

Navegando hacia La Habana*

Carlos Venegas**

A partir del siglo XVI, en plena era de los descubrimientos y del nacimiento del gran comercio mundial marítimo, surgió una nueva generación de ciudades, aquellas cuya aparición y crecimiento tuvo lugar a partir de la proyección de la economía europea fuera de sus límites naturales, dentro del marco de las políticas coloniales y de los mercados mundiales. (George, 1982) En el medioevo había tenido lugar una primera expansión europea, con anterioridad a la conquista de las Islas Canarias y de Ceuta y a los viajes de descubrimiento de Colón. La conquista de América estableció una continuidad con ese primer proceso de colonización, iniciado desde el siglo XI, sin abandonar las fronteras de las sociedades europeas o de las regiones vecinas y mediante la difusión de valores religiosos cristianos y campañas evangelizadoras, proceso que puede ser seguido a partir de las mismas cruzadas contra los musulmanes, en la colonización de los prusianos, lituanos y célticos, y en las guerras de reconquistas emprendidas por los reinos cristianos de la península ibérica. Pero la colonización de América estableció un límite que le diferenciaba de esta colonización europea interna o de fronteras llevada a cabo dentro de un ámbito geográfico conocido o previsible, y dio lugar al traslado de las instituciones medievales y del impulso de sometimiento y ocupación hacia medios ultramarinos lejanos, inmensos y desconocidos. (Contreras, 1997)

Las consecuencias que trajo este cambio de escala mundial para la civilización de Europa occidental fueron extraordinarias y difíciles de asimilar en toda su dimensión y trascendencia geográfica. Los nuevos territorios

descubiertos fueron pensados de inicio con las categorías antiguas, dentro de la geografía ptolomeica y de las descripciones de Marco Polo, la Biblia y otras referencias textuales similares. Las *Indias* fue la denominación que tradujo el anhelado descubrimiento de una ruta marítima hacia el oeste, hacia el Asia, en busca de facilitar el comercio de las especias y de los metales preciosos orientales, nombre dado por Colón, que mantendrá su vigencia hasta el mismo siglo XVIII, cuando se fue extendiendo el uso de *América*, más bien tomado de una tradición cartográfica y libresca.

El descubrimiento fue un largo proceso de recreación del mapamundi, lleno de sorpresas y de retos; un primer período, entre 1492 y 1530, fue llevado a cabo por los españoles sobre todo desde las Antillas, hasta que no hubo dudas de que tanto estas islas como la tierra firme descubierta formaban parte de un continente nuevo. A estas alturas el fabuloso descubrimiento del oro y la plata americanos había opacado el primitivo afán por las especias orientales y se vislumbraba la enorme extensión de un Nuevo Mundo, aún no del todo conocido y explorado. El control de esta gran masa continental y de las rutas de extracción de las riquezas fue uno de los factores que condicionó en buena medida el tipo de dominación española y su política comercial. No era posible la explotación de los recursos de tan vasto territorio por medio de compañías aisladas ni factorías establecidas en las costas. Se hacía imprescindible establecer un sistema de intercambio y comunicación mundial proyectado como una organización política monopolista capaz de controlar todas las riquezas extraídas. (Stein, 1983)

* El presente artículo es el primero de los capítulos que conforman el texto *La Habana, ciudad del Nuevo Mundo (1540-1640)*, primer resultado de un proyecto editorial donde el autor se ha propuesto redactar una historia de la vida cotidiana de la ciudad colonial en diferentes períodos.

** Licenciado en Historia del Arte, en la especialidad de Arte Cubano. Investigador auxiliar del Instituto Cubano de Investigación Cultural Juan Marinello. cvenegasf@cubarte.cult.cu.

