

BOLETÍN

DE LA

REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA

TOMO CCXVII



MADRID
TOMO CCXVII
ENERO-DICIEMBRE 2020

SAN CRISTÓBAL DE LA HABANA: LLAVE DEL
NUEVO MUNDO.
TEXTO DE LA CONFERENCIA PRONUNCIADA EN
LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA
(13 DICIEMBRE 2019)

Cuba fue la primera de las Grandes Antillas ocupadas por Cristóbal Colón, ya en octubre de 1492. Y aunque el centro político, administrativo y religioso del primer imperio insular español en América iba a constituirse en la vecina isla de Santo Domingo, Cuba fue adquiriendo mayor protagonismo en razón, entre otros factores, de su proximidad al continente, por lo que se convertiría en la punta de lanza para la conquista de las regiones mexicanas y centroamericanas. Antes de la creación de poblaciones españolas, el mapa de Juan de la Cosa había ya oficializado su condición insular (1500), mientras se constataba la presencia de las poblaciones autóctonas de los tainos (que habían sucedido a los guanajatabeyes y siboneyes).

La ocupación española de Cuba se operó de la manera que sería típica de la colonización hispana, la fundación de núcleos urbanos, que organizaban y consolidaban los territorios del entorno y se convertían en la base logística de sucesivas exploraciones. Así entre 1511 y 1515, se fundaron, en la costa meridional de la isla, las poblaciones de Nuestra Señora de la Asunción de Baracoa, San Salvador de Bayamo, Nuestra Señora de la Santísima Trinidad, Sancti Spiritus, Santa María del Puerto del Príncipe (que luego sería Camagüey), San Cristóbal de La Habana y Santiago de Cuba, que en el extremo oriental se convertiría en la primera capital política y la primera cabeza de la diócesis única de Cuba, antes de que las mejores condiciones geográficas fueran trasladando el eje de gravedad hacia el norte y la primacía a La Habana.

La fundación de la villa de San Cristóbal de la Habana plantea algunos problemas no resueltos de modo taxativo. Fue establecida por Pánfilo de Narváez en los primeros meses de 1514, o quizás definitivamente el 25 de julio de 1515, por mandato del gobernador de la isla, Diego Velázquez, en la vertiente meridional de la isla, siguiendo el plan donde se incluían las siete poblaciones mencionadas.

No sabemos casi nada de estos primeros pasos de la villa, ni siquiera podemos proclamar una verdadera actividad, ya que para algunos autores, como Manuel Moreno Fragnals, apenas si tuvo vida, sino que su establecimiento constituyó sólo la expresión de una “voluntad fundacional”¹.

Por ello, se considera que este núcleo inconsistente buscó pronto un nuevo emplazamiento trasladándose al norte, donde se habían descubierto mayores ventajas que en el área del sur: En palabras del citado autor, que deflacta así su primera afirmación, “el pequeño grupo de fundadores de La Habana se dirigió en masa hacia el llamado por entonces Puerto de Carenas...”. En efecto, en el solar de lo que sería La Habana se habían establecido unas instalaciones portuarias bajo dicha significativa denominación de Puerto Carenas, lugar beneficiado por su situación en una magnífica y bien resguardada bahía bien comunicada con toda la banda septentrional de la isla, con una magnífica llanura abierta al sur (una sabana, palabra de la que sin ningún fundamento hay quien hace derivar el topónimo mismo de la nueva población).

En cualquier caso, Puerto Carenas ya había demostrado suficientemente sus virtualidades como para que el gobernador de Cuba, no sin antes vencer la resistencia de los pobladores indígenas comandados por el cacique Habaguanox, se decidiese a la definitiva fundación en dicho lugar de la villa de San Cristóbal de la Habana, el 16 de noviembre de 1519. Pronto se añadirían otras cualidades a las ya conocidas: el lugar estaba situado en el borde de la corriente del Golfo, tenía fácil acceso al canal de la Bahama y al nordeste se abría a las Bermudas (cerca de los 38° N), lo que permitía a las naves insertarse rápidamente en el callejón de los alisios que conducía en línea directa a España. Incluso unos meses antes de la fundación de La Habana (en febrero), ya Hernán Cortes había salido de Puerto de Carenas para emprender, sin orden expresa del gobernador, la conquista de México y, más tarde, en 1520, Antón de Alaminos volvía al punto de partida (ya rebautizado o refundado como La Habana) para dar cuenta de la caída de Tenochtitlan. Como dijo el geógrafo estadounidense Carlos Ortwin Sauer, “La Habana se movió a través de Cuba para situarse en la nueva Calle Real de las Indias”².

La fundación, en todo caso, fue solemnizada por Diego Velázquez, en la naciente Plaza de Armas, con la celebración de una primera misa y la constitución del primer cabildo, junto a una ceiba, inaugurando así el centro simbólico de la población (señalado por el famoso Templete de estilo clásico que conmemora el hecho desde 1754 aproximadamente). La villa ya estaba preparada para organizar

1 M. MORENO FRAGINALS. *Cuba/España, España/Cuba. Historia común*, Presentación de J. FONTANA Barcelona, Crítica, 1995.

2 C. O. SAUER. *Descubrimiento y dominación española en el Caribe*. México: Fondo de Cultura Económica, 1984.

otras expediciones siguiendo el ejemplo de Hernán Cortés, como sería la armada de Hernando de Soto en 1538 con destino a Florida, aunque su capitán moriría junto al Misisipi. En cualquier caso, La Habana de estos años tenía las características de un lugar de tránsito, con escasa población estable, muy por debajo de una amplia población flotante. Y aun así, ya estaba empezando a desempeñar su papel de llave del Nuevo Mundo.

Esta situación duró poco, puesto que en la fatídica fecha de 10 de julio de 1555 el corsario hugonote normando Jacques de Sores ocupaba la villa, procediendo a su saqueo e incendio y a una matanza masiva e indiscriminada de sus habitantes, hasta dejar tras de sí tan sólo a 36 supervivientes. La restauración del lugar fue lenta y laboriosa, hasta que en la década siguiente se produjera una auténtica resurrección, gracias a su designación como punto de encuentro de los barcos de la Carrera de Indias, tanto de la “flota” como de “los galeones” en su viaje de retorno a España. Así empezaban los años del primer esplendor de La Habana.

La decisión básica, que permitió el resurgir primero, y el auge después, de La Habana fue el puesto que le fue asignado en el Proyecto de Flotas y Galeones puesto en vigor entre los años 1561 y 1564. Por el mismo, y tratando el asunto de forma muy breve, la Carrera de Indias implantaba el sistema de convoyes para el comercio entre España y América. A la ida, la llamada “flota” navegaba de Sevilla a Veracruz y los llamados “galeones” se dirigían a Nombre de Dios (sustituida a fines del siglo XVI por Portobelo) o a Cartagena de Indias. A la vuelta, sin embargo, se establecía la obligada concentración de la flota y los galeones en el puerto de La Habana para organizar el regreso conjunto de ambas formaciones, que debían partir teóricamente antes del 10 de agosto para evitar el peligro de la época de los huracanes. Naturalmente esta fue la razón de la gloria de La Habana.

La Habana se convirtió, de la noche a la mañana, como aquel quien dice, en el corazón de la Carrera de Indias. Situación que le fue reconocida mediante el traslado de la sede del gobierno de Cuba, antes emplazado en Santiago (en 1568), el funcionamiento regular de un astillero para la construcción de una serie de fragatas ordenada por Pedro Menéndez de Avilés (entre 1568 y 1575 gobernador de la isla, adelantado de la Florida y jefe de la Armada Real) y, finalmente, el paso de villa a ciudad (en 1592).

La ciudad desempeñaría a partir de ahora tres funciones principales. Por una parte, sería el centro del sistema atlántico español, con atribuciones de coordinación marítima y militar. Por otra, se convertiría en la gran proveedora de servicios navales básicos, sobre todo por su condición de última escala americana

de los barcos que debían salir para España. Y, finalmente, a partir del siglo XVIII, desarrollaría enormemente su astillero (y luego arsenal), tanto para la construcción de naves como, sobre todo, para la reparación de las mismas (carenas y recorridas), sorteando así la estricta dependencia americana de los astilleros metropolitanos.

La Habana funcionó, en efecto, como una clásica ciudad marítima de servicios. La construcción naval, iniciada con el modesto astillero de tiempos de Felipe II, se convertirá en una actividad central gracias a la creación de una instalación industrial, de enormes proporciones a partir de la tercera década del siglo XVIII, que estaría en pleno rendimiento hasta los años finales de la centuria. Del mismo modo, los almacenes portuarios suministrarían toda clase de efectos navales: jarcias, velas, maderas, breas y alquitranes, instrumentos de navegación, etcétera. Los mercados suministrarían las provisiones: agua, maíz, cazabe, bizcocho, carne salada, etcétera. Y como industrias accesorias funcionarían los hornos de cerámica, las fábricas de velas de sebo, los talleres de carpintería de lo blanco, etcétera.

Esta especialización determinó la configuración de su sociedad. Por un lado, la gente de mar y de maestranza: marinos, carpinteros de ribera, calafates, estibadores, artilleros, cordeleros, herreros, cerrajeros, faroleros, vidrieros, toneleros, veleros, escultores, pintores, etcétera. Por otro lado, los comerciantes y navieros, que completaban las bodegas de los barcos con reexportaciones o reexpediciones de géneros. Y todavía, junto al puerto, los trabajadores de los centros de acogida: la posada, la taberna y el prostíbulo. Finalmente, los constructores de la ciudad marítima: arquitectos, maestros de obra, albañiles, canteros, picapedreros, etcétera, todos ellos empleados en las fortalezas, el astillero, los edificios oficiales, las iglesias, las oficinas, las viviendas, el suministro de agua (la Zanja Real y las fuentes), etcétera. Hacia 1582, la villa (y pronto ciudad) tendría cerca de cinco mil habitantes, divididos entre blancos, mestizos, negros y mulatos.

Ahora bien, este predominio de la sociedad marítima en la configuración de La Habana no quiere decir que la ciudad no incorporara otras piezas típicas de las ciudades del Antiguo Régimen. Las más visibles fueron el rosario de iglesias, conventos y otras instituciones eclesiásticas que jalonaron su casco antiguo, a partir de su fundación y durante toda la duración de los tiempos modernos. Así hay que mencionar las iglesias del Espíritu Santo (la más antigua conservada, construida en 1632), del Santo Cristo del Buen Viaje, de San Francisco de Paula (de 1667), del Santo Ángel Custodio (muy vinculada a las efemérides de la ciudad, donde se bautizaron Félix Varela y José Martí y cuya plaza sirve de escenario a la novela habanera y romántica por excelencia, la *Cecilia Valdés* de Cirilo Villaverde), junto al modesto santuario suburbano de Nuestra Señora de Regla, así como el Oratorio de San Felipe Neri (de 1693), el hospital-convento de los betlemitas (acabado en 1718) y los conventos de los dominicos (San Juan de

Letrán), de los franciscanos (San Francisco), de los agustinos (San Agustín o San Francisco el Nuevo), de los mercedarios (Nuestra Señora de la Merced, iniciado en 1630 pero no dado por concluido hasta 1867), más las casas de los jesuitas, una de cuyas iglesias llegará a convertirse, tras su remodelación, en catedral de La Habana en 1789.

Como elemento distintivo de su función marítima, la ciudad quiso hacerse inexpugnable. En el corazón de la ciudad se dispuso la fortaleza de la Fuerza Nueva (1577-1582), mientras la estrecha entrada a la bahía era custodiada por la fortaleza de los Tres Reyes del Morro (el Morro, simplídicamente) con su característico faro, constituida como pieza principal de la tenaza que protegía la bocana (1589-1610), y por la fortaleza de San Salvador de la Punta (1589-1630), complemento de inferior envergadura para el fuego cruzado sobre cualquier intruso. Finalmente, otros fortines menores, levantados más tarde, ya bien entrado el siglo XVII, se repartían por los restantes puntos sensibles de la ciudad, como los torreones de La Chorrera (1646) y de Cojímar (1649).

La amplitud de las fortificaciones quedó reflejada en el escudo de la ciudad (enarbolado desde 1665): tres torres de plata sobre campo de azur, más una llave de oro, todo ello rematado con una corona y orlado con el collar de la orden del Toisón de Oro. A lo cual responde la afortunada frase del arbitrista dominico fray Juan de Castro de 1668: “El puerto de La Habana es la llave de todas las Indias, reputado por bien fortificado”³.

Dentro de la vida regularizada de la ciudad entre el asalto de Jean de Sores en 1555 y la ocupación inglesa de 1762 (no exenta por ello de las acometidas de corsarios, piratas, filibusteros y bucaneros), el suceso de mayor resonancia del siglo XVII fue la captura de la flota de la plata procedente de Veracruz por parte del corsario (y luego almirante) holandés Piet Heyn en la bahía de Matanzas (7-8 de septiembre de 1628). El desastre fue producto de una decisión equivocada del comandante de la armada española, Juan de Benavides y Bazán, a la vista de la armada holandesa que amenazaba La Habana. Su orden de no entrar en la bahía habanera (cosa que sí hicieron los comandantes de dos de los galeones, desoyendo las órdenes superiores pero consiguiendo así llegar con los barcos, los tripulantes y los tesoros sanos y salvos), sino proseguir la navegación hasta la bahía de Matanzas, condujo a la flota a una verdadera ratonera, donde hubo de rendirse entregando un inmenso botín de oro, plata, cochinilla y demás géneros. El resultado de la acción signó de modo opuesto la vida de ambos protagonistas: el holandés se convirtió en almirante y héroe nacional enterrado con todos los honores en la Oude Kerk de Delft, su ciudad natal, mientras el español era

3 J. de CASTRO. *Medios que propuso fray ...del Orden de Santo Domingo, el año 1668, para el desempeño de la Real Hacienda y alivio de los vasallos*, Biblioteca Nacional de España, ms. 20261/11.

acusado en juicio de perder el tesoro “sin pelear” y de huir de Matanzas por tierra abandonando la flota y, finalmente, condenado a muerte, sentencia ejecutada en la plaza de San Francisco de Sevilla el 8 de mayo de 1634. Como consecuencia, a partir de ese momento se extremaron las precauciones e incluso se alentó el corso marítimo cubano, que llevó en los años ochenta a la fundación de la Compañía Guipuzcoana (nada que ver con la muy diferente de Caracas de 1728), que fue conocida paradójicamente como la de los “Vizcaínos”.

Sin embargo, el gran siglo de esplendor de La Habana durante los tiempos modernos fue sin duda el siglo XVIII. El censo de 1774 le concede ya la cifra de 76.000 habitantes, es decir la cuarta parte de la población total de la isla de Cuba, de la que se ha convertido en auténtico escaparate. La población está constituida por un amplio contingente de soldados y marinos españoles, pero ha aumentado mucho el número de los civiles criollos, al tiempo que ese conjunto de la población blanca está protagonizando un proceso de oligarquización, que llevará a la próxima constitución del grupo dominante de los fabricantes de azúcar, los sacarócratas. En el otro extremo, la población indígena ha desaparecido por completo, pero ha aumentado considerablemente la de los negros y mulatos (divididos a su vez entre esclavos y libertos), que dan un nuevo tono a la ciudad habanera, que practica, junto a las ceremonias católicas, los rituales, importados desde sus lugares africanos originarios, de la cada vez más presente santería y de la más siniestra palería o regla de palo, además de las combinaciones sincréticas que, por ejemplo, hacen de la *orishá* Yemanyá (madre de Ogún) un doble de la Virgen de Regla.

El ascenso de la ciudad se consolida con la aparición de nuevas instituciones, como el Tribunal del Protomedicato, instaurado en 1711. Y la prosperidad económica se deja sentir no sólo en el auge demográfico, sino también en la fundación de nuevos establecimientos industriales, como la Fábrica de Tabacos (en 1711), y en la creación de la Real Compañía de La Habana (diciembre de 1740), sociedad concesionaria del monopolio del comercio del tabaco y también beneficiaria del comercio del azúcar, los cueros y la madera, del abastecimiento de géneros a la isla, de la conducción de pertrechos al arsenal de La Habana y del abastecimiento del presidio de la Florida, con la contrapartida de hacerse cargo del asiento de la construcción de buques de guerra en el astillero de la capital.

La Real Compañía de la Habana sobrevivió a una primera suspensión en 1752, a la subsiguiente revisión de sus cuentas (que estaban bajo sospecha), a las onerosas consecuencias del asiento de la construcción naval (vigente hasta 1748) e incluso a la revocación en 1760 de su principal fuente de ingresos, el citado monopolio del transporte del tabaco cubano a Sevilla. Y sobrevivió también a la década negra de los sesenta, con la ocupación inglesa de La Habana en 1762 y la promulgación del reglamento de comercio libre de Barlovento en 1765, todo lo cual llevó a una seria discusión sobre la conveniencia de disolver definitivamente

la empresa. Por último, la Compañía optó finalmente por aceptar el desafío de la libre concurrencia (a la que nos referiremos luego) y por modificar la base de su negocio (sustituyendo el tabaco por el azúcar y, en menor grado, por la grana de Nueva España y el cacao de Venezuela), al tiempo que completaba su giro con la participación en el sector financiero (libranzas, letras, vales reales) e incluso con la implantación directa en el sector productivo a través de la adquisición de algunos ingenios azucareros por ejecución de deudas contra algunos fabricantes a los que se habían concedido créditos⁴.

Superado también el impacto del libre comercio de 1778 y de la guerra de las Trece Colonias (1783), la Compañía se vio arrastrada finalmente por el colapso de la Carrera de Indias en las postrimerías de la centuria, que entrañó la crisis de los pagos y la perpetuación de un pasivo que no pudo enjugarse en el transcurso de la última etapa de la vida de la sociedad, que se arrastró hasta bien entrado el siglo XIX:

La Habana, beneficiada por su estratégica posición en el corazón del Imperio, sus magníficas condiciones como puerto natural y su disponibilidad de recursos materiales y humanos, ya se había convertido a lo largo de los siglos XVI y XVII en una pieza básica del sistema marítimo español, tanto en su vertiente comercial como en su vertiente militar. Sin embargo, será en el siglo XVIII cuando la política reformista de la nueva dinastía le otorgará un papel completamente singular en el entramado imperial. Ahora La Habana, que seguirá desempeñando las mismas funciones que antaño como centro de construcción y carenado de barcos al servicio de la Carrera de Indias, se convertirá, a partir de los años veinte, en el principal astillero español en el continente americano, por mucho que otros puertos continúen fabricando en sus gradas algunos barcos de guerra.

Con la presencia en la capital cubana de José del Campillo, en su calidad de Comisario de Marina (1719-1725), se inician las obras del primer astillero de La Habana, al parecer en 1722, en el espacio comprendido entre el Castillo de la Fuerza y la Contaduría, por lo que su reducida superficie, que obligaba a mantener buena parte de las instalaciones necesarias fuera de su perímetro, sólo permitía el funcionamiento de una grada y hacía extremadamente penosas las botaduras, que exigían del concurso de varias yuntas de bueyes, botes de remos y cabrestantes.

No obstante sus limitaciones, este primer astillero parece haber funcionado con un rendimiento satisfactorio a partir del año fundacional de 1723. Al año siguiente, 1724, como confirmación de su actividad, habría salido de su grada un primer navío de línea de 50 cañones, el *San Juan*. Y, según Ovidio Ortega, a lo largo de los años veinte se siguieron fabricando en las primitivas instalaciones de La Habana una considerable serie de navíos de línea, hasta un total de siete más⁵. Así, Juan

4 M. GÁRATE OJANGUREN. *Comercio Ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de la Habana*. Donostia/San Sebastián. Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. 1993

5 O. ORTEGA PEREYRA. *El Real Arsenal de La Habana*. La Habana: Editorial Letras

de Acosta construye el navío de línea *San Cristóbal (a) El Segundo Constante* de 60 cañones en 1731 y, más tarde, entre 1732 y 1735, los cuatro navíos de 64 cañones bautizados con los nombres de las cuatro partes del mundo: *San José (a) África, Nuestra Señora del Pilar (a) Europa, Nuestra Señora de Loreto (a) Asia y Nuestra Señora de Belén (a) América*.

Ahora bien, este primer astillero se había quedado corto para las exigencias de los proyectos navales de José Patiño, según señala José Manuel Serrano: “La frenética actividad constructiva, la efervescencia del entorno social y la necesidad de ampliar la capacidad operativa de la fábrica de bajeles, dictaminó que surgiera el plan, bien acogido por todos los actores, de modificar la ubicación del astillero”⁶. De este modo, se procedió a la construcción de un segundo astillero, que debió estar en funcionamiento en la segunda mitad de la década de los treinta, aunque no se hayan disipado del todo las dudas sobre la fecha exacta de su creación. Lo que sí sabemos es que la Compañía de La Habana pudo botar un total de doce navíos de línea (de entre 60 y 80 cañones según las unidades) y una fragata de 24 cañones entre 1743 y 1750.

También sabemos que el arsenal, según estaba previsto, fue construido al sudoeste de la ciudad, al pie de la muralla, en un espacio cuadrangular de más de 300 metros de diámetro, delimitado por la bahía, por La Zanja Real, un canal que conducía el agua a la ciudad, desde el río Almendares (antes llamado de la Chorrera), por la propia muralla de la ciudad (que se abría hacia el astillero por la puerta de la Ténaza, que daría su nombre común a todo el arsenal) y por el llamado barrio de Jesús María, en uno de cuyos extremos (el más próximo al astillero) se situaba la Fábrica de Tabacos. En 1749, el arsenal contaba con cuatro gradas para la construcción y varias novedades técnicas, como la Sierra Hidráulica y la Machina, es decir la Torre de Arboladura.

En 1761, el erudito José Martín Félix de Arrate había podido trazar un cuadro completo de la historia y del floreciente estado en que se encontraba la ciudad en una famosa obra que lo convierten en el primero y uno de los mejores historiadores cubanos: *Llave del Nuevo Mundo y Antemural de las Indias Occidentales: La Habana*⁷. Aunque no disponemos del manuscrito original y la obra no se publicó sino en 1830, es el mejor testimonio de este gran momento de esplendor de la ciudad. Y es precisamente cuando la ciudad se halla en este halagüeño estado cuando sobreviene la gran catástrofe de la ocupación de La Habana por la marina inglesa en 1762.

Cubanas, 1998.

6 J. M. SERRANO ÁLVAREZ. *El Astillero de La Habana y la construcción naval (1700-1750)*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2008. *El Astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval (1700-1805)*, Madrid. Ministerio de Defensa, 2019.

7 F. de ARRATE. *Llave del Nuevo Mundo y Antemural de las Indias Occidentales. La Habana Descripta (1761)*, en J. LE RIVEREND BRUSONE (editor). México, 1949.

Los ingleses tomaron La Habana el 11 de agosto de 1762 y no la devolvieron hasta el 10 de julio de 1763, varios meses después de la firma de la paz de París (10 de febrero de 1763). En todo caso, en su defensa se distinguieron Luis Vicente Velasco, que halló la muerte combatiendo en la fortaleza del Morro, y José Antonio Gómez, el alcalde de Guanabacoa, que mantuvo una guerrilla de retaguardia para fijar a los ingleses en el recinto de la capital. La caída fue atribuida a la incompetencia del gobernador y capitán general de Cuba Juan de Prado y Portocarrero, que, enviado a España, fue sometido a juicio y condenado a muerte, aunque finalmente la sentencia le fue condonada por diez años de prisión, falleciendo en la cárcel.

Durante la ocupación británica, los desastres se cernieron sobre la ciudad y, especialmente, sobre la flota resguardada entre sus murallas y sobre el arsenal. Siguiendo a Celia Parceró, los ingleses destruyeron doce navíos de línea, tres fragatas y otros barcos menores, además de los tres (pues la existencia de un tercero, dada solo como probable por la citada historiadora, se ha visto confirmada por otros especialistas) que estaban en gradas, es decir en proceso de construcción. Además procedieron a la completa aniquilación del astillero, destruyeron las gradas, la Sierra Hidráulica, la Machina o Torre de Arboladura e incluso todas las puertas a golpes de hacha, todo ello con el propósito deliberado (aunque finalmente fallido) de arruinar el arsenal para siempre⁸.

La salida de los ingleses en julio de 1763 abrió paso a otra etapa en la vida de La Habana, signada por la instalación de la primera intendencia del Nuevo Mundo en 1764, el proceso de reconstrucción del arsenal, la renovación del sistema de fortificaciones (con la creación de la fortaleza de San Carlos de la Cabaña), de la reconversión de la economía (con la aplicación de los decretos de liberalización de comercio y la derivación hacia la producción y exportación de azúcar) y de la transformación de la fisonomía de la ciudad que, gracias a sus nuevos equipamientos urbanos, conocería así otro gran momento de esplendor, que además coincidiría con la difusión de las Luces, con el auge de la cultura de la Ilustración.

La recuperación de la plaza motivó una nueva reflexión sobre la política naval y sobre el papel a jugar por el arsenal de La Habana. Confirmada la política de aceleración de la construcción, Julián de Arriaga (contra el criterio opuesto de Jorge Juan, que tenía graves reticencias sobre la capacidad constructiva del astillero cubano y sobre la calidad de los buques que salían de sus gradas) volvió

⁸ C.M PARCERO TORRE. *La Pérdida de la Habana y las Reformas borbónicas en Cuba (1760-1773)*. Junta de Castilla y León, 1998.

a decidirse por La Habana, haciendo valer las mismas razones que en el periodo anterior y considerando la salida de Ricardo Wall (septiembre 1763) y su sustitución por Jerónimo de Grimaldi (octubre del mismo año) como un valor añadido. El secretario de Estado de Marina encargó al arsenal de La Habana la fabricación de doce navíos de línea mediante el sistema de administración directa, volvió a confiar en la capacidad organizativa del comisario de Marina Lorenzo de Montalvo (luego conde de Macuriges) y a fines de 1766 mandó al arsenal habanero al constructor Mateo Mullan, que se había distinguido durante su prolongada estancia en La Carraca, donde se hallaba establecido desde 1751. El arsenal de La Habana se disponía a iniciar así su segunda edad de oro.

Primero, se hizo un notable esfuerzo para la reconstrucción de las instalaciones, que adquirieron su fisonomía definitiva con la nueva puesta en funcionamiento de las cuatro gradas, de la Sierra Hidráulica movida por el agua de la Zanja y de la Machina o Torre de Arboladura, todas ellas, como ya sabemos, infraestructuras que existían ya desde antes de la ocupación inglesa. Por otro lado, tras la implantación del sistema de administración directa, pagado con el situado de México, la inversión en la construcción naval aumentó incesantemente, pasando de los 500.000-700.000 pesos anuales de los primeros momentos a los 1.300.000 pesos anuales de la última década del siglo. La administración directa, finalmente, obligó al mantenimiento de un verdadero ejército de operarios, que debieron superar un total de 600, entre los cuales casi un centenar representaba el cuerpo de expertos en la construcción naval. Del mismo modo, Montalvo exigió la vigilancia directa del proceso de corte y arrastre de las maderas y el funcionamiento de una serie de industrias complementarias para el suministro de lonas, jarcias, alquitranes y demás productos necesarios para la fabricación de los buques. Y de esta forma, ya en 1765 pudieron botarse los dos primeros navíos de la nueva etapa, el *San Carlos* y el *San Fernando* (ambos de 80 cañones), el año 1766 salió de gradas el navío *Santiago (a) América* (de 60 cañones) y el año 1767 se terminó la construcción del navío *San Luis* (de 80 cañones).

