

LA BAHÍA DE LA HABANA. APUNTES PARA SU HISTORIA MILITAR (Etapa colonial)

Gustavo PLACER CERVERA
Doctor en Ciencias Históricas

*Tres cosas tiene La Habana
que no las tiene Madrid:
el Morro, La Cabaña
y ver los barcos venir*

¿Quién podría explicar la historia de La Habana al margen de su componente militar?

La historia de La Habana está indisolublemente ligada a la de su hermosa bahía, magnífico puerto natural, a su actividad económica y a su historia militar. Comercio, guerra y navegación: la historia de la villa y puerto, poco a poco convertida en capital, girará durante siglos alrededor de estos factores, que determinarán su fisonomía y su destino hasta principios del siglo XIX.

Resulta imposible pensar en la bahía de La Habana sin sus fortificaciones emblemáticas. Hacerlo sería despojarla de su trascendencia histórica y de uno de sus principales tesoros culturales.

Los primeros tiempos

La historia militar de la bahía de La Habana comienza casi desde el momento mismo en que el primer navegante español atravesó su entrada. Este acontecimiento ocurrió entre 1508 y 1509, cuando Sebastián de Ocampo realizó el primer bojeo de Cuba y se encontró en la costa norte una magnífica bahía donde pudo carenar sus naves, razón por la cual la denominó Puerto Carenas. El padre Bartolomé de Las Casas nos dejaría una temprana opinión de sus condiciones en su *Historia de las Indias*: «[...] capaz de muchas naos, y pocos en España y quizá ni en otras partes del mundo que se le igualen [...]» (1).

Pocos años después, en 1519, se asentó definitivamente en su ribera —tras sucesivos traslados— la villa de San Cristóbal de La Habana, y la villa le dio

(1) LAS CASAS, Bartolomé de: *Historia de las Indias*. Fondo de Cultura Económica. Méxi-

nombre al puerto. La situación de éste, frente al Canal Viejo de Bahamas, cobró importancia estratégica y selló su destino cuando, en 1526, el piloto Antón de Alaminos descubrió la existencia de la Corriente del Golfo y con ello fijó la ruta que sería de obligada navegación hacia puertos españoles.

Alejandro de Humboldt, el eminente sabio alemán a quien se ha llamado el «segundo descubridor de Cuba», describiría así la importancia de la posición geográfica de La Habana:

«La isla de Cuba o, por mejor decir, su litoral, entre el cabo de San Antonio y la ciudad de Matanzas, colocada en el desembocadero del Canal Viejo, cierra el Golfo de México, al sudeste, no dejando a la corriente oceánica conocida con el nombre de Gulf Stream más aberturas que, hacia el mar, un estrecho entre el cabo San Antonio y el cabo Catoche; hacia el norte, el canal de Bahamas, entre Bahía Honda y los encalladeros de la Florida. Cerca de la salida septentrional, precisamente donde se cruzan, por decirlo así, una multitud de calzadas que sirven para el comercio de los pueblos, es donde se halla situado el hermoso puerto de La Habana...» (2).

La bahía habanera se convirtió en poco tiempo en punto de enlace y centro de operaciones para la exploración y conquista de territorios americanos. El 12 de mayo de 1539 se hizo a la vela desde el puerto de La Habana una poderosa escuadra—considerada como la más importante que se había organizado en el Nuevo Mundo— con la que el gobernador de Cuba, Hernando de Soto, se proponía conquistar la Florida.

Los primeros ataques y su respuesta

Por supuesto, La Habana se convirtió pronto en codiciada presa para las potencias marítimas europeas que le disputaban a España la hegemonía en los mares del hemisferio occidental. Entre 1536 y 1538 la pequeña villa es atacada y saqueada en varias ocasiones por piratas franceses. Esto hizo que se organizara un incipiente plan defensivo que contaba con sistemas de velas y señales de aviso, artillería, soldados y voluntarios que defendían el litoral situado al oeste de la bocana de la bahía hasta la desembocadura del río La Chorrera (3).

La mayoría de las fortificaciones eran provisionales y estaban formadas por plataformas, trincheras, caminos cubiertos, puestos de observación de madera y torres.

(2) HUMBOLDT, Alejandro de: *Ensayo político sobre la isla de Cuba*. Oficina del Historiador. La Habana, 1959, p. 35.

(3) Una información más detallada sobre la historia del sistema de fortificaciones puede verse en el trabajo de Tamara Blanes Martín «Fortificaciones habaneras. La defensa de La Habana, del siglo XVI a la primera mitad del XIX»; en *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII-XIX)*, obra coordinada por Agustín Guimerá y Fernando Monge. Fundación Portuaria. Madrid, 2000, pp. 152-165.

En 1539 fue construida la Fortaleza, en la ribera oeste de la boca de la bahía. Consistía en un cuadrado terraplenado de 157 pies de lado, rodeado de un muro de 6,5 pies de ancho donde se colocaron ocho cañones y, en el centro, una torre del homenaje aspillerada de 37 pies de altura.

Este rudimentario sistema de defensa pronto sería puesto a prueba. El 31 de octubre de 1543 el corsario francés Robert Baal aparece frente a La Habana con cinco naves y desembarca varios cientos de arcabuceros en la caleta de San Lázaro, al oeste de la bocana de la bahía. Las milicias habaneras emboscaron a los invasores y, con el apoyo de la artillería de la Fortaleza, les ocasionaron más de veinte bajas y los obligaron a reembarcar, convirtiéndose así en protagonistas del primer hecho de armas de la historia habanera (4).

Unos años después, el 10 de julio de 1555, La Habana es atacada por sorpresa por el corsario francés Jacques de Sores quien, tras enconada lucha con los pocos defensores presentes —la mayoría de los vecinos se encontraban en sus haciendas—, logró tomar la villa. Su táctica consistió en atacar primero la villa y después, desde tierra, la Fortaleza. Neutralizaba así los disparos artilleros de la fortificación que defendía la entrada de la villa por mar. Lo acertado de este proceder quedó constatado cuando trató de forzar el acceso al canal y su nao fue rechazada por el fuego artillero. Un mes más tarde, Sores abandonaría La Habana después de haberla destruido. El hecho tendría, como consecuencias inmediatas, que se tomará la decisión de que, en adelante, Cuba sería gobernada siempre por militares y que se sentaran las bases de un sistema defensivo de carácter permanente (5).

En 1558 comenzó la construcción de la primera fortaleza abaluartada en América: el castillo de la Real Fuerza, situado en la margen occidental del canal de la bahía. La obra quedaría terminada en 1577. Esta fortaleza tenía un papel defensivo clave, pues estaba previsto que los vecinos pudieran refugiarse en ella en caso de un ataque enemigo. Asimismo, servía para almacenar oro, plata y otros artículos de valor que, procedentes del continente americano, arribaban a La Habana en su paso hacia España. Y, finalmente, casi desde su fundación fue palacio residencia de los gobernadores de La Habana; su primer gobernador, Alonso de Tejada, vivió en ella entre 1579 y 1586.

En 1561 ocurriría un hecho trascendental en la historia de la villa: se designa el puerto habanero como paraje de reunión de los buques que hacían la Carrera de Indias. La excelencia de su bahía, en forma de bolsa, proporcionaba las condiciones de seguridad imprescindibles para que las embarcaciones se concentraran y emprendieran en flota el regreso a España. Este sistema se mantendría vigente durante doscientos años.

(4) PÉREZ GUZMÁN, Francisco: *La Habana. Clave de un imperio*. Editorial de Ciencias Sociales. La Habana, 1997, p. 7.

(5) Una reconstrucción detallada de estos hechos puede verse en el artículo de César García del Pino «Toma de La Habana por Jacques de Sores», en *Revista de la Universidad de La Habana*, núm. 18, septiembre-diciembre de 1982.

El primer sistema defensivo

Es a partir de 1589 cuando comienza la construcción del primer sistema defensivo de La Habana (1589-1762), parte de uno mayor que abarcaba el Caribe y el golfo de México. Esta magna obra había sido encomendada ya en 1586 por el rey Felipe II al ingeniero italiano Juan Bautista Antonelli y al maestro de campo Juan de Tejeda, quienes comenzaron con una inspección previa de la región.

El estrecho canal de la boca de la bahía habanera resultó apropiado para levantar —sobre la punta de un morro situado en la margen oriental— el castillo de los Tres Reyes del Morro —hoy en día emblema de La Habana— y, en la margen opuesta, el castillo de San Salvador de la Punta, entre los que se cruzarían sus fuegos. Ambas son fortalezas abaluartadas y son, sobre todo el castillo del Morro, ejemplos magistrales de adaptación a las exigencias topográficas y a las peculiaridades de un terreno irregular (6).

Puesto que el Morro está casi incomunicado con la plaza por vía terrestre, fue dotado de una infraestructura capaz de abastecer de agua y víveres a una guarnición numerosa en caso de sitio, para lo que contaba con tres aljibes. Precisamente su carácter de islote adelantado hacia el mar lo convirtió en pieza clave de la defensa habanera, pues se le consideraba prácticamente inexpugnable, tanto por mar como por tierra, al estar rodeado de un hondo foso de unos seis metros de profundidad. De acuerdo con su importancia, este castillo fue, desde su construcción, la fortaleza más artillada de La Habana.

El castillo de la Punta tenía la misión de controlar la entrada de las embarcaciones y vigilar la costa hacia el Mariel, si bien carecía de la ventaja de estar, como el Morro, sobre una altura dominante. Formaba, junto al Morro y la Fortaleza, el triángulo protector del puerto. Sin embargo, su capacidad defensiva fue cuestionada desde el mismo momento en que concluyeron las obras, y aun llegó a plantearse, en varias ocasiones, la conveniencia de su demolición por considerarse que no tenía la envergadura necesaria para defender el canal de la bahía; se pensaba, incluso, que podía ser un obstáculo para esa defensa, pues los fuegos cruzados del Morro, más elevados y a menos de medio cuarto de legua de distancia, podían acabar alcanzándolo si los artilleros no tenían gran precisión y experiencia (7).

Mientras tanto, las amenazas eran constantes. En 1586, el conocido corsario inglés Francis Drake se había presentado frente a La Habana con 16 naves y el propósito de tomarla para dejar en ella una guarnición inglesa. Advertido por sus espías de que le aguardaban cerca de mil hombres para combatirlo, desistió de su empresa.

Cuando el Morro quedó concluido, en 1630, La Habana podía disponer de un potencial de fuego capaz de rechazar ataques de envergadura que vinieran

(6) BLANES MARTÍN, Tamara: *op. cit.*

(7) Archivo General de Indias (en adelante, AGI), Fondo Audiencia de Santo Domingo (en adelante, Santo Domingo), legajo 461, Informe de Severino de Manzaneda, La Habana, 4 de septiembre de 1690.

desde el mar. Posteriormente, hacia 1639, se construyeron reductos en la Chorrera y Cojímar, y torreones en Bacuranao (1662) y en la Caleta de San Lázaro (1662). Se trataba de fortificaciones menores y complementarias, que tenían la función de velar frente a las desembocaduras de los ríos. Con ello quedó concluido el primer sistema defensivo de La Habana. Pero esto aún no garantizaba su seguridad. Una posición táctica tan importante como la altura de La Cabaña, que dominaba la bahía, la ciudad y su acceso por tierra, continuaba desprovista de defensa. Los esfuerzos por amurallar la ciudad, como el del gobernador Juan de Maldonado (1594-1602), la traza de Cristóbal de Roda en 1603 y el proyecto patrocinado en 1656 por el gobernador Juan de Montalvo Blásquez, tardarían aún años en materializarse.

Mientras tanto, los enemigos no cesaban de amenazar. En 1640 una escuadra holandesa mandada por Cornelius Jol bloqueó el puerto de La Habana. Mas, en aquella ocasión, la naturaleza acudió en ayuda de los defensores. El 11 de septiembre un huracán sorprendió a los bloqueadores, y cuatro de sus embarcaciones fueron lanzadas contra la costa a sotavento de la boca de la bahía, ahogándose más de 100 tripulantes.

Sobre la base de un plano elaborado por el ingeniero Juan de Císcara, en febrero de 1674 se iniciaban los trabajos de amurallamiento de La Habana por la parte de tierra, en su sección sur. Tal como reconocía la Junta de Guerra, en una consulta elevada al Rey en 1672 para que ordenara al virrey de Nueva España el envío de 20.000 pesos anuales para la construcción de la muralla:

«Aquella plaza es una de las principales de las Indias para la seguridad de los galeones y flotas y no se debe escusar [*sic*] cualquier costo que pueda afianzar más la conservación y defensa de un puerto tan importante y necesario para mantener aquellos dominios, el trato y comercio de Indias» (8).

En 1683 el capitán general José Fernández de Córdova comunicaba a la Corona el cierre de La Habana, y que en todos los baluartes de la muralla podían instalarse cañones.

La muralla cubría cerca de 5.000 metros de la periferia del polígono de la ciudad por tierra. Tenía cortinas de unos diez metros de alto y de más de un metro de espesor, nueve baluartes, tres mediodbaluartes, garitas y un foso con obras de avanzada (9).

No obstante, la parte de la ciudad hacia el canal de entrada y la bahía quedaba descubierta. Esta situación se prolongó hasta comienzos del siglo XVIII, pues el gobernador, Diego de Córdova (1695-1702), informaba por dichas fechas, como obra máxima de su administración, del levantamiento de una tapia en la zona marítima. En 1708, el gobernador Laureano Torres de

(8) AGI, Santo Domingo, legajo 452.

(9) AGI, Mapas y Planos, Santo Domingo, 97: «Plano de la ciudad de La Habana con la demarcación de parroquias, Juan Císcara, 1691».

AGI, Mapas y Planos, Santo Domingo, 160: «Planta de La Habana formada para comprender la situación de todas las iglesias...».

Ayala construyó el baluarte de San Telmo en el tramo del litoral comprendido entre el castillo de la Punta y la Fortaleza vieja. Después, el ritmo de construcción decayó por dificultades de índole financiera, de proyectos ingenieros y de recursos humanos (10).

Pero las autoridades habaneras y los habaneros no se limitaban a la defensa pasiva. Como nos explica Julio Le Riverend:

«La Habana, aparentemente, según documentos de la época y juicios de algunos historiadores, estuvo durante la primera mitad del siglo XVIII prácticamente bloqueada por los piratas y corsarios [...] Constantemente había quejas acerca del saqueo de las haciendas más cercanas a las costas [...] En la capital, donde había siempre barcos y marineros, así como armadores disponibles, comenzó la organización de expediciones de corso para reponer las pérdidas causadas por los ataques enemigos. Las quejas de las autoridades inglesas acerca de los perjuicios que les causaba esta contraofensiva colonial en la que participaban españoles, criollos, mestizos, negros libres y esclavos, son numerosas [...] Desde 1635 en adelante, existía una armadilla para perseguir el tráfico prohibido y se organizaron expediciones contra los filibusteros y extranjeros de las Antillas, como ocurrió en tiempos del gobernador Córdoba (1683) al producirse el asalto de la isla Siguatay. Por estos medios la capital adquirió la condición de apostadero secundario, para lo cual disponía de buenas condiciones y de una apreciable reserva de marinería, así fuera improvisada. Del lado de cada potencia, el corso y contrabando durante el siglo eran un medio de guerra económica auxiliar de las operaciones bélicas navales [...]» (11).

La construcción naval

Otro hecho que vino a acrecentar la importancia militar de la bahía de La Habana fue el establecimiento en ella, a partir de 1712, de un arsenal para la construcción de buques:

«El Astillero más seguro, cómodo, y más a la mano para la construcción y para el avío, y ocupación de los nuevos Navíos, es el de La Habana, con el considerable beneficio de que si los fabricados en Europa duran de 12 a 15 años, se conservan más de 30 de los que se hacen allá con el Cedro, Roble más duro, y otras maderas de superior firmeza y resistencia; lo que es causa también de que necesiten de menos carenas, y de otros reparos; fuera de que en un combate tiene también el Cedro la ventaja de que embebe en sí las balas, sin que se experimenten los efectos de los astillazos, que en los Navíos fabricados en Europa, y que suelen maltratar, y aun matar mucha gente» (12).

(10) PÉREZ GUZMÁN, Francisco: *op. cit.*, p. 19.

(11) LE RIVEREND BRUSONE, Julio: *La Habana. Espacio y vida*. Madrid, Ed. Mapfre, 1992. pp. 81-82.

(12) USTARIZ, Gerónimo de: *Theórica y práctica de comercio y de marina*. Madrid, 1968, (ed. facsimilar), p. 216.

A lo anterior se sumaba la existencia en La Habana de una vieja tradición constructora, que se remontaba al siglo xvi. La construcción de embarcaciones, principalmente ligeras —aunque no faltaron navíos de mayor capacidad—, databa de muchos años atrás. La importancia de la ciudad, sus propias necesidades para el cabotaje, el comercio intercolonial y la práctica del corso, así como la propia defensa naval, favorecieron que continuara y aumentara la fábrica de naves. En 1616 se concierta asiento con el capitán Alonso Ferrera, armador de Cádiz y vecino —quizás temporal— de La Habana, para construir cuatro galeones para la Armada Real. Hacia 1628 había un galeón terminado y otro en astillero. Lo cierto es que, en 1624, la capitana, la almiranta y un galeón de la flota eran de construcción habanera. No se desistió en la promoción de una industria tan necesaria para la defensa y provecho de la ciudad, y la vigilancia de los mares vecinos, y en 1629 se reiteró la libertad de construir barcos, a cuyo efecto se designó superintendente a Francisco Díaz Pimienta, afamado constructor naval. La falta de recursos financieros dio fin a esta industria alrededor de 1640, pero prosiguió la fábrica de naves menores. Al menos así lo sugiere la actividad de corso, la organización de la armadilla y de las expediciones, y la reparación de las embarcaciones en tránsito (13).

De manera que el establecimiento del arsenal, antes mencionado, vino a dar nuevo auge a la industria de la construcción naval. Los resultados no pudieron ser más halagüeños: en 1724 era botado el primer buque de guerra, el navío *San Juan* (14). En los años siguientes, La Habana se convirtió en el principal astillero español, y unas sencillas cifras podrán demostrarlo: durante el siglo xviii la Armada española adquirió, por uno u otro medio, unos 226 navíos de línea. De ellos, unos 30 fueron adquiridos en el extranjero o apresados, 18 son de origen desconocido, aunque seguramente se encuentren en la categoría anterior, 108 fueron construidos en los astilleros peninsulares (La Carraca, Ferrol, Guarnizo, y otros menores) y nada menos que 68 en La Habana, figurando sólo dos más como construidos en otros puertos americanos bajo dominio español (15).

Al conocerse, en el otoño de 1748, que se dirigía a La Habana una escuadra inglesa, comandada por el almirante Charles Knowles, en el arsenal se trabajó intensamente en la puesta a punto de las naves que componían la escuadra del general Andrés Reggio que habían de salir a enfrentarse al enemigo, lo que ocurrió el 12 de octubre, en aguas cercanas a Jaruco, al este de La Habana. En el encuentro salieron victoriosas las unidades españolas, y el peligro enemigo fue rechazado. Este mismo almirante inglés sería el autor de un informe sobre las defensas de La Habana que sirvió de base al plan del ataque inglés de 1762 (16).

(13) LE RIVEREND, Julio: *op. cit.*, p. 86.

(14) MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo xviii*. Fundación Universitaria Española. Madrid, 1981.

(15) Datos tomados del trabajo de RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: «La Armada española y La Habana en el siglo xix», en *La Habana, puerto colonial (siglos xvii-xviii)*, pp. 175-193.

(16) GARCÍA DEL PINO, César: «El arsenal de La Habana durante el siglo xviii», *ibidem*, pp. 167-173.