La filosofía económica de la época también alentaba el exclusivismo comercial y era inflexible en cuanto al derecho de la metrópoli y sus súbditos a disfrutar, sin condiciones, de las colonias; este derecho era axiomático y no compartido con ningún otro país. En este sentido se fueron perfilando los paradigmas históricos del comercio colonial: por una parte, el pesado y poco ágil sistema comercial español, siguiendo largas rutas marítimas rigurosamente protegidas y controladas, con recaladas en numerosos puertos, y, por la otra, el dinamismo de las potencias desprovistas de grandes colonias, que confiaban su éxito a la superioridad técnica de la navegación. Se ha dicho que la historia del imperio español es la historia de un viaje, y ese viaje fue la *Carrera de Indias*, (Baudot, 1992: 13) pero la trayectoria del mismo encierra un continuado proceso de experiencias derivadas del conocimiento de las corrientes marítimas y de la posición de los nuevos territorios descubiertos, o sea, de un proceso de exploración profundo e íntimo que se fue llevando a cabo prolongadamente, casi siempre a partir de los territorios recién ocupados, muchas veces con inseguridad y tanteos. La geografía experimentaba un progreso que iba arrojando sus resultados a un ritmo lento, al menos más lento que la sorprendente aparición de las inmensas tierras y mares en el horizonte, pero que fue demoliendo inexorablemente muchos de los viejos mitos que el hombre había construido para explicar y describir el mundo.

Los nuevos rumbos de la navegación

El reconocimiento de la región occidental de la isla de Cuba y la fundación de la ciudad de La Habana, así como su inserción posterior en el gran contexto del circuito comercial de la navegación española, tuvo lugar en medio de este clima apasionante y dramático de la geopolítica mundial, o de la *geohistoria*, hasta quedar convertida en el transcurso del siglo XVI en uno de los puerros “más importantes de la cristiandad”, se-

gún palabras del marino Cristóbal de Eraso. (Chaunu, VIII-1, 1959:567) Como otras ciudades coloniales de su generación, La Habana será el centro de una cultura urbana diferente, sintetizada a partir de diversos aportes étnicos y en un contexto singular de inmigración, comercio y comunicaciones. Pero esto solo fue posible dentro de una posición geográfica estratégica que se fue revelando a través del tiempo y del conocimiento de un emplazamiento privilegiado.

El descubrimiento de Cuba por los europeos se produjo a partir de los dos primeros viajes de Colón y muy pronto aquella isla larga y estrecha se convirtió para el Almirante en una de las más controvertidas pruebas de haber llegado al Asia, sobre todo, porque su porción occidental supuestamente debía estar unida y formar parte del extremo oriental del mundo conocido. Al arribar a sus costas en 1492, durante su primer viaje, Colón no quedó muy convencido de su condición insular; aún antes de descubrirla y de acuerdo a lo que le decían los indígenas de las Bahamas, la había reconocido como la isla de Cipango —hoy Japón—, aceptando sobre todo lo que había visto antes en los planisferios y leído en los relatos de Marco Polo. Esta opinión tan apriorística la fue abandonando mientras navegaba por su costa norte hasta llegar a pensar, antes de abandonarla en dirección a Haití, y así lo continuaría afirmando en lo adelante, que era parte de la tierra firme de la China. (Colón, 1961:69, 79)

Durante el segundo viaje, en 1494, Colón se acercó a la costa sur de Cuba, pero venía urgido de encontrar pruebas concluyentes de que había descubierto las Indias y no solo algún otro archipiélago situado entre España y el Oriente. El propósito inmediato era encontrar el paso por donde Marco Polo había doblado en la península de Malaca para regresar a Europa y, más aún, descubrir las tierras míticas situadas algo más al sur, donde se suponía situado el paraíso terrenal. (Lequenne, 1992:178-179) Así trasladaba sus descubrimientos al territorio dogmático, trascendente e irrefutable, de la geografía bíblica.

Poco antes de llegar a la costa sur de la isla el Almirante anunció a la tripulación que se acercaban a Saba, la tierra de uno de los reyes magos que adoraron a Cristo, y les aseguró no estar lejos de las costas de China. (Cuneo, 1978:55) La tripulación de este segundo viaje era de un nivel intelectual poco común, integrada por cartógrafos, astrónomos y marinos reconocidos por su experiencia, dispuestos a verificar ante la corona la certeza de los descubrimientos realizados. Colón les argumentaba que la larga extensión de las costas de Cuba probaba que era parte de un continente, pero la mayor parte de los que le acompañaban opinaban que se trataba solo de una isla grande. Casi a punto de poder comprobarlo, en medio del mar blanco y poco profundo que bañaba las costas donde dos décadas más tarde se establecería la jurisdicción de la villa de La Habana, el Almirante interrumpió el curso del viaje, cambió el rumbo al este, y apremió a todos a declarar ante un escribano que no estaban bordeando las costas de una isla, sino una parte de la tierra firme o continental; los que estaban de acuerdo debían firmar y comprometerse a no decir luego lo contrario, so pena de una multa y de perder la lengua.

Bajo esta singular amenaza, solo aceptable en una situación tan extrema, la verdadera naturaleza de la región del occidente de Cuba, situada en medio de la entrada al Golfo de México y configurando la entrada al mismo por medio de dos estrechos canales, el de Yucatán y el de La Florida, quedó desconocida y un tanto al margen del curso de los descubrimientos posteriores, en un compás de espera y en la antesala de las grandes civilizaciones americanas. Pero esta situación permaneció así solo por algunos años. Tanto Colón como los que emprendieron los viajes de exploración posteriores o simultáneos a los suyos, conocidos como “viajes menores”, concentraron sus esfuerzos en el reconocimiento de las costas caribeñas y del norte de Suramérica —convertidas en un obstáculo infranqueable y misterioso en la búsqueda de una ruta para

continuar la navegación hacia el oeste— y continuaron tratando de encontrar un pasaje marítimo que diera salida al océano Índico a través de las costas del mar Caribe, sin penetrar en el golfo de México. Hasta la Casa de Contratación de Sevilla tomó a su cargo la organización de algunos de estos viajes exploratorios para dilucidar el rumbo del paso marítimo ignorado que debía seguir hacia el poniente. (Friederici, 1973:270)

El interés por “descubrir” no siempre justificaba o motivaba estos viajes autorizados por España, sino aquel simple deseo de hacer esclavos y obtener riquezas que Las Casas nos ha dejado muy bien descrito:

Y generalmente fue aquesta la manera de ir adelante de unas islas en otras, y de unas de la gran tierra firme en otra, que nunca salían ni dejaban unas, sin que primero no las hubiesen destruido y muertos los indios dellas, y después que allí no enriquecían, porque Dios no consentía que, como dije, con cuanto robaban y mataban, medrasen, iban a robar y matar las gentes de adelante. (Las Casas, I, 1951:506)

Aunque no se pueda afirmar que se llevó a cabo una política de exploración bien organizada por la corona en estos primeros años de la colonización, los resultados de los descubrimientos se fueron registrando unos tras otros, y la certeza de que Cuba era una isla aparecía ya bien reflejada en los primeros mapas de las nuevas tierras, como el dibujado por el marino Juan de la Cosa hacia 1500, a pesar de haber participado en el segundo viaje de Colón y firmado el acta de compromiso, y también en los mapas de Cantino y de Caverio.



Esta certeza hacía muy dudosa la primera idea de que se trataba de una península del Asia, sino una isla más dentro de un archipiélago. El conjunto de las islas descubiertas por Colón fue designado pronto con el nombre de uno de los viejos mitos tomados de la geografía legendaria: las Antillas. Así se había llamado en los mapas medievales a unas islas imaginarias, territorios de leyendas, situadas entre Europa y Japón a unas doscientas leguas al oeste de las Canarias, donde viejos relatos fantásticos afirmaban que se habían refugiado los españoles siglos atrás ante la invasión de los moros, y construido siete hermosas ciudades, cada una regida por un obispo, como una comunidad perfecta, y que la arena de sus playas contenía un tercio de oro. (O’Gorman, 1977:112)

Las dudas que podían quedar sobre la insularidad de Cuba se despejaron durante dos expediciones emprendidas casi simultáneamente y que doblaron en el año 1508 por su extremo occidental, el cabo de San Antonio; una de ellas fue la de Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón —antiguo capitán de la carabela La Niña en el primer viaje de Colón—, que navegaron por el sur de Cuba, pasando el cabo de San Antonio, y luego desde Tampico al Golfo de Honduras, y, por último, la expedición de Sebastián de Ocampo, que partió desde La Española para bojear a Cuba, reconocer sus costas y dilucidar definitivamente si se trataba de una isla o una península. (Maguidovich, 1972:114)

En estos años la ocupación de nuevos territorios se fue extendiendo a partir de La Española hacia el Golfo del Darién en la costa norte de América del Sur —sobre un litoral hoy compartido entre Panamá y Colombia—, y hacia las islas más grandes: Jamaica, Puerto Rico y Cuba. En medio de la incertidumbre y de las ideas vagas e inseguras que existían sobre la imagen del mundo descubierto, se iba abriendo paso la noción de que existía un *orbe nuevo*, un continente ignorado por los antiguos e interpuesto entre Europa y el Oriente. Vasco Núñez de Balboa, uno de los conquistadores del Darién, descubrió en 1513

la Mar del Sur, un inmenso piélago situado al oeste de las tierras descubiertas, al mismo tiempo que la Casa de Contratación enviaba hacia esas tierras una poderosa expedición colonizadora al mando de Pedro Arias de Ávila con 22 naves y unos mil quinientos hombres para fundar el reino de Castilla del Oro.