A partir de aquí los resultados fueron realmente sobresalientes, pues la producción se distinguió tanto por el número como por la calidad, y así lo demuestran las cifras (diez navíos y siete fragatas en quince años) y las largas etapas de servicio de las embarcaciones botadas desde la segunda mitad de los años sesenta hasta la crisis constructiva de 1780. En efecto, en esa fecha la producción se detuvo como resultado de la guerra de la Independencia de las Trece Colonias, en la que España intervino a favor de los insurgentes y al lado de Francia frente a Inglaterra, de modo que la paralización de las gradas duró tanto como la contienda.

Así pues, en 1783 se asistió a la reanudación de la actividad con la construcción de una serie de grandes unidades, las dos primeras de las cuales (dos gigantes de 114 cañones, a los que seguirían un tercero con idéntica artillería al año siguiente y otros dos en 1789 y en 1793, ambos con 120 cañones) fueron

botadas en el año 1786, dando inicio a la última fase expansiva del arsenal de La Habana, que se prolongaría hasta la nueva guerra contra Inglaterra iniciada en 1796, año en que se construiría la última embarcación del siglo. En efecto, en febrero de 1797 la derrota de la flota española en Portugal en aguas del Cabo de San Vicente decidió el futuro del arsenal. Pocos meses antes se había suspendido la construcción del navío *Real Familia* (también de 112 o más cañones) por falta de recursos económicos para seguir adelante con su fabricación, de modo que la fragata *Anfitriote* pasaba a ser el último barco en salir de gradas en el siglo XVIII. Pudo entonces entonarse el réquiem por el arsenal de La Habana, que no sólo fue el más importante astillero americano, sino también el más relevante centro naval de todo el Imperio español a todo lo largo del siglo XVIII.

La reconstrucción del arsenal vino acompañada de una reestructuración de las defensas de la bahía. Por un lado, se repararon todas las que habían estado en uso antes de la ocupación británica. Y, por otro, apenas desalojados los ingleses, se afirmó el flanco norte de la bahía mediante la construcción de la gran fortaleza de San Carlos de la Cabaña (1763-1774), que se convertiría en el mayor edificio militar levantado por España en América. Dirigidos los trabajos por el brigadier Silvestre Abarca entre 1763 y 1764, la fortaleza, concebida siguiendo los más modernos avances de la arquitectura castrense, se abría por una monumental puerta de acceso, se extendía a lo largo de 700 metros, contaba con una amplia plaza de armas y una serie de cuarteles capaces de albergar hasta seis mil soldados y estaba defendida por ciento veinte cañones de bronce (muchos provenientes de la factoría de Barcelona), que por cierto no tuvieron ocasión de entrar en la acción, pues la plaza nunca fue volvió a ser atacada, por lo que sus funciones se limitaron a servir de cuartel a una selecta guarnición. Con la paralela construcción de otras fortalezas auxiliares (como los castillos del Príncipe y de Santo Domingo de Atarés), ahora sí que La Habana pasaría a ser una ciudad inexpugnable.

También, apenas cicatrizado el trauma de la invasión inglesa, La Habana hubo de aceptar el reto de la implantación de la libertad de comercio, que finalmente acabó convirtiéndose en una medida beneficiosa para sus intereses. En 1765, en efecto, se entró en una etapa diferente para el comercio entre la metrópoli y las plazas de Ultramar, que sin contrariar frontalmente la hegemonía de Cádiz significaba el abandono del sistema de puerto único y su sustitución por un sistema de contactos multilaterales entre diversos puertos metropolitanos y diversos puertos americanos, lo que de hecho dejaba expedito el camino para la instauración del libre comercio en sentido pleno. El primer paso en esta vía, que tuvo todavía un alcance reducido, fue la promulgación del llamado decreto de Comercio Libre de Barlovento (1765), que consistió en la autorización del tráfico directo a nueve puertos peninsulares (Barcelona, Alicante, Cartagena, Málaga, Cádiz, Sevilla, Gijón, Santander y La Coruña) con diversas islas antillanas (Santo Domingo, Puerto Rico, Margarita, Trinidad y, sobre todo, Cuba). Aunque se trataba en

general de áreas secundarias e incluso deprimidas, fueron muy numerosos los barcos que utilizaron los registros de Barlovento. Además, hay que decir que los efectos se vieron ampliados por la disposición que permitía la visita de diversos puertos caribeños en el transcurso de la misma expedición, lo cual facilitaba el comercio intercolonial, que también se estaba liberalizando paralelamente por las mismas fechas. En cualquier caso, la consecuencia más importante fue crear la conciencia entre las autoridades y los implicados del progresivo estado de disolución del monopolio gaditano, del abigarramiento producido por la coexistencia de los regímenes diferentes de flotas, registros sueltos, compañías privilegiadas y correos marítimos y, en resumidas cuentas, de la necesidad de una profunda transformación y simplificación del tráfico colonial, de una reforma completa de la Carrera de Indias.

El Decreto de Libre Comercio de 2 de febrero de 1778, que incorporaba al ámbito liberalizado las regiones de Perú, Chile y Río de la Plata, apenas si tuvo trascendencia en razón de su breve periodo de funcionamiento, pues a los pocos meses dejaba paso al más completo Decreto de Libre Comercio de 12 de octubre de 1778, que establecía el tráfico directo entre trece puertos españoles (los nueve ya citados, más los de Palma de Mallorca, Los Alfaques de Tortosa, Almería y Santa Cruz de Tenerife, a los que se sumarían más tarde algunos otros) con numerosos puertos de toda América, entre los cuales figura como uno de los llamados “puertos mayores” el de La Habana. El Libre Comercio se mantuvo vigente hasta el 21 de febrero de 1828, en que fue derogado, casi cuatro años después de haberse independizado la mayor parte de las colonias americanas, aunque no Cuba. Entre las novedades más importantes introducidas destacaba un sistema arancelario menos gravoso y más flexible con una discriminación proteccionista en favor de los productos nacionales, una serie de medidas en favor de la nacionalización del transporte (barcos exclusivamente de propiedad nacional y tarifas proteccionistas para los de fabricación española o hispanoamericana) y la creación de una serie de “consulados nuevos”, entre ellos el de La Habana.

Sin embargo, el comercio habanero, y esta es otra de las grandes novedades del siglo, cada vez fue dependiendo menos de los puertos peninsulares y más de los contactos con su poderoso vecino, los Estados Unidos. Esta relación estuvo condicionada por el éxito de la producción azucarera y, en general, por la difusión del sistema de plantaciones, que incluía, junto al azúcar, el café (que conocería un aumento espectacular a partir de los primeros años del siglo XIX) y el tabaco, aunque este renglón fue menos rentable, dado que su comercio estuvo mediatizado por el Estado. En paralelo a esta conversión de Cuba en una colonia de plantación, la introducción de esclavos negros se incrementó de modo muy considerable a partir del último tercio del siglo, primero mediante la actuación de la Compañía Gaditana de Negros (fundada en 1765 pero con un funcionamiento deficitario desde su quiebra de 1772 hasta su definitiva disolución en 1779) y

después gracias a la liberalización del tráfico, que encuentra su respaldo oficial en la Real Cédula de 28 de febrero de 1789, decretando la libre introducción de esclavos africanos, justo en el momento en que se va a producir la sustitución de la primacía de Cádiz por la de los puertos estadounidenses (singularmente, en 1793-1807 y 1809-1815).

En efecto, la duradera coyuntura bélica en que se ve sumida España en los años que median entre 1793 y 1814 (guerra de la Convención en 1793-1795, guerra contra Inglaterra en 1797-1802 y reanudada a partir del fin de la paz de Amiens en 1804, guerra de la Independencia en 1808-1814), más el estallido de los movimientos de emancipación en la propia América a partir de 1810, permiten a Cuba aflojar sus vínculos con la metrópoli y establecer otro tipo de relaciones con su entorno inmediato. Particularmente los Estados Unidos se convierten en el principal cliente de La Habana, enviando sus productos (harina, clavazón, duelas y maquinaria) contra el azúcar cubano (que ha triplicado su producción en la década de 1792-1802), a cuyas remesas hay que sumar la plata amonedada, procedente del situado de Nueva España. Un cambio radical de la economía, que también se experimenta de modo negativo en el sector marítimo, con la crisis del arsenal habanero, el incremento de los fletes y la acción del corso británico. Sin embargo, estas coordenadas cambiarán a partir de 1815 por una serie de factores agregados que preludian los rasgos que caracterizarán a La Habana ochocentista.

Los cambios no sólo se produjeron en el terreno de la economía, sino que afectó a los restantes niveles de la vida de La Habana, como fue el mundo de la cultura. Efectivamente, en contraposición al siglo XVII, periodo durante el cual la ciudad había mantenido un bajo nivel cultural, por el predominio a ultranza del utilitarismo y la falta de un mecenazgo eclesiástico (sin ni siquiera un obispado propio) y de un mecenazgo nobiliario (“Cuba era un páramo en materia de nobleza titulada” señala Ramón Maruri para los albores del Setecientos), la difusión de la Ilustración contribuyó al esplendor habanero del siglo XVIII, especialmente en su último tercio, es decir tras la ocupación inglesa⁹.

Así, si con la actividad del Colegio Seminario de San Carlos y San Ambrosio (fundado en 1689 y regentado por los jesuitas hasta su expulsión en 1767) y con la creación por iniciativa de los dominicos de la Universidad de San Jerónimo de La Habana (1721-1728), dotada de estudios de filosofía y teología, cánones y derecho, pero también medicina, se había iniciado la institucionalización en el mundo de la cultura, los centros que realmente difundieron las Luces fueron aquellos que representan los valores y los ideales del siglo, como la Sociedad Económica de Amigos del País (1793, con una vida más dinámica que su homóloga de Santiago) y el Consulado (1794).

⁹ C. NARANJO OROVIO y T. MALLO GUTIERREZ (eds.): *Cuba, la perla de Las Antillas. Actas de las I Jornadas sobre “Cuba y su Historia”*. Aranjuez: Doce Calles, 1994.

La Sociedad Económica de Amigos del País, promovida por el gobernador Luis de las Casas, su director Luis Peñalver y, posteriormente, Francisco de Arango (figura fundamental en la renovación económica de la ciudad), desarrolló una intensa labor, que se manifestó en la creación de una Biblioteca Pública, la edición del periódico *Memorias de la Sociedad Económica* (que se sumaba al anterior *Papel Periódico de La Habana*, fundado por Luis de las Casas en 1790) y, sobre todo, la fundación del Jardín Botánico dirigido por Juan Antonio de la Ossa, ya en 1818. Vinculados tanto a los periódicos como a la sociedad patriótica estuvieron José Agustín Caballero (que intentó sin éxito la introducción de la filosofía moderna en la Universidad) y el médico Tomás Romay, celebrado por sus estudios epidemiológicos y su campaña en pro de la vacuna antivariólica (antes de la llegada de la Expedición Filantrópica de la Vacuna dirigida por Francisco Javier Balmis y José Salvany) y por la creación de la Cátedra de Medicina Clínica en el Hospital Militar de San Ambrosio en La Habana (1797), el mismo que acogería la primera Escuela de Química (1820). A ellos hay que sumar la figura de Félix Varela, que contribuyó a la difusión de las ciencias experimentales modernas con sus escritos y con su labor en el Seminario de San Carlos y San Ambrosio, donde creó el primer Gabinete de Física Experimental de la isla de Cuba.