La toma de La Habana por los ingleses

Durante un período de paz entre España e Inglaterra, el almirante Knowles, a la sazón gobernador de la isla de Jamaica, visitó en 1754 La Habana, donde fue huésped del capitán general y gobernador, Francisco Cajigal de la Vega. La ocasión fue aprovechada para recoger abundante información sobre las defensas habaneras. Estos datos fueron vertidos en un informe, rendido por Knowles al Almirantazgo británico en 1756, el cual iba acompañado por un conjunto de sugerencias que fueron tenidas muy en cuenta en la confección del plan de operaciones de las fuerzas británicas que se preparaban para atacar La Habana (17).

Para hacer realidad su viejo sueño de tomar La Habana, los británicos prepararon, con todo detalle, la más poderosa expedición que se haya dirigido contra una plaza de Iberoamérica. El jefe de la expedición era el general George Keppel, conde de Albemarle, y el mando de las fuerzas navales recayó en el almirante George Pocock. Contaba la expedición con 28 navíos de línea, 145 buques de transporte —tripulados por 10.000 hombres— que conducían a bordo 14.000 soldados y más de 4.000 esclavos africanos.

La fuerza invasora se presentó frente a La Habana el 6 de junio de 1762, después de atravesar el Canal Viejo de Bahamas, maniobra con la que consiguió sorprender al gobierno de la colonia.

Para enfrentar un ataque de tal magnitud, La Habana contaba con unos 2.800 soldados regulares y una milicia cercana a los 2.500 efectivos. El arsenal aportó 250 hombres bien armados, y la escuadra que se encontraba en puerto, 1.000 marinos; además, cientos de vecinos respondieron al llamamiento a las armas. En resumen, el potencial humano para entrar en combate rondaba los 10.000 hombres.

El sistema defensivo de La Habana, basado en las fortificaciones, distaba de estar en óptimas condiciones. La altura de La Cabaña —que dominaba la ciudad y el castillo del Morro— carecía de fortificación permanente. Un informe del año anterior reflejaba la preocupación por este hecho:

«Siendo dominado este castillo de la eminencia de la Cabaña, 120 pies sobre el dicho nivel del terreno (22 pies y seis pulgadas del Morro), desto mismo se convence que no ocupándose ésta con la fortificación del proyecto, es ociosa para resguardo de aquél qualquiera mejora que se piense, y por consiguiente forzoso quedará perdido el puerto, cuya seguridad consiste en la del citado puesto» (18).

(17) KNOWLES, Charles: «Observaciones sobre el sitio de La Habana y la isla de Cuba», en *Papeles sobre la toma de La Habana por los ingleses en 1762*. Publicaciones del Archivo Nacional de Cuba, número 18. La Habana, 1948.

(18) Archivo Histórico Nacional, Estado, legajo 3025, número 3, «Relación del estado actual de las fortificaciones de la plaza de San Cristóbal de La Habana y demás fuerzas y castillos dependientes por el ingeniero D. Francisco Ricaud de Tirgale. La Habana, 8 de julio de 1761».

El sitio se prolongó durante más de dos meses. Las operaciones militares se caracterizaron por una lucha encarnizada y por los errores tácticos cometidos por ambos bandos. El capitán de navío Luis Vicente de Velasco, heroico defensor del Morro, y el criollo José Antonio Gómez —más conocido por Pepe Antonio—, con su táctica guerrillera, se convirtieron en emblemas de la resistencia española frente a la actitud pusilánime de la jefatura militar hispana encabezada por el gobernador, Juan del Prado y Portocarrero.

El sitio de La Habana, que culminó con la entrada triunfal de los británicos el 14 de agosto de 1762, a pesar del elevado coste en bajas que supuso para los invasores, quedó registrado como una de las más grandes batallas imperiales libradas en América. La victoria inglesa significó para la Corona española, además de pérdidas económicas y una crisis político-militar, un verdadero cuestionamiento sobre la seguridad del imperio.

La dominación británica sobre La Habana duró once meses.

El segundo sistema defensivo

En 1763, la devolución de La Habana a la Corona de España tuvo una significación trascendental que fue más allá de los límites de Cuba. El nuevo capitán general, Ambrosio Funes de Villalpando, conde de Riela, juntamente con el mariscal de campo Alejandro O'Reilly y con los ingenieros Silvestre Abarca y Agustín Crame, integrantes principales de la Junta de Fortificación, perfeccionaron la concepción de la defensa de La Habana y comenzaron la materialización constructiva del segundo sistema defensivo de la capital cubana. Junto con ello, se llevó a cabo una completa reestructuración militar. Estas experiencias, después de ser aplicadas en Cuba, se fueron haciendo extensivas a toda Iberoamérica.

Las nuevas fortalezas edificadas se articularon con las ya existentes y cubrían objetivos acordes con el desarrollo urbano de ciudad. Entre ellas la más importante fue la de La Cabaña, que requirió diez años para su construcción y que es una de las fortalezas más impresionantes de América por su extensión, funcionalidad y modernidad. Contenía todos los elementos defensivos que, en aquel momento, requería el desarrollo de la industria naval, renovaba las disposiciones tácticas y estratégicas, caracterizándose por su atrincheramiento y sus obras de avanzada (19).

Simultáneamente, se emprendió la reconstrucción del arsenal —destruido por los ocupantes ingleses—, y dos años más tarde se echaban al agua los primeros dos buques con los que se inició un período de auge que duraría hasta 1796.

El siglo XIX

La mayor parte del siglo XIX transcurrió sin acontecimientos de índole militar especialmente significativos en la bahía habanera.

(19) BLANES, Tamara: *op. cit.*

Con el inicio de la guerra de los Diez Años, en 1868, el alto mando del Ejército español modificó su concepción estratégica en relación con el acondicionamiento de las fortificaciones del teatro de operaciones. Los sistemas defensivos de las costas y plazas marítimas, concebidos con el objetivo de enfrentar los ataques y desembarcos de un enemigo exterior, pasaron a un segundo plano ante la existencia de un enemigo interno. Hubo que dar prioridad a la construcción de fortificaciones militares en el interior del país, lo que se materializó en la defensa de las ciudades, poblaciones, pasos obligados, vías de comunicación y las líneas y trochas militares construidas con el fin de impedir el paso de una región a otra de las fuerzas insurrectas. Esto trajo como consecuencia la falta de ejecución de un plan fijo en las plazas marítimas de la Isla, en particular en La Habana. Entre 1868 y 1894, varios capitanes generales, preocupados por esta imprevisión, crearon comisiones que, entre otras tareas, estudiaron y elaboraron el plan de defensa de la «Plaza de La Habana». Ninguno de estos planes fue ejecutado. Así pues, la defensa marítima de La Habana perdió eficacia porque sus fortificaciones abaluartadas se hicieron obsoletas respecto a los cambios ocurridos en la tecnología y la balística militar durante la segunda mitad del siglo XIX (20).

Al reiniciarse, el 24 de febrero de 1895, la lucha armada de los cubanos por la independencia, y designarse a Arsenio Martínez Campos como capitán general de la Isla, se inició una nueva etapa de gran actividad en los trabajos de fortificación. En enero de 1896 comenzó la construcción de las obras defensivas del artillado de la plaza de La Habana. Con estos trabajos se iniciaba el tercer sistema defensivo (1895-1896).

Las obras registraron una gran actividad durante la primera parte del mandato del general Valeriano Weyler, deteniéndose después, durante un tiempo, por falta de recursos. Volvieron a activarse en 1898, ante la inminencia de la intervención militar norteamericana. Sin duda, la formación del tercer sistema defensivo convirtió La Habana en un potente bastión. La estrategia consistió en establecer en el extenso perímetro de la ciudad una sólida defensa que incluyó los frentes marítimo y terrestre. Se aprovecharon los sistemas de fortificación clásicos ya existentes y se desarrolló una nueva tipología de obras, compuesta por baterías y reductos agrupados en puntos de resistencia y combate unidos por una red de trincheras. De esta forma quedó conformado un anillo defensivo que transformó la plaza de La Habana en una verdadera fortaleza.

«La Plaza de La Habana representa el más completo tipo de organización defensiva que España puede mostrar en los tiempos modernos» (21).

(20) Un estudio detallado de este tema puede verse en el trabajo de Ignacio Suárez «Plaza de La Habana (1895-1898)», publicado en *La Habana, puerto colonial (siglos XVIII y XIX)*, pp. 195-205.

(21) GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La guerra hispanoamericana. El bloqueo y la defensa de costas*. Imprenta del Cuerpo de Artillería. Madrid, 1899, p. 159.

El puerto de La Habana en 1898

En 1898, último año de la dominación española en Cuba, tuvieron lugar dos hechos trascendentales: la destrucción del acorazado norteamericano *Maine*, que fue tomada como pretexto para la intervención militar estadounidense en la guerra que venían sosteniendo los cubanos contra el régimen colonial español, y el inicio del bloqueo naval norteamericano a Cuba, con el que, de hecho, comenzaba dicha intervención.

Aquel año de 1898 sería decisivo para los planes del autodenominado «grupo imperialista» del Partido Republicano, que se encontraba en el poder en los Estados Unidos. Era año de elecciones legislativas, y el presidente de esa nación, William McKinley, estaba empeñado en no perder la mayoría en las cámaras del Congreso.

Los círculos de poder norteamericanos veían con preocupación la marcha de los acontecimientos en Cuba. Cada día se hacía más patente un desenlace favorable a los patriotas cubanos en la guerra. España, como advertían observadores y analistas de la época, no estaba ya en condiciones de seguir sosteniendo una guerra que duraba ya tres años a un elevado costo económico y humano. La política de «hasta el último hombre y la última peseta» había agotado ya sus posibilidades. Valeriano Weyler, con su desesperada y criminal «reconcentración», había fracasado en su objetivo de aniquilar la insurrección.

La idea de una Cuba independiente no encajaba dentro de los planes hegemónicos de los imperialistas. La Isla era una pieza clave para el dominio del Caribe y de las rutas marítimas que, partiendo de la costa atlántica de Norteamérica, la enlazaban con Panamá —donde iba a construirse un canal interoceánico—, y de allí con el Pacífico y el ilimitado mercado asiático. Además, la mayor de las Antillas, de por sí, era ya lugar propicio para las inversiones estadounidenses.

