

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 «Galeonete» 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 soñador 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

2)

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 Crden 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 Maria, 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, empuñado 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, escritos 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

3

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 SAN TIAGO 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 «Dominicos de su Magstad», 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

4

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.

Orbe, Sep 21/41





Esta curiosa fotografia 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.

Orbe, Sp 2/4

IPD
 PATRIMONIO DOCUMENTAL
 OFICINA DE HISTORIA DE LA HABANA