Y, por último, hay que dedicar un capítulo aparte al ya citado Francisco de Arango y Parreño, miembro de la Sociedad Económica, síndico del Consulado y autor de varios escritos a favor del fomento económico de la isla, juzgado siempre compatible con el sistema de relaciones entre la metrópoli y las colonias. Sus ideas aparecen ya con claridad en su *Discurso sobre la agricultura de La Habana y medios de fomentarla* (1792), pero aún más plenamente expuestas se encuentran en otro escrito impreso por cuenta del propio Consulado, encabezado significativamente con una cita de Jovellanos y de título largo y explícito: *Informe del síndico en el expediente instruido por el Consulado de La Habana sobre los medios que conviene proponer para sacar la agricultura y el comercio de la isla del apuro en que se hallan* (1809).

Debe destacarse igualmente la labor desempeñada por la Comisión Real de Guantánamo, dirigida por el conde de Mopox, que permaneció varios años asentada en la isla (1796-1802). Si bien fue una expedición menor dentro del conjunto de las programadas en la época, sus objetivos sumaban el interés por la historia natural a una deliberada política de fomento, encaminada entre otros fines al establecimiento de una población y un puerto en la bahía de Guantánamo, el levantamiento de una red de caminos en torno a La Habana y la apertura de un canal desde el río de Güines hasta la capital.

La arquitectura encontró campo abonado en las nuevas construcciones militares (arsenales, fortalezas y cuarteles, con el ejemplo señero del fuerte de San Carlos de la Cabaña), así como en diversos edificios civiles, como la Casa de

Correos (1770-1792) o la Casa de Gobierno (1776-1792), y en la necesidad de modernizar el solar urbano con lugares de esparcimiento, jardines, fuentes y monumentos públicos. En este sentido, el Jardín Botánico aparecía así en una descripción escrita en 1819 (el año siguiente de su inauguración). “De aquí hasta su término corre una calzada sólida de cuatrocientas varas con seis de ancho, que por su lado presenta más que dividen los tramos aplicados a su labor. El primero repartido en dos cuadros, y el segundo en otros dos cuadros, subdivido cada cual en ocho triángulos por otras tantas avenidas a su centro que ocuparán las estatuas de Neptuno y Apolo. El terreno se parte en otros dos que servirán para laberintos, y lo sobrante se dedica al cultivo de lo necesario para el alimento de los diez esclavos adscritos al trabajo. Los puntos en que coinciden los cuadros principales serán adornados, el primero y el último con fuentes y el de en medio con un Cenador”.

Y, finalmente, otro de los edificios más emblemáticos de la capital desde esta época y hasta nuestros días se debió justamente a la nueva jerarquía adquirida por la ciudad en el terreno eclesiástico, con la creación de la diócesis de La Habana (separada de la de Santiago) el 10 de septiembre de 1787 y la transformación de la primitiva iglesia de los jesuitas (1742-1767) en la soberbia Catedral, consagrada en 1789.

En el campo de las letras, hay que señalar, como paso previo, la implantación de la imprenta en 1765 (adelantándose a la de Santiago de 1793). En el terreno de la literatura, sobresalieron, en un género muy característico de la América de la época, los poetas Manuel de Zequeira y Arango (*Oda a la piña*) y Manuel Justo de Rubalcava (con su silva *Las frutas de Cuba*), a cuyos nombres hay que unir el del dramaturgo Santiago de Pita, autor de una serie de obras muy propias del barroco final, como puede ser *El príncipe jardinero y fingido Cloridano* (1773). Finalmente, si la música popular alcanzó una gran difusión a partir de las comunidades africanas presentes en la isla, en La Habana nació el que sería el mejor músico del barroco cubano, Esteban Salas, que, sin embargo, estuvo vinculado, en la etapa más fecunda de su producción (misas, motetes, villancicos), a la catedral de Santiago, ciudad que custodia sus restos mortales en la iglesia del Carmen.

A principios del siglo XIX, La Habana es una ciudad dinámica que, una vez superadas las vicisitudes de las guerras imperiales y de las guerras de la emancipación del continente americano, y también las consecuencias de haber tenido que comportarse durante muchos años como una verdadera plaza de armas de la resistencia española (sin apenas aspiraciones independentistas, salvo por la epistódica conspiración de Román de la Luz en octubre de 1810), recoge los frutos

de un espectacular crecimiento material, basado esencialmente en la economía de plantación, en ese “contrapunteo del tabaco y el azúcar” que dijo el gran antropólogo Fernando Ortiz¹⁰.

La ciudad ha crecido, gracias a la inmigración española y a la importación de esclavos africanos (aunque los primeros se instalan más en las ciudades y los segundos son desplazados por lo general al campo), hasta alcanzar en el censo de 1827 los cien mil habitantes. Como resultado, se ha producido no sólo una notable expansión del solar urbano sino también un sobresaliente proceso de embellecimiento arquitectónico, manifestado en la aparición de nuevos edificios y de nuevas plazas y paseos. La ciudad está recorriendo el camino que habrá de llevarla a convertirse en una urbe proverbialmente hermosa, la capital de la joya del Imperio insular español del siglo XIX, esa Cuba que ya aparece como la “Perla de las Antillas”.

CARLOS MARTÍNEZ SHAW

Real de número de la Academia de la Historia

¹⁰ F. ORTIZ. *Contrapunteo cubano del tabaco y el azúcar*. Prólogo de B. MALINOWSKI. Barcelona: Ariel, 1973.