El Gobierno norteamericano, presionado cada vez con más fuerza por los que deseaban la intervención en Cuba, ejercía, por su parte, presión sobre el Gobierno de Madrid exigiéndole cambios en su política en Cuba y, simultáneamente, hacía intentos por adquirirla mediante compra.

A fines de 1897, en una tardía maniobra, el Gobierno español concedía la autonomía a Cuba, medida que fue rechazada tanto por los independentistas cubanos como por los integristas pro españoles.

El *Maine*. El pretexto esperado

El 12 de enero se produjeron en La Habana disturbios protagonizados por elementos pro españoles. Los desórdenes fueron aprovechados por el cónsul norteamericano en La Habana para pedir el envío de un buque de guerra al puerto habanero, con el fin de proteger la vida y propiedades de los norteamericanos.

El buque designado para tal misión, el acorazado *Maine*, aguardaba desde semanas atrás la orden de partir hacia la capital cubana.

En la mañana del 25 de enero, el navío estadounidense hizo su entrada en el puerto de La Habana y fue amarrado a una boya situada en el centro de la bahía, entre la ciudad y Regla. Con sus 6.682 toneladas y sus cañones de 10 pulgadas, el *Maine* era, posiblemente, el mayor buque de guerra que hubiera entrado en la bahía habanera. Su aspecto era imponente.

Trascurridos unos días, el comandante del buque consideró que la situación en la ciudad era lo suficientemente tranquila para permitir que los oficiales la visitaran, usando siempre ropas de civil. No obstante, se mantenían en el navío estrictas medidas de seguridad. La marinería, mientras tanto, se aburría, apiñada en aquel barco mal ventilado.

Trascurrieron así los primeros días de febrero. Se discutía ya en las altas esferas de Washington sobre la conveniencia o no de la sustitución del *Maine* por otro buque de guerra en La Habana. Llegó así la noche del 15 de febrero; eran las 21.40 horas.

Las opiniones de los testigos difieren. Unos afirmaron que se escuchó una sola gran explosión, mientras que otros declararon haber oído primero una, semejante a un cañonazo, y después, casi simultáneamente, otra, que algunos describieron como un cataclismo. A consecuencia de la detonación, el acorazado norteamericano quedó destruido y resultaron muertos inmediatamente dos oficiales y 258 alistados. Otros cinco alistados y un oficial fallecieron tiempo después de resultas de las heridas recibidas, con lo que el número de bajas mortales ascendió a 266.

La noticia de la catástrofe causó gran impacto en la opinión pública de los Estados Unidos. La prensa sensacionalista publicó disímiles versiones del hecho, en las que se culpaba a España de haberlo fraguado. La patriotería y el belicismo se exacerbaron al máximo. Se acuñó el lema *¡Remember the Maine!*

Mientras tanto, el Ejecutivo estadounidense, sin esperar a las conclusiones de la comisión investigadora designada al efecto, tomaba medidas a fin preparar al país para la guerra. Hombre de varias caras, el presidente McKinley proseguía, detrás de la escena, con sus ofrecimientos a España para la adquisición de Cuba, pero sus ofertas no eran aceptadas por Madrid.

Después de varias semanas, a finales del mes de marzo se dieron a conocer las conclusiones de la mencionada comisión, la cual consideró la destrucción del *Maine* consecuencia de dos explosiones: una pequeña, *externa*, que había desencadenado otra enorme, *interna*. Estas conclusiones inculpaban a España puesto que, si el origen de la explosión era externo, ésta sería probablemente premeditada y el Gobierno español era responsable de la seguridad del buque por estar el puerto bajo su jurisdicción.

Al conocer el informe, la prensa y los círculos políticos más agresivos exigieron al Gobierno la intervención militar en Cuba para vengar «el ultraje del *Maine*». Paralelamente, el presidente estadounidense había cursado instrucciones a su embajador en Madrid para endurecer los términos de un posible arreglo con España.

El 19 de abril el Congreso de Washington aprobó una resolución conjunta que reconocía el derecho de Cuba a ser independiente (pero no la existencia de un gobierno cubano) y autorizaba al presidente a forzar a España a abandonar la Isla. Al día siguiente se rompían las relaciones diplomáticas, y el 21 de abril se ordenó el bloqueo naval de La Habana, con lo que comenzaba, de hecho, la intervención militar norteamericana.

El bloqueo naval norteamericano a La Habana

Al caer la tarde del día 22 de abril la escuadra bloqueadora se presentó frente La Habana:

«La primera señal de *escuadra enemiga a la vista* la hizo el semáforo del Castillo del Morro, el viernes 22 de abril a las cinco de la tarde [...] la escuadra de los Estados Unidos permaneció fuera de alcance, a 20 mil metros de las baterías [...] Era evidente que rehusaba el combate y que su plan de guerra se vinculaba al bloqueo [...]» (22).

Ese mismo día, el jefe militar de la plaza, general Juan Arolas Esplugues, publicaba un bando mediante el cual disponía la creación de los denominados «comités de defensa patrióticos». Al explicar la razón de su creación se afirmaba:

«Para evitar todo hecho criminal o de alarma [...] y con el fin de que un enemigo encubierto no pueda, aprovechando estas circunstancias, coadyuvar al objetivo de nuestros contrarios [...]».

He tenido por conveniente decretar la creación de un comité patriótico de vigilancia pública, que se formará en cada barrio [...]».

El artículo 2 del bando disponía que el comité del barrio designara tres personas en cada manzana o cuadra, las cuales constituirían un «subcomité». Estos subcomités, de acuerdo con el artículo 3, se encargarían de hacer una relación de los vecinos de la cuadra y de informar de las altas y bajas que se produjeran. De acuerdo con el artículo 5, los subcomités investigarían las novedades que ocurrieran en su cuadra (23).

El bloqueo del puerto de La Habana no estuvo caracterizado por acciones navales importantes, salvo algunos incidentes motivados por el acercamiento de las unidades bloqueadoras, a las que las baterías costeras repelían con disparos aislados. No hubo ningún intento serio por parte de las fuerzas españolas de realizar acciones contra los buques bloqueadores; lo único notorio fueron los «alardes» realizados por algunos buques españoles los días 14 de mayo y 10 de junio. Este último es narrado desde la estación telemétrica de la Artillería, situada donde hoy está la Universidad de La Habana:

(22) GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *op. cit.*, p. 61.

(23) Periódico *La Lucha*, 23 de abril de 1898, p. 2

«A las ocho y treinta minutos salen de puerto los buques españoles *Conde de Venadito*, *Nueva España*, *Yáñez Pinzón* y *Flecha*. Se dirigen á barlovento, marchando á 1.000 metros aproximadamente de la costa [...], volviendo hacia sotavento. El cañonero enemigo que había á barlovento marchó á sotavento haciendo un disparo. Un crucero y otro cañonero hicieron también disparos sin que se viesen proyectiles. Se dirigieron a barlovento acercándose cuatro cañoneros, y á 10.000 metros de los nuestros les hicieron fuego, siendo al principio bastante certero. Los nuestros aumentaron más sus distancias entre sí y siguieron cruzando á sotavento próximos á la costa hasta la altura del Almendares. Durante su marcha el enemigo á sotavento pero á distancia superior á 15.000 m. A la una y treinta y cinco minutos entran en puerto los nuestros» (24).

En general, para la población cubana el bloqueo naval norteamericano significó un agravamiento de las penurias en que vivía como consecuencia de la devastación del país tras tres años de guerra y sobre todo en virtud de la «reconcentración» implantada por Weyler, que destruyó la base alimentaria de extensas zonas rurales y empujó a los campesinos hacia las poblaciones en condiciones infrahumanas. Para la población habanera, en particular, el bloqueo transformó radicalmente su vida: «La vida social parecía haber muerto. No se alumbraba la ciudad, la retreta no volvió a tocar [...]. En los almacenes, las reservas de víveres disminuían peligrosamente y el miedo a los bombardeos se añadía a la miseria colectiva» (25).

El comandante del crucero alemán *Geiger*, que durante la guerra visitó diversos puertos cubanos y en varias ocasiones La Habana, nos dejó su testimonio:

«Llegamos a La Habana el 1 de agosto, [...] las clases más pobres estaban evidentemente mucho peor que en nuestra anterior visita, el número de mendigos en las calles se había incrementado. Turbas de gente pobre se acercaban a los buques en pequeños botes para tratar de obtener algún alimento. Mujeres hambrientas con niños en brazos, cubiertas con harapos, extendían sus brazos pidiendo comida. Todo lo que flotaba era examinado por esa gente miserable [...]. Su sufrimiento era terrible y estas escenas se repetían cada día, cada tarde» (26).

No obstante, en medio de esta dramática situación había, como siempre, lugar para el «choteo» criollo:

*En casa de Josefina
no se come más que harina
con melcochitas sabrosas
que las vende Sinforosa* (27).

(24) GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *op. cit.*, p. 156.

(25) POUMIER, María: *Apuntes de la vida cotidiana en Cuba en 1898*. Editorial Ciencias Sociales. La Habana, 1975, p. 83.

(26) JACOBSEN, J.: *Sketches from Spanish-American War*. Office of Naval Intelligence, Government Printing Office. Washinton, 1899, p. 34.

(27) *Ibidem*, p. 137.

El escaso pan —cuando lo había— era distribuido por los militares y se formaban largas colas en las panaderías, lo que dio motivo a que se hiciera popular una canción cuyo estribillo decía:

*El que quiera pan de Arola
tiene que ir pa' la cola (28).*

El bloqueo naval al puerto de La Habana se mantuvo hasta el fin de las hostilidades, el 13 de agosto de 1898.

Unos pocos meses después, el 1 de enero de 1899, por el puerto de la villa salía el buque que conducía al general Jiménez de Castellanos, último gobernador español de Cuba.

(28) *Ibidem*, p. 138. Recuérdese que el general Arolas era el jefe militar de la plaza.