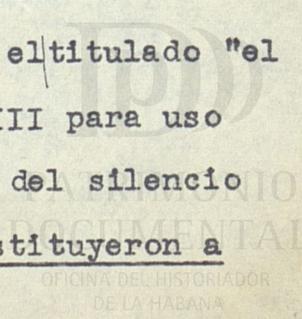
¡ya existía la Armada de Barlovento!, compuesta de 9 navíos.

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 evaporada 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, distribuidos 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 substituyeron 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".



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA