

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

Agosto 15, 1935.

El último proyecto para cerrar la entrada del puerto de La Habana con una cadena, como medio de defensa contra posibles ataques de naves extranjeras, fué puesto en ejecución en 1762.

Fija siempre en la mente de los gobernantes de la isla la eficiencia de este medio defensivo contra el asalto de barcos extranjeros, no puede extrañarnos que en 1762, el gobernador Juan de Prado Portocarrero, ante el ataque a La Habana por la escuadra inglesa mandada por lord Albermarle y el almirante Pocock, idease cerrar la boca del puerto, suponiendo que de esta manera impediría la entrada en el mismo de las naves inglesas.

El 6 de junio se presentaron los ingleses frente a La Habana con su formidable escuadra de más de 50 barcos de guerra, 200 transportes y unos 25.000 hombres, y al día siguiente desembarcaron en Cojimar y Baruranao, ocupando Guanabacoa el día 8.

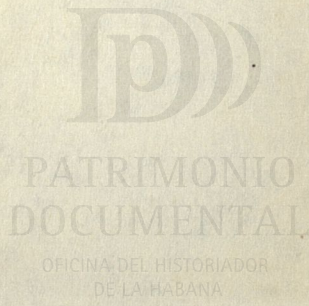
Desde el mismo día 7 dispuso el general Prado cerrar la boca del puerto con una cadena de gruesos maderos herrados y colocar a lo largo de ella los navíos "Neptuno", "Europa" y "Asia".

Fuó tomada en firme esta resolución el día 9, debido a la creencia de que los ingleses se proponían forzar la entrada del puerto, lo que después se vió era infundada suposición del gobernador Prado, pues el almirante inglés jamás pensó realizar el ataque a La Habana en esta forma, temeroso de la resistencia que harían los sitiadores y de los estragos que, dado lo estrecho de la boca del puerto, sufrirían las naves que tratasen de penetrar en el mismo.

En el "Diario Militar de las operaciones ejecutadas en la ciudad y campo de La Habana por disposición de su gobernador don Juan de Prado y de los demás señores de la junta de guerra", se anotan el día 8 de junio, entre otras actividades bélicas defensivas, las siguientes: "En este mismo día se tuvo junta de guerra, en la que se tomó la resolución de cerrar el puerto con los dos navíos, el "Neptuno" y el "Asia", y los demás que fuesen necesarios; temiendo justamente que una poderosa escuadra intentase forzarlo e introducir algunos brulotes de fuego con que incendiar los navíos y apoderarse de la ciudad por la parte de la marina, en la cual toda la fuerza se halla colocada hacia la boca del puerto; y con efecto se calaron a pique en sus inmediaciones atravesando la distancia desde la Punta al Morro, con una cadena de maderos y clavos". Y el día 9, "para acabar de cerrar la boca del puerto, se destinó el navío "Europa", que se caló a pique; y el "Aquilón" batió el campo de los enemigos cerca de Guanabacoa, estrechando el comandante de la escuadra sus órdenes, para reforzar con gente de marina los baluartes de la plaza, y para que estuviesen los navíos prontos a echarse a pique, si acaso la urgencia lo pidiese".

Análogo procedimiento se utilizó en el puerto del Mariel, el día 28, al ser acometidos por dos navíos de guerra y varias fragatas y embarcaciones menores, la fragata española "Venganza" y el paquebot "Marte", que comandaba el capitán de fragata don Diego Argote, quien, según se refiere en el Diario, "tomó la precaución de echar a pique a la boca del puerto la urca que servía de conducir maderas y una goleta que allí se hallaban, y se sostuvo el combate cuanto fué posible, y se vió precisado a abandonar dicha fragata y paquebot, salvando la gente, pólvora y algunas municiones, con las cuales se retiró a tierra, dejando abier-

m



tos rumbos a las embarcaciones para que se fuesen a pique, cuyo efecto impidió con sus lanchas la diligencia del enemigo, quien logró apoderarse de ellas antes de que se verificase, y aplicar por medio de su maestra

tranza pronto remedio, con el cual consiguió llevárselas e incorporarlas a su escuadra".

Otra referencia de origen español respecto a la forma en que se cerró el puerto, la encontramos en el "Diario del Capitán D. Juan de Castas, del sitio de La Habana en 1762", que se conserva en la Biblioteca Pública de Nueva York y dió a conocer en 1925 el historiador cubano Carlos M. Trelles, sin que pudiera esclarecer quién fué ese capitán Castas y aún si realmente era de nacionalidad española, aunque ello lo cree probable. El día 9 de junio, anota lo siguiente el referido capitán: "Se ha acabado de cerrar la boca del Puerto, pues se hallan ya los tres navios a pique (tachado: pues la "Europa" la echó el enemigo de un bombazo)".

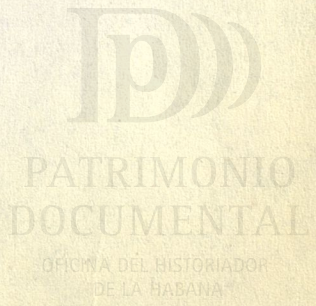
Veamos ahora las referencias a este medio de defensa utilizado por los españoles que encontramos en las relaciones oficiales dirigidas al Almirantazgo por los jefes británicos de la expedición.

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

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

Absolutamente contraproducentes a los fines defensivos que con ellas se persiguieron. Y tan es así, que tanto los contemporáneos como los historiadores que se han ocupado de este memorable acontecimiento en la historia de España y de Cuba, coinciden en señalar como el mayor de los desaciertos tenidos por el gobernador Prado en su defensa de La Habana, el haber obstruido con la cadena de hierro y tozas de madera y los barcos hundidos intencionalmente, la entrada del puerto.

Existe un interesantísimo y muy notable documento sobre la conquista y dominación de La Habana, conocido, desde luego, de cuantos han investigado o escrito sobre esta época trascendental de nuestra historia, y es la "Carta que en 12 de diciembre de 1763 escribió un padre jesuíta de La Habana al prefecto Javier Bonilla, de Sevilla, dándole cuenta circunstanciada de la toma de esta plaza por los ingleses..." En dicha carta se refiere así aquel episodio del sitio de La Habana: "Temerosos nuestros generales de que se acercasen a forzar el puerto los navios de la armada que se habían mantenido desde que llegaron dando golpes delante de la boca, determinaron cerrarlo precipitadamente, mandando desde luego echar a pique en el canal tres navios de a 70, de los 12 de guerra que guardaban esta bahía. Al punto que los ingleses observaron esta determinación, considerándose ya seguros de no recibir de nuestra escuadra algún daño, dieron fondo sosegadamente en Cojimar y después en Punta Brava, y sacando de sus barcos toda la marinería, sin temor de dejarlos amarrados al cuidado de uno o dos hombres, la hicieron tomar en tierra el fusil, aumentando considerablemente el ejército hasta 16.000 hombres lo que no hubieran hecho a no haberse cerrado el puerto, pues abierto y la gente en tierra, podía haber logrado nuestra escuadra la más gloriosa acción; el puerto por su naturaleza es difícil de forzar; intentaron cerrarlo con los tres barcos nombrados el "Neptuno", la "Asia" y la "Europa", en cuyas quillas dándoles barrenos se fueron a pique con todo el equipaje con que se hallaban, su artillería, pólvora y balas, y aun



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

cos ingleses y aun los nuestros; el día de hoy se ha dado principio a sacarlos”.

A consecuencia de la pérdida de La Habana se formó contra el capitán general Juan de Prado un ruidoso proceso el año 1763. Entre los cargos que le hizo el fiscal, figura, como tercero en el orden de la acusación, el que “la precipitada y perjudicial resolución de cerrar el puerto en 8 de junio con dos navios, y un tercero en 9, inutilizó en él nuestra escuadra, facilitando con éste menos cuidado al enemigo el desembarco de sus tropas de marina y tripulaciones, durante las cuales engrosando su ejército en tierra pudo emplearlas a su más pronta conquista”.

Prado se defendió sosteniendo que el acuerdo se tomó en junta general del Consejo de Guerra formado por oficiales de mar y tierra, y que su voto sólo representaba el de un lego en esta materia, por ser ella “únicamente asunto de marina”.

El fiscal consideró fundado este cargo hecho contra Prado y consecuencia de su omisión, descuido o negligencia en la defensa de la ciudad.

El Consejo de generales, presidido por el célebre ministro conde de Aranda, que juzgó a Prado, pronunció contra él sentencia de muerte, que el rey le conmutó por la pena de confinamiento perpetuo.

Por su parte, los ingleses al hacer la crítica de esta contienda bélica, censuraron también la medida tomada por Prado y la Junta de Guerra, de cerrar el puerto. El almirante Pocock, en comunicación a los lores del Almirantazgo, de fecha 19 de agosto, escrita a bordo del navio “Namur”, frente al río de la Chorrera dice así: “Nuestra escuadra no podía ser de ninguna utilidad para batir las murallas a virtud de su situación; y haberse resuelto a forzar la entrada por el puerto, habría sido un acto loco y desesperado; y sin embargo, los españoles así lo temieron, cuando echaron a pique diversos de sus navios, siendo tal vez este raro proyecto el único que haya podido criticarse en la noble defensa que hicieron de La Habana, pues con las formidables baterías de sus 12 navios, tuvieron bastante para haber evitado una medida que entre sus muchos males ocasionaba un perjuicio material a la bahía, pues aquellos cascos nunca pudieron levarse ni removerse”.

Los historiadores, como ya dijimos, abundan también en severas críticas contra esta medida que formó parte del plan de defensa del gobernador Prado y la Junta de generales. En efecto, Antonio José Valdés en su *Historia de la Isla de Cuba y en especial de La Habana*, dice que tanto la cadena de gruesos maderos herrados con que se cerró la entrada del puerto, como el hundimiento en ella de los navios “Neptuno” y “Europa”, y después el “Asia”, además de producir la muerte, ahogados, de varios marineros, dió por resultado “que los ingleses, suponiendo el puerto cerrado, anclaron a lo largo de la costa con toda confianza sus navios. desembarcaron 5.000 hombres de su marina. y llegado el caso de poseer las fuerzas de tierra, entraron su armada por el canal, sin el menor impedimento” y todo ello no sirvió, ni siquiera, “para impedir la entrada de los buques enemigos, sin obstáculo, hasta los navios de tres puentes”.

El historiador español Jacobo de la Pezuela, en su *Ensayo Histórico de la Isla de Cuba*, califica al Consejo de “acobardado” por haber tomado esta medida presos sus miembros del “vértigo de aturdimiento”; medida “que más pareciera inspirada por los mismos enemigos que por el natural raciocinio... lo único que se consiguió con tan lastimoso quebranto del público erario, fué privar de toda acción a la escuadra española, que al abrigo de los fuertes y dirigi-



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

da con acierto pudo dañar mucho a la de los ingleses”.

Y el historiador cubano Pedro J. Guiteras en su *Historia de la Conquista de La Habana. 1762*, después de transcribir los juicios de Valdés y Pezuela, afirma que esta medida y la de haber mandado a destruir “la trinchera que con gran trabajo se había levantado en las alturas de la Cabaña, donde estaban ya montados 9 cañones de a 18 en dos baterías que daban frente a los caminos de Guanabacoa y Cojimar, haciendo bajar a la plaza la artillería y que se incendiasen las obras construidas de madera... han sido consideradas por todos los que han escrito sobre esta conquista como las que más influyeron en el triunfo de las armas británicas”.

De nada sirvió, como se ha visto, la famosa y tan demandada cadena que desde el gobierno de Gabriel de Luján hacia 1586, juzgaron los gobernadores militares de la isla constituiría, medio de defensa eficientísimo para, cerrando la entrada del puerto de

La Habana, impedir el asalto de las naves extranjeras.

Aquella última cadena de hierro y tozas de madera fué seguramente destruida por los propios ingleses una vez que tomaron la ciudad y establecieron en ella su gobierno desde el 13 de agosto de 1762 hasta el 7 de julio de 1763 en que fué recibido en cabildo extraordinario el excelentísimo señor conde de Ricla, como capitán general, restaurador de la soberanía española en la isla.

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

Y cuando de ellos casi habían perdido los cubanos de la actual generación la memoria de su existencia y aún más de la finalidad para que fueron allí colocados, estuvieron expuestos a ser destruidos y desaparecer, echados al fondo de la bahía o arrojados en algún solar yermo o fúrnica de las que aún quedan en los alrededores del Vedado, como hierro viejo inservible.

Nuestro interés por cuanto signifique recuerdos históricos de nuestra ciudad nos llevó a velar por su conservación, lograda en efecto, casi en el momento preciso en que iban a ser condenados a muerte definitiva. Nos complacemos en haber contribuido a que no se perdieran estas valiosas reliquias del ataque y toma de La Habana por los ingleses el año 1762, acontecimiento extraordinario y trascendental en nuestra historia, pues, como ya hemos expuesto en nuestro estudio *La Dominación inglesa en La Habana*,



PATRIMONIO DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR DE LA HABANA

fué ésta la que despertó a los cubanos de ese sueño semiinconsciente en que vivían, la que hizo mirar hacia el mundo y comprender la necesidad de buscar fuera de la metrópoli relaciones económicas, la que les reveló la riqueza extraordinaria e inaprovechada hasta entonces que atesoraba la isla y la fuente inmejorable de bienestar que poseían en la agricultura, la que prendió en sus cerebros los primeros chispazos de protestas contra los abusos, injusticias y explotaciones de la metrópoli, la que abonó el terreno para que germinaran las ansias de libertad e independencia.



PATRIMONIO
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR
DE LA HABANA

Dr. Horacio Ferrer
OCULISTA
Línea y L.
HABANA

30 de Enero de 1942

Dr. Raul Menocal,
Vedado.-

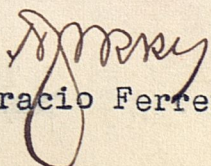
Mi querido amigo:

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

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

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

Tu afmo. amigo,


Horacio Ferrer