El propósito inmediato consistía entonces en encontrar las rutas de conexión de los nuevos descubrimientos con el viejo Oriente y dejar bien aclarada la situación de estos con respecto a las fabulosas riquezas asiáticas. En esta competencia por descubrir nuevas rutas marítimas también participaba Inglaterra financiando los viajes exploratorios de Giovanni Caboto hacia las Indias, por los mares del norte del Atlántico, a través de lo que él llamó el Mar de los Bacalaos.

Las expediciones concertadas por los propios colonos establecidos en las Antillas resultaron también muy efectivas para el avance hacia otras tierras. La colonización de Cuba emprendida por Diego Velázquez dio lugar al establecimiento de siete poblaciones de españoles. La última hacia el oeste fue la villa de San Cristóbal, nombre al que se agregó el apelativo de Habana, voz indígena usada para nombrar una región que resultaba menos atractiva que las del extremo opuesto, porque, además de estar más lejana de La Española, carecía de yacimientos de oro aluvial —era la parte más estrecha de la Isla, llamada por los españoles, *la punta de la Habana*, con elevaciones y ríos pequeños, sin grandes arrastres—, y una parte de los indígenas que la habitaban mostraban un notable grado de inferioridad en su cultura. (Las Casas, I, 1972:74)

Resulta indudable que la estrategia del adelantado Velázquez al fundar la mayor parte de sus villas en la costa sur, incluyendo la que había elegido como capital en la bahía de Santiago, delataba su interés por tener bien asegurado y cubierto el mar Caribe, donde se desarrollaban por entonces casi todos los intentos por hacer avanzar el curso de las exploraciones y de la colonización. Las poblaciones españolas de Cuba se

fueron estableciendo entre 1512 y mediados de 1515, con mucha probabilidad entre 1513 y 1514, coincidiendo con la etapa de esfuerzos más intensos para lograr asentar las primeras colonias que ya se encontraban establecidas en las costas suramericanas.

Brindar protección, como punto de avanzada y de apoyo para futuros desplazamientos distantes, debe haber sido el motivo fundamental para elegir la posición de la villa de La Habana, sobre una costa baja y de naturaleza anegadiza en el sur de Cuba, de muy difícil acceso para la navegación, donde antes había desembocado algún que otro náufrago de los primeros intentos de penetrar en la América continental. Las Casas nos ha dejado el relato del encuentro con unos de estos sobrevivientes durante la conquista de la región occidental de la isla, dos mujeres y un hombre, García Mejía, desnudos e incapaces de articular su idioma, casi convertidos en indígenas después de vivir cuatro años entre los mismos. El propio cronista Bernal Díaz del Castillo —una de las escasas fuentes testimoniales de estos primeros años de las villas cubanas—, fue a su vez uno entre muchos de los participantes en la gran expedición de 1513 al Darién, que arribó al sur de Cuba empujado por el hambre, el fracaso y la ambición de emprender nuevas conquistas. El mismo nombre que se le atribuyó a La Habana parece aludir a las esperanzas que sus fundadores depositaban en el patrón de los navegantes —Cristóbal, el portador de Cristo—, como santo protector del destino de la población, y tal vez una anticipación del papel que le tocaría desempeñar a la villa en el anhelado y gran salto adelante: el descubrimiento de las tierras situadas más al oeste, (Marrero, 1972:116) como realmente tuvo lugar en 1519, apenas cuatro años después de fundada, cuando se convirtió en el último sitio de preparación para emprender la conquista de México.

