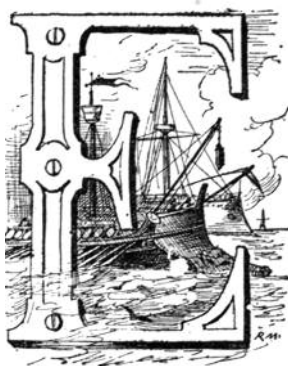


EL REAL ARSENAL DE LA HABANA

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ
Doctor en Historia Contemporánea



Antecedentes



Es indudable que desde la fundación de la villa de San Cristóbal de La Habana hace más de 500 años, esta ciudad y su puerto se convirtieron en una posición estratégica para España por diferentes causas: su bahía, inmejorable como puerto natural; su posición geoestratégica, que le llevó a reunir a las flotas que retornaban de Indias a la Península; sus bosques y las maderas de excelente calidad para la construcción de los buques; su población, con personal cualificado y no cualificado como mano de obra, y el capital que se reunía en esa ciudad procedente de las Indias y de sus posteriores fortificaciones. Todo ello hizo

de este enclave un centro de construcción de buques, de reunión de flotas y, posteriormente, la cabecera del Apostadero de La Habana.

No obstante, el primer intento de establecer unos astilleros fijos para la construcción de buques para la Armada se recoge en la obra *Planta o proyecto que en virtud de orden de su Magestad ha formado el señor Don Bernardo Tinagero de la Escalera, del Consejo de Su Magestad, y su Secretario en el Real de las Indias, y junta de guerra de ellas, de lo que se ha de observar, y reglas con que se ha de hacer la fábrica de diez bageles, y dos pataches, que su Magestad ha resuelto se construyan en el Puerto de la ciudad de La Habana, y de los medios para el coste de la expresada fábrica, y manutención luego que estén en perfección los Bageles, como también de su destino, y Navegación*, de 1713, en el que se establecía:

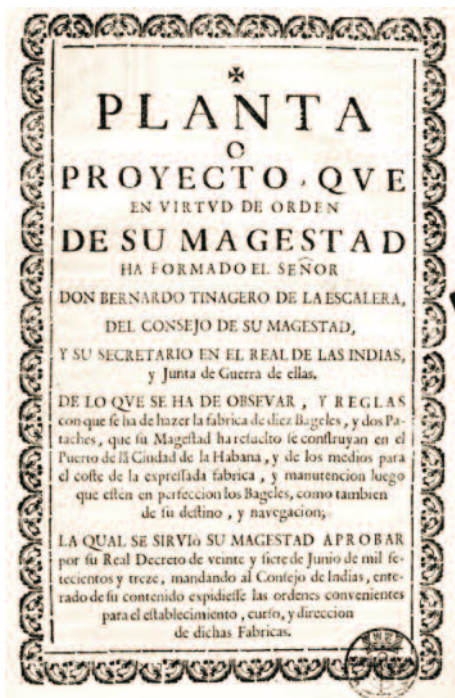
«... Resulta que esta fábrica, como dicho es, se ha de fundar en La Habana, dando principio lo primero para ello con el corte de madera, en el sitio más cercano al Astillero, y este se ha de formar en la playa del mismo puerto de La



Mapa de la bahía de La Habana anterior a 1702, cuando todavía no se habían establecido los astilleros en la ciudad.

Habana de Castillos para adentro, en el parage más capaz, donde sin confusión puedan cómodamente trabajarse, por la posición de peones, y Oficiales, que han de ser necesarios, e igualmente para el expresado sitio, sea también commodo, y conveniente para el mas seguro botadero al agua de los Bañales.»

Aunque finalmente no llegaron a construirse, estableció las bases para lo que posteriormente se iba a realizar.



Portada de *Planta o proyecto que en virtud de orden de su Magestad ha formado el señor Don Bernardo Tinagero de la Escalera, del Consejo de Su Magestad...*, de 1713. (Museo Naval de Madrid).

El primer astillero (1722-1735)

En 1722, e impulsado por Andrés de Pes y José Patiño, comienza a construirse el primer astillero situado entre el Castillo de la Fuerza y la Contaduría. Adolecía de falta de espacio, por lo que parte de sus instalaciones no podían estar en el recinto destinado para ello y, a pesar de hallarse en pleno centro de La Habana e intramuros, no era el mejor emplazamiento. Además, tenía una sola grada y la botadura de los buques no era nada fácil.

No obstante, a partir de 1723 empezó su andadura, y al año siguiente ya había construido su primer buque, el navío *San Juan*, de 50 cañones, de la mano de Juan de Acosta, figura fundamental en el Astillero de La Habana durante más de tres décadas. Fue asentista, constructor y posteriormente capitán de la Maestranza. El 7 de mayo de 1731

firmó un asiento para construir un buque al año, y hasta 1740 salieron bajo su autoridad quince navíos, seis fragatas y tres paquebotes.

Tras la llegada del nuevo comisario de Marina, Lorenzo Montalvo, en los primeros años de la década de los treinta, y a pesar de un inicio con Acosta en apariencia normal, aparecieron disensiones entre ambos, lo que hizo que al comienzo de la siguiente década fuera relegado como asentista, aunque continuara como capitán de la Maestranza.

Como ya adelantamos, el primer astillero tenía muchas deficiencias; al carecer de talleres y forjas, no podía hacer instalaciones fijas y estaba expuesto al público, con lo que se decidió su traslado hacia una zona alejada del centro, fuera de las murallas de La Habana, donde se comenzarían las obras.

El Arsenal de La Habana (1736-1762)

En cuanto a la construcción del segundo astillero, germen del Real Arsenal, parece que su génesis es bien temprana, coetánea del primero. Según se establece en el artículo de Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (1), existen dos documentos en el Archivo Nacional de la República de Cuba donde se vislumbra que desde el comienzo de la construcción del primer astillero ya se veía la necesidad de encontrar un nuevo lugar para asentarlos.

Así se establece en fecha tan temprana en 1721 en el primer documento:

«... aclaración de terrenos extramuros al sur de la Zanja Real entre la ciudad de La Habana, Calzada de Guadalupe, el Arsenal, Barrio de Jesús María y costa del mar.» (2).

En el segundo, fechado en 1735, el contratista Juan Valentín Barroso establece unos «autos sobre las obras mandadas hacer para establecer el nuevo astillero fuera de la muralla delante del baluarte de la Tenaza» (3).

Asimismo, en un plano de la ciudad de La Habana del Museo Naval, no fechado pero anterior a 1735, se señala la situación de los «lugares para astillero» en la orilla de enfrente de La Habana (marcada con una X en el plano), cerca de lo que hoy sería Casablanca.

(1) ALFONSO MOLA, Marina, y MARTÍNEZ SHAW, Carlos (2015): *La economía marítima en España y las Indias: 16 estudios. (El Arsenal de La Habana en el siglo XVIII)*, Ayuntamiento de San Fernando, pp. 143-162.

(2) Archivo Nacional de la República de Cuba (ARNAC), Realengos, Leg. 97, n.º 41 (1721).

(3) ARNAC, Realengos, Leg. 68, n.º 1 (1735). Citados ambos por MARTÍNEZ SHAW y ALFONSO MOLA.



Plano de La Habana anterior a 1735, donde se señala la situación de los futuros astilleros en la orilla de enfrente de la ciudad (marcada con una X en el plano). Los iniciales estaban entre el Castillo de la Fuerza y el muelle de la Contaduría.
(Biblioteca Virtual de Defensa).

Otros dos documentos gráficos esclarecedores de cuándo se instalaron los Astilleros en La Tenaza nos los muestran dos planos de Archivo General de Simancas. El primero de ellos es el *Plano del astillero de La Habana: se representan en perspectiva los muros que lo cercan, almacenes, casas de grúas, navío dispuesto para botarle y costa opuesta al arsenal. Con carta de D[on] Lorenzo de Montalvo a D[on] José Patiño, La Habana, 26 de febrero de 1736*. Es un anexo de una de las cartas enviadas por Lorenzo Montalvo a Patiño, donde le da cuenta de un encargo que le había hecho este. En él se ve ya el esbozo de lo que iba a ser el Arsenal, con algunos tinglados montados y donde se representa ya una grada, y en la letra O se dice: «Demostración de un Navío al tipo de votarse: y paraje donde se deben construir». Esta letra se encuentra en tres lugares diferentes, que coinciden con los emplazamientos donde se iban a construir las gradas posteriores y donde vienen las profundidades del agua reproducidas. En la grada que parece ya estar construida, se ve un navío representado.

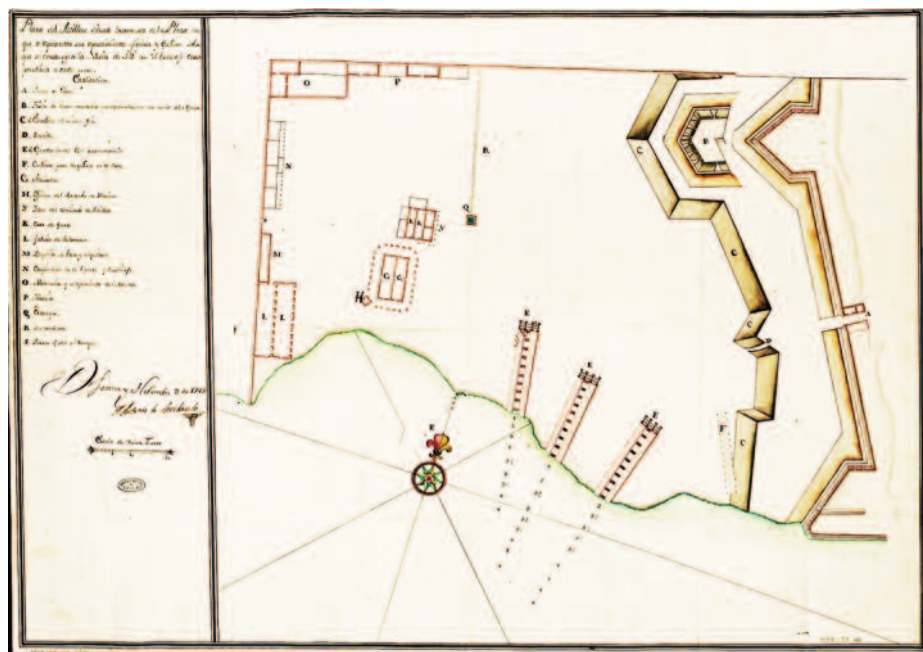
Parece que este plano, en una fecha tan temprana de 26 de febrero de 1736, muestra que el Astillero ya se encontraba adelantado y una grada en produc-

ción, mientras que las otras dos no estaban todavía construidas. Asimismo, Montalvo, en un documento de julio de 1736, da ya por finalizadas las obras del nuevo Astillero. Quizá estuviera acabada la primera grada, la muralla inicial del Arsenal y algunos tinglados, pero desde luego el Arsenal se iría conformando a lo largo del siglo XVIII hasta alcanzar su máximo esplendor a finales de la década de los 80.

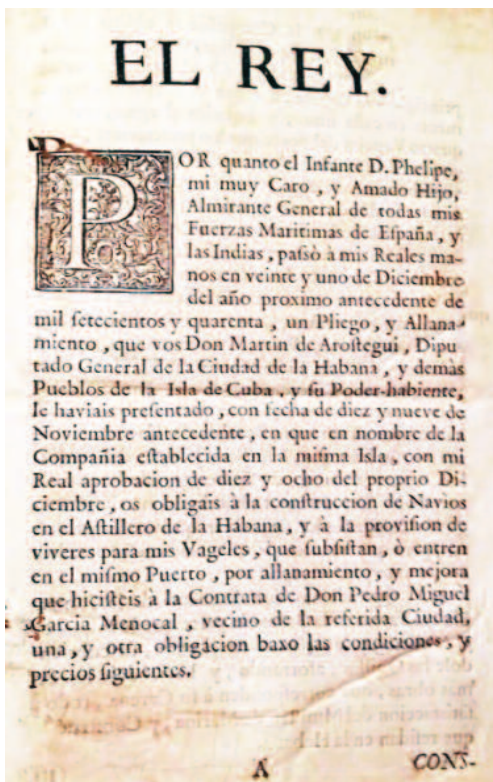
El segundo es un *Plano del Astillero situado extramuros de la plaza, en el que se representan sus repartimientos, oficinas y gradas sobre los que se construyen los Navíos de S. M. con el brazaje correspondiente a cada una. Fechado el 9 de noviembre de 1745*. En él se ven tres gradas ya construidas e indica la fecha de firma, el 9 de noviembre de 1745. Su propio título establece que ya se están construyendo en esa fecha navíos de S. M.

Muy interesante es la zanja que aparece tras la muralla de La Habana que, según reza en el plano, estaba construido debido a los avatares de la guerra del Asiento con los ingleses para prevenir los ataques.

Por todo ello, podemos concluir que ya se había comenzado a construir el nuevo Arsenal en 1735, que un año después parece que ya tenía una grada instalada y que en 1745 disponía de tres más y se encontraba en plena produc-



Plano del Astillero situado extramuros de la plaza, en el que se representan sus repartimientos, oficinas y gradas sobre los que se construyen los navíos de S. M. con el brazaje correspondiente a cada uno. Fechado el 9 de noviembre de 1745. (Archivo General de Simancas).



Real Orden de 18 de diciembre de 1740 de la Real Compañía de La Habana.

ción. Desde luego, su labor tuvo que convivir con el antiguo Astillero y pudo haber momentos en que ambos estuvieran en funcionamiento.

Desde el punto de vista de los constructores, ya vimos cómo Acosta fue perdiendo su predominio, pero aun así entre 1736 y 1740 llegó a construir cinco navíos y tres fragatas más (4).

Finalizado este contrato, se firmó la Real Orden de 18 de diciembre de 1740 de la Real Compañía de La Habana. Esta estaba presidida por Martín de Aróstegui, diputado general de La Habana y comerciante, y suponía la construcción durante diez años de tres o cuatro navíos anuales. La Real Compañía proporcionaría los medios logísticos y los materiales, la madera, el hierro y la clavazón, y se hacía cargo de la botadura y el mantenimiento de los buques. Asimismo, facilitaría la provisión de víveres para los barcos.

Fueron años difíciles para el asentista, que empezó la construcción de los buques en 1743, teniendo que anular el asiento en 1749, cuando la Compañía ya no podía aguantar las pérdidas, entregando los últimos navíos en 1750. En estos años de asiento se hicieron trece navíos y una fragata.

Esta situación supuso un paréntesis en la construcción, que duró hasta 1753, en que se empezaron nuevos buques. Uno de los motivos del parón fueron la reorganización del Astillero de la mano de Montalvo y la caída del marqués de la Ensenada en desgracia, que no se superó hasta que Julián de

(4) PEZUELA, Jacobo de la (1863-1866): *Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico de la Isla de Cuba. (Buques de guerra construidos en el Arsenal de La Habana y en el antiguo astillero entre 1724 y 1870)*. Madrid: Imprenta del Establecimiento de Mellado a cargo de Joaquín Bernat.

Arriaga no se aposentó en el cargo y pudo dedicarle recursos a La Habana. En esta etapa, hasta la toma por los ingleses, se construyeron dos navíos, dos fragatas, tres bergantines y paquebotes y una goleta.

En cuanto a la construcción del Arsenal, se continuó con la mejora de las instalaciones no solo en la zona de La Tenaza, sino también en el muelle de lo que sería la machina, muy cercano a la futura Comandancia General de Marina. Destacar la utilización de la energía hidráulica gracias a un canal que conducía el agua del río Almendares (La Chorrera) al este de la muralla de La Habana. También servía para poder autoabastecerse, una de las funciones primordiales de un Arsenal en aquellos días.

El avance fundamental asociado a la energía hidráulica fue la sierra hidráulica para el corte de la madera, uno de los adelantos del naciente Arsenal. Aunque ya se tienen indicios en 1748 de su construcción, recordar que en el plano de 1745 no aparecía en la descripción. Además, encontramos la maqueta del Museo Naval de Madrid fechada en 1744 y los planos de la sierra firmados el 5 de octubre de 1761.

La siguiente mejora del nuevo Arsenal fue la machina, aunque se encontraba fuera de este. En concreto a partir de 1753, en que se ponen los cimientos de la machina de arbolar y se comienza la construcción de lo que sería el muelle. Su construcción quedó en suspenso por el ataque de los ingleses a La Habana, que destrozaron todo lo que se había levantado. El muelle estaba pensado no solo para arbolar y desarbolar los buques, sino también para carenarlos. En su parte más cercana a la plaza de San Francisco, se encontraba lo



Maqueta del Arsenal de La Habana en el Museo Naval de Madrid, fechada en 1754, aunque se cree que su construcción es anterior.



Detalle del plano del puerto de La Habana y su Arsenal en 1789, que muestra cómo fue finalmente construida la machina. Véase la leyenda.

y su Arsenal de 1789. En la parte inferior de este plano aparece la figura de una machina y una leyenda muy clarificadora de la época de finalización definitiva de la instalación, en la que se puede leer:

«Bista de la machina tomada de perfil desde el pto A en la bahía que por disposición del Exmo. Sr. Comte. General D. Juan Axaoz, se colocó en su torreón el día 17 de abril de 1789 después de 36 años de plantados sus cimientos. Los aparejos fuera del muro van a parar a la muralla B.»

Gracias a esta inscripción sabemos que se empezó a construir en 1753, y por lo tanto el muelle, que se reutilizó lo ya levantado y que fue destruido por los ingleses, y en abril de 1789 la machina ya se encontraba finalizada y lista para su utilización.

Ya vimos que en 1745 ya estaban construidas tres gradas y una cuarta fue edificada posteriormente. Aún así, existió un proyecto de una grada que permitiría la construcción de tres buques a la vez. Era el *Plano geométrico, con sus elevaciones y Secciones Orthographicas. De tres diques secos para la construcción y carena de los Navíos de la Rl Armada*, que nunca se llegó a ejecutar.

A partir de 1761 y con la llegada del rey Carlos III, comenzó un período de impulso de la construcción naval, al intentar doblar el número de navíos. Ello se debió a la firma del Tercer Pacto de Familia, que asignaba nuevos ingresos

que después sería la Comandancia General de Marina del Apostadero de La Habana.

En cuanto a la machina en sí, encontramos un plano de 9 de febrero de 1761, unos meses antes de la llegada de los ingleses, titulado *Plano de la Torre para arbolar y desarbolar los navíos de S. M.* donde parece que el proyecto inicial no fue lo que al final se construyó.

Otra de las fuentes que podemos utilizar es la maqueta de la machina que se encuentra en el Museo Naval, que es la que finalmente se instaló en el muelle de la machina. En cuanto a la fecha de la instalación, tenemos un dato fundamental en el *Plano del Puerto de La Habana*

para el Arsenal de La Habana. Todo ello se vio truncado con el ataque y toma de ciudad por los ingleses el 17 de agosto de 1762.

La toma por los ingleses de La Habana (1762-1763)

Desde el punto de vista de la Real Armada, la estancia y posterior salida de los ingleses de La Habana tuvo unas consecuencias desastrosas. Se destruyeron todos los buques que había en la bahía y también todos aquellos que estaban en construcción en las gradas del Real Arsenal, lo que significó un varapalo para las fuerzas estacionadas en aguas americanas.

Además, el 22 de agosto comenzaron los ingleses el aniquilamiento de los navíos del Arsenal, destrozando todo lo que se pudiera utilizar, como la sierra hidráulica, la machina, etcétera.

Ovidio Ortega en su libro cita un oficio mandado a Arriaga por Montalvo donde le da la novedad de lo sucedido y establece:

«Ya impuse a V. E. que habían desbaratado las gradas sobre las que se hacía la construcción; y teniendo aquéllas porción de madera, han embarcado toda la útil con la que se hallaba en el astillero y vendido la que consideraron inútil... Acaban de destrozarse las ruedas y demás útiles de la sierra de agua que se hallaba en el astillero; y, esto, después de haberse servido de ella con mucha utilidad. Ayer han deshecho la rueda con que movía la Machina; y con hachas han roto las puertas de los almacenes del astillero... Algunos de los ingleses de graduación explican que su intento es dejar este puerto en estado de que el Rey no pueda construir más navíos en seis años.» (5).

Toda esta destrucción significó la paralización del Astillero y el Arsenal hasta 1765. A lo largo de todo el siglo XVIII, con la configuración de departamentos y apostaderos, se intentaron reforzar los tres pilares del poder naval (6) para formar la Armada española. Con esta acción los ingleses pretendieron dejar a cero dos de estos pilares: los buques y el Arsenal; en esta ocasión no lo conseguirían por la capacidad de resiliencia que la Real Armada y España tenían en ese momento. Un nuevo intento tendría lugar durante nuestra Guerra de la Independencia, esta vez con mucho mejor resultado para los ingleses.

(5) ORTEGA PEREYRA, Ovidio (1998): *El Real Arsenal de La Habana*. La Habana: Editorial Letras Cubanas, p. 54.

(6) El poder naval de una nación se puede medir, de una forma simplificada, como el producto de tres factores. Los buques, las bases navales y la moral y el adiestramiento de sus dotaciones. Cuando uno de los factores del producto es cero o se aproxima a este número, el valor total de la multiplicación se acerca a cero.

La recuperación y caída del Real Arsenal de La Habana (1763-1805)

Tras la recuperación de La Habana y debido al desastre que había sufrido la Real Armada, se publica la Real Orden de 16 de abril de 1763 (7) que mandaba iniciar un plan de construcción en La Habana de dos navíos anuales de 80 cañones y reparar los almacenes y demás lugares del Astillero que hubieran sido dañados por los ingleses. Asimismo, por Real Orden de 17 de diciembre de 1763 se crea la Intendencia de Marina.

En 1765 ya se encontraban las cuatro gradas construyendo navíos en ese intento de Arriaga de revitalización de la fuerza naval, bajo la construcción de Pedro de Acosta.

Por Real Orden de 13 de abril de 1767 se nombraba al jefe de Escuadra Juan Antonio de la Colina Racimes comandante general del Apostadero de La Habana, con claras funciones logísticas asociadas y el mandato de agilizar las construcciones de buques, para lo que le iba a ayudar Mateo Mullán en la revitalización de lo que sería el Real Arsenal de La Habana. Fruto de este impulso fue la construcción del navío *Santísima Trinidad*, coloso de los mares.

Llegado este momento, se hace necesario el repaso de las ordenanzas que dieron lugar a los arsenales y al Cuerpo de Ingenieros de la Armada.

Las necesidades constructivas de nuestra nación y su impulso exigían de profesionales que tuvieran la mayor formación técnica en la construcción de buques. Esta necesidad vino reflejada en la *Real Ordenanza de S. M. para el establecimiento del Cuerpo de Ingenieros de Marina* de 1770, donde se establecía:

«Por cuando conviniendo a mi Servicio crear un Cuerpo de Ingenieros de Marina, a cuyo cargo se construyan, carenen, recorran y cuiden de los bajeles de mi Armada, y practicar las demás operaciones correspondientes a este Cuerpo facultativo, y siendo también de mayor importancia se componga de sujetos hábiles e instruidos en la teoría y práctica de esta profesión: He resuelto su establecimiento y el de una Escuela de Cadetes de distinguido nacimiento... y quiero que uno y otro se gobiernen por esta ordenanza...»

Y posteriormente decía:

«Los Oficiales de este Cuerpo se distribuirán en los Departamentos, y Astilleros de Europa, y América, según las urgencias, y el número de Bajeles que hubiese que carenar, y construir, Edificios hidráulicos, y civiles, que fabricar, y reconocimientos de Montes que convenga hacer.»

(7) SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel (2009): «La revitalización de La Habana en época de Lorenzo Montalvo, 1765-1772». *Revista de Historia Naval*, núm. 105, pp. 71-101.

Por Real Orden de 23 de mayo de 1772 se nombra al sucesor de Colina, fallecido, comandante general responsable de la construcción de buques.

Una disposición importante para entender cómo se transformó la organización del Arsenal de La Habana, una vez creado el Cuerpo de Ingenieros, es el *Título XI de la Ordenanza de S. M. para el mejor methodo de conservar los Pertrechos de los Vaxeles de la Real Armada: Mando Militar de los Arsenales de Marina, y exercicio de las Funciones del Cuerpo de Ingenieros de ella en Indias*, del año de 1774, donde se establecen, entre otras cuestiones, el aprovisionamiento de pertrechos y víveres de los buques en el puerto de La Habana y la organización de los servicios del Arsenal.

«Siendo de la mayor importancia uniformar en todo lo posible el methodo de conservar los Pertrechos de los Vaxeles de mi Real Armada, y establecer el Mando Militar de Arsenales, como también el exercicio de los Empleos y Funciones del Cuerpo de Ingenieros de Marina en todos mis Dominios; he mandado, para que asi se verifique en los de Indias con arreglo á mis Reales Ordenanzas de 28 de Mayo y 13 de Agosto de 1772, estender el siguiente Titulo XI, que deberá desde luego observarse como parte y continuación de la primera.»

No obstante, en 1776 se promulga la *Ordenanza de S. M. para el Gobierno Militar, y Económico de sus Reales Arsenales de Marina, Dividida en dos Tratados*, donde en su preámbulo entre otras cosas dice:

«... por tanto he resuelto, que, anuladas las Ordenanzas anteriores de Arsenales, é Ingenieros, se observe inviolablemente en todos mis Dominios quanto se previene en los dos Tratados de ésta, segun se expresa en los Artículos siguientes.»

En 1780 hubo un parón durante tres años en la construcción debido a la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos, reanudándose con más vigor. Como ya vimos, en 1789 se puso a funcionar definitivamente la machina del Arsenal de La Habana, 36 años después de ponerse sus cimientos.

En 1792 se finalizó la cuarta grada, como lo indica la obra de fray Nicolás Pacheco, *Oración panegórica que en la solemne acción de gracias á Dios y á su Santísima Madre en la advocación de la Merced, por la feliz conclusión de la grada de construcción finalizada en el astillero de la Habana* (8).

(8) PACHECO, fray Nicolás (1792): *Oración panegórica que en la solemne acción de gracias á Dios y á su Santísima Madre en la advocación de la Merced, por la feliz conclusión de la grada de construcción finalizada en el astillero de la Habana*, La Habana, ed. José Boloña.



Plano del puerto y ciudad de La Habana de 1798.

Con la llegada de Carlos IV se empezaron a agudizar los problemas económicos de la Hacienda española, agravados con la entrada en guerra con Inglaterra en 1796. A partir de la derrota del cabo de San Vicente en 1797 —punto de inflexión junto con Trafalgar del declinar de la Real Armada—, se paralizan las construcciones de grandes buques. Con la firma de la Paz de Amiens en 1802 se recuperó cierta actividad en el Arsenal con la construcción de pequeños buques. En 1805 el combate de Trafalgar marcaría el segundo punto de inflexión, que provocaría la casi desaparición de la Real Armada.

En este período (1763-1805) se construyeron 23 navíos, 13 fragatas, ocho bergantines, 13 goletas, una corbeta, tres paquebotes, cinco gánguiles, cuatro pontones y un chavetín.

Tras Trafalgar y la Guerra de la Independencia. El devenir del Astillero a lo largo del siglo XIX (1805-1894)

Desde luego, la pérdida del poder naval de España no se debió a una única causa. Ni solo se puede achacar al posible mal gobierno de los ministros del

ramo, ni a las pérdidas sufridas en San Vicente o en Trafalgar, que sin duda fueron muy severas, ni a la falta de recursos materiales y económicos de los que desde finales del siglo XVIII adoleció nuestra Real Armada, ni a la pérdida de moral de las dotaciones, ni a la falta de pertrechos de nuestros arsenales, ni a los sucesos que tienen lugar durante la Guerra de la Independencia. Es una suma dolorosa de acontecimientos y situaciones, entre los que, no cabe duda, tuvo una influencia crucial la Guerra.

Como ya comentamos en el punto anterior, la situación de nuestra Armada tuvo antes de la Guerra de la Independencia dos puntos de inflexión claros. El primero fue en 1797, en que alcanzamos nuestro mayor poder naval del siglo XVIII, aunque con grandes problemas en organización, instrucción y adiestramiento, y se produce el desastre de San Vicente. El segundo fue el combate de Trafalgar en 1805. Esta última circunstancia fue crucial para la Real Armada y trajo consigo la trágica pérdida del control sobre nuestros mares, vacío que otras naciones estuvieron prontas a rellenar, pasando la titularidad absoluta a manos de la Gran Bretaña.

En este tiempo el Arsenal de La Habana entró en un letargo del que solo despertó en pequeños períodos a lo largo del siglo XIX. Para darnos una idea del auténtico descalabro que sufrió la Real Armada, únicamente hay que ver las bajas de navíos que sufrió entre 1808 y 1811. De los 48 que había en 1808, causaron baja 22, y del resto solo ocho estaban armados. Desde entonces hasta 1814 lo único que hicimos fue perder barcos, hasta 24, quedando armados únicamente cuatro, y en 1816 la cifra era de 22 y solo dos armados.

Por supuesto, el Arsenal de La Habana siguió la misma suerte y no se volvió a construir ni un solo buque hasta 1843... cuatro décadas de pequeñas reparaciones y carenas y de destrucción del Arsenal.

En el *Plano del Real Arsenal de La Habana en la costa Norte de la Isla de Cuba*, fechado en 1816, de Honorato Bouyón (9), hay una leyenda que dice: «... en donde se aprecia las dificultades para un maior ensanche», que recoge los intentos del autor de impulsar el Arsenal, aunque las dificultades eran de otro tipo —económico, organizativo e institucional—, y no precisamente de espacio. En este plano ya una de las cuatro gradas iniciales se encontraba inutilizada, estableciendo una diferencia entre la parte industrial y la zona de carenas y construcciones.

El 23 de abril de 1825 y ante la ruina de la nación, de la hacienda y de la Real Armada, se solicita desde la Dirección General de la Real Armada al comandante general del Apostadero de La Habana: «... que proponga a la mayor brevedad posible las grandes economías que las circunstancias presen-

(9) Sobre los proyectos sobre el Arsenal de La Habana de Bouyón, consultar la obra de ORTEGA PEREIRA, Ovidio (1998): *El Real Arsenal de La Habana*. La Habana: Editorial de Letras Cubanas. Impreso en Madrid, pp. 79-85.

tes exigen en el Apostadero de Marina de La Habana...». Tras la respuesta del comandante general, en el documento que se encuentra en el mismo expediente, titulado *Providencias de reformas y arreglo que el Rey N^o S^{or} ha mandado se ejecuten desde luego en el Apostadero de Marina de La Habana* (10), fechado el 2 de mayo de 1825 se establecen todas las disposiciones necesarias para llevar a cabo. Entre las que hablan del Arsenal, su personal y el material de pertrechos, destacar la que ordena el cese de todas las actividades.

Como vemos, era la ruina y el abandono total del Real Arsenal de La Habana. En el *Plano de parte del Real Arsenal de la Habana, levantado de orden del Excmo. Sr. Comandante General del Apostadero D. Angel Laborde*, fechado en 1831, se puede observar que la cuarta grada ha desaparecido definitivamente y se ven los pecios de los distintos buques que han ido perdiéndose en el ataque de los ingleses y en otros eventos.

Un documento interesante que muestra las actividades posteriores del Arsenal es la disposición publicada en *La Gazeta* el 30 de enero de 1844, momento de la botadura del bergantín *Habanero*, que establece que desde hacía 45 no se llevaba a cabo ninguna ceremonia similar.

Un hecho importante sucedió con el huracán sufrido entre el 4 y 5 de octubre de 1844, que tumbó la machina de La Habana. El Estado General de la Armada de 1846 ya la daba como en funcionamiento. En el opúsculo *Noticia de los efectos del temporal ocurrido en la Isla de Cuba en los días 4 y 5 de octubre del presente año*, se cuenta esta pérdida.

En el Estado General de la Armada de 1846 aparece por primera vez el Arsenal y la dotación que lo compone. A partir de 1846 se transforma una de las gradas en un varadero, que fue utilizado tanto por buques civiles como de la Armada. El 1 de agosto de 1851 se inauguró el citado varadero al subir a sus gradas al vapor *Almendares*, que fue reemplazado por el de guerra *Colón*.

El 29 de septiembre de 1858 se produjo un serio accidente en el Arsenal. No fue otro que la voladura del polvorín, una catástrofe que costó cerca de 200 vidas, según las crónicas de la época.

Otro interesante testimonio de cómo era La Habana en los años 60 del siglo XIX lo recoge Samuel Hazard en su libro, escrito en 1866, *Cuba a pluma y lápiz*, donde recorre rincones de La Habana y sobre el Arsenal dice que «... se entra desde la ciudad por la llamada Puerta del Arsenal, que con sus bonitos edificios para oficiales y sus árboles verdes, luce muy atractiva desde fuera. En la actualidad no vale gran cosa el Arsenal, aun cuando contiene astilleros, depósitos, talleres y otras cosas peculiares de la construcción naval».

(10) Archivo del Viso del Marqués. Expediciones de Indias, Legajo 76, Documento 28, 2, 6, 9 de mayo 1825 y 19 de abril de 1826.

Hubiera sido muy necesario durante la Guerra de los Diez Años (1868-1878) construir pequeños cañoneros para la defensa de las costas, que sin embargo tuvieron que ser encargados a los Estados Unidos.

Desde 1805 la construcción que se había hecho en el Arsenal fue mínima: tres goletas, un paquebote, dos bergantines y una corbeta. En 1870, acuciados por la Primera Guerra de la Independencia de 1868, se construyó el último buque, un cañonero, el *Cuba Española*, ante la necesidad de tener unidades para el control del tráfico marítimo y el contrabando de armas.

En 1875 encontramos un nuevo *Plano del Arsenal de La Habana* con una disposición muy parecida a la que tendríamos en 1898. Se ven en él los restos de dos de las cuatro gradas ya inoperativas y la disposición de las oficinas administrativas, viviendas, tinglados y talleres y gradas.

Por orden de 25 septiembre de 1875 se dispone que empiece a regir en el Apostadero de La Habana la Ordenanza de Arsenales de 13 de julio de 1870 y que se organice el personal de jefes y oficiales para el servicio de la misma manera que lo está en la Península. En su apartado segundo establece que el cargo de comandante general lo desempeñe, a imitación de lo resuelto para la Península, el segundo jefe del Apostadero.

En 1880 se manda cambiar las machinas de Ferrol, Cartagena y La Habana, comenzándose a hacer dos años más tarde, y la nueva machina de La Habana, de construcción inglesa, fue arbolada en el muelle de San Fernando de La Habana el 12 de noviembre de 1882.

Debido a la situación económica que estaba pasando el Ministerio de Marina, el 13 de diciembre de 1884 se publica el Real Decreto que dispone el cierre de los talleres del Arsenal del Apostadero de La Habana, entregando a



Plano de parte del Real Arsenal de La Habana, levantado de orden del comandante general del Apostadero Ángel Laborde. Fechado en 1831.



Plano del Arsenal de La Habana en 1875, donde se ven los restos de dos de las cuatro gradas ya inoperativas.

la industria particular sus quehaceres, pequeñas carenas y reparaciones, y reorganizando los servicios administrativos para introducir la mayor cantidad de economías posibles.

Por el Real Decreto de 7 de mayo de 1886 se aprueba la Ordenanza para el régimen militar, facultativo y económico de los arsenales del Estado, que reactiva al Arsenal de La Habana.

En una noticia fechada el 10 de mayo de 1890, en la REVISTA GENERAL DE MARINA se anuncia la instalación de electricidad para alumbrado en el Arsenal, a iniciativa del comandante general de Marina, por la Spanish American Light & Power Company Consolidated.

La falta de este Arsenal, de sus medios, de su capacidad de reparaciones, de su aprovisionamiento y de sus municiones,

influyó en la preparación y disponibilidad de nuestras unidades en el Apostadero. Solo con soluciones de fortuna se pudo mantener un mínimo de unidades listas para la guerra que se avecinaba.

La Guerra hispano-cubana-norteamericana (1895-1899)

La Habana contaba con una inmejorable situación respecto a los Estados Unidos debido a su proximidad a las costas de este país. El problema estribaba en que disponía de malas condiciones de defensa porque el ancho de la entrada permitía que parte de los buques fondeados quedaran a disposición del fuego enemigo.

En lo referido al Arsenal, por Real Orden de 31 de marzo de 1896 se disponía que el destino de comandante del Arsenal de La Habana estuviera desempeñado por capitanes de navío.

El 23 de noviembre de 1897 había quedado a disposición del comandante general del Apostadero un dique flotante, con capacidad para buques de hasta 10.000 t, adquirido en Inglaterra por el Ministerio de Ultramar. Se le había confiado a la Junta del Puerto de La Habana su ubicación, ya que era necesario hacer tres metros más profunda la poza donde se debía fondear, por lo que no se pudo utilizar para que varase el *Vizcaya* cuando estuvo en La Habana en marzo de 1898 (11).

Para la preparación de la Guerra, las autoridades de Marina intentaron activar unidades de la Armada. En cuanto a los medios de aprovisionamiento, en los primeros días de abril de 1898 se habían adquirido 277.860 raciones, que se almacenaron en el Arsenal, quedando al final 183.000 para la capital, 20.520 para Cienfuegos, 45.900 para Santiago de Cuba, 10.740 para Caibarién y 17.700 para Gibara.

El almirante Manterola encargó al segundo jefe de Estado Mayor el servicio de subsistencia y abastecimiento de víveres de la isla, dándole facultades para embargar y destinar a este servicio los buques de la Trasatlántica, los de la casa Sobrino y Herrera y los de la empresa Navegación del Sur. Se adquirieron también 50 camas colombinas y los efectos y accesorios propios para poner un hospital de sangre en el Arsenal si fuera necesario. También se contaba con cierto número de disparos de munición en los polvorines, la mayoría no utilizable por la Escuadra de Cervera.



Machina del Arsenal de La Habana en el momento de ser arbolada el 12 de noviembre de 1882.

(11) AUÑÓN Y VILLALÓN, Ramón: *Luz sobre la guerra (sf)*. Manuscrito MSS 23037 de la Biblioteca Nacional de España, p. 524.

El gobernador general de Cuba, general Blanco, telegrafió al ministro de Ultramar desde La Habana el 8 de enero de 1898, diciéndole: «... A Marina se le deben dos millones y tercio que convendría liquidar para que puedan hacer servicio gran número de barcos que están Arsenal con averías, sin poder repararlas por falta de fondos... » (12). Estos fondos nunca llegaron. Este es el triste resultado de no contar con una verdadera capacidad en el Arsenal.

El Arsenal de La Habana contaba además con su machina de 80 t y un dique flotante que había sido entregado por la casa Sivan and Hunter a finales de agosto de 1897. Atravesó el Atlántico a remolque del vapor *Ruapehiu*, llegando al Apostadero el 14 de noviembre, siendo el *Magallanes* el primer buque en entrar en dique. El dique fue colocado en su destino el día 1 de abril de 1898, con 137,17 m de eslora, 32,24 de manga y 14,23 de puntal.

En el Arsenal se intentaba, con los pocos medios de que disponía, de reparar el máximo número de buques. El *Alfonso XII* y el *Magallanes*, que entraron en el dique flotante, y todas las unidades mayores intentaban se reparadas para su entrada en combate. Desgraciadamente, un esfuerzo inútil.



El *Alfonso XII* entrando en el dique de La Habana en marzo 1898. Al comienzo de la guerra todavía se encontraba inútil sin poder navegar. El no poder entrar en el dique durante la estancia del *Vizcaya* posteriormente mediatizó la capacidad operativa del buque y de la Escuadra de Cervera.

Finalizada la guerra, se dispone por Real Orden del 30 de septiembre de 1898 la admisión en los arsenales de la Península, con preferencia a los de nuevo ingreso, de los individuos de Maestranza peninsulares que regresan del Apostadero de La Habana.

El 1 de enero del año siguiente, España abandonó definitivamente la isla de Cuba después de más de cuatro siglos.

Con la nueva situación de las islas, el Arsenal pasó a una segunda línea. Sería demolido, y en 1912 se inauguraría la estación central del ferrocarril,

(12) *Operaciones Navales en 1898*. Madrid: Ministerio de Marina, p. 87.

que lo sustituyó definitivamente después de llevar desde 1735 allí instalado. Hoy, solo quedan los restos de las puertas.

La machina de La Habana se retiró del uso en 1903 al no tener barcos que arbolar. Hoy hay una maqueta en el Castillo de la Fuerza, fechada en 1922, hecha con los restos de la original.

El dique flotante fue subastado y vendido a los Estados Unidos para llevarlo a Pensacola, donde sufrió los embates de un huracán a finales de la primera década del siglo xx.

En España todavía se guarda en una granja en Ribadeo la última bandera que se arrió en el Arsenal de La Habana, como recuerdo de una ciudad que ha permanecido y permanecerá en la memoria de los españoles y de la Armada española como algo muy cercano y querido. El vuelo de la bandera reza:



Fotografía anterior a 1898 del crucero *Magallanes* en dique.

«Bandera oficial que ondeaba en el Real Arsenal de La Habana que fue arriada el 1 de enero de 1899 al cesar la soberanía de España, recogida por el Excmo. Sr. Pedro Murias.»