Un río dentro del océano

Los primeros viajes de exploración preparados en la Isla en busca de nuevas tierras ha-

cia el oeste, como los de Francisco Hernández de Córdoba en 1517 y Juan de Grijalva al año siguiente, pusieron en contacto a los españoles con las civilizaciones de Yucatán y de México y con sus tesoros de oro y plata, muestras de orfebrería superior que prometían riquezas insospechadas y causaron un fuerte impacto; al mismo tiempo, estos viajes menores, mezcla de rapiña y descubrimiento, abrieron el camino para explorar la navegación por el norte de Cuba, siguiendo el llamado Canal Viejo de Bahamas, hasta tocar las costas mexicanas y regresar por la misma vía. Este nuevo ámbito marítimo le permitió al piloto de ambos viajes, el andaluz Antón de Alaminos, acumular experiencias sobre el dominio de uno de los accidentes naturales más trascendentes para la historia de la navegación atlántica, la Corriente del Golfo.

Alaminos había participado como grumete en los dos últimos viajes de Colón y luego, ya establecido en La Española, fue piloto de la expedición de Juan Ponce de León en 1512, aparentemente en busca de indios de las Bahamas, pero con el motivo secreto de comprobar una leyenda indígena: la existencia de aguas que devolvían la juventud, creencia propia de los indios de Cuba y de La Española, que situaban esta mítica fuente o río navegando hacia el norte. Motivados por este mito indígena partieron hacia las islas Bimini y terminaron descubriendo las costas cercanas de la península de La Florida, donde si bien no encontraron las aguas milagrosas, observaron el comportamiento asombroso de un torrente acuático inigualable que corría dentro del mar y cerca de las costas con un color más azul, rumbo al norte, y a una velocidad tal que arrastró las naves en contra del viento y de la fuerza de las anclas hasta hacerles perder de vista una de ellas. (Herrera, 1730:293)

Colón había descubierto las rutas de ida y de regreso de la navegación a las Indias Occidentales aprovechando de una forma práctica los vientos perennes del Atlántico, los alisios y los del nordeste. (Taviani, 1989:41) Pero la existencia del curso de un sistema de corrientes continuas y profundas, que impulsaban la navegación a través del océano con



independencia del soplo de los vientos, tardó algo más en ser comprobada por los europeos. Pedro Mártir de Anglería, cronista de la Corona de Castilla, cuando redactaba hacia 1515 la tercera década de su *Historia del Nuevo Mundo*, fue el primero en filosofar sobre ese arcano de la naturaleza que había tenido lugar en las Indias, donde los mares corrían siempre hacia el poniente, en el sentido en que se movía el sol, como los torrentes de las montañas. Este comportamiento impetuoso del mar llenaba de confusión al pensador italiano, que se confesaba incapaz de explicarlo racionalmente. Según el cronista, los hombres de mar pensaban que estas corrientes eran tragadas en el occidente de la isla de Cuba, o bien corrían a sus espaldas hacia el norte, hacia las regiones glaciares, aunque su coterráneo Caboto, que había navegado dos veces por aquellas regiones, le había asegurado que allí el mar corría suavemente en dirección contraria. No quedaba otra alternati-

va que sospechar que las corrientes pasaban por una abertura, un paso abierto entre tierras aún desconocidas y luego continuaban girando en círculo alrededor del globo terrestre, bajo el impulso de los cielos, en un gran remolino. (Anglería, 1944:250)

Aunque la verdadera naturaleza de las corrientes atlánticas resultaba inexplicable para quienes aún desconocían la rotación de la tierra y solo podían basar sus razones en el soplo de los vientos sobre la superficie marítima y en el influjo de los astros y de las esferas celestes, su curso se fue revelando gradualmente, uniendo los conocimientos dispersos y cabos sueltos de los viajes de descubrimiento. En el mapa incompleto de la navegación de las Indias faltaba aún por incluir el Golfo de México, en cuyo interior se encuentran las ramas de las corrientes ecuatoriales y allí conforman un mar de turbulencias, represadas por sus dos estrechos,¹ y es

¹ El estrecho de Yucatán con 180 km del cabo Catoche al de San Antonio, y el de la Florida con 160 km entre esa península y la provincia de Matanzas.

allí donde se genera la Corriente del Golfo, que sale entre la Habana y La Florida rumbo al Atlántico norte con un cauce de 80 km de ancho y una velocidad de 6,48 nudos. (Núñez, 1982:163)

Ningún otro piloto había demostrado estar más adiestrado para emprender la navegación por estos mares aún poco cursados que Alaminos, experto en trazar “cartas de marear y en señalar grados y posiciones”, (Díaz del Castillo, 1963:50) y a quien el adelantado Diego Velásquez le había ofrecido en 1519 una suma de 400 pesos de oro para que sirviera de piloto en la expedición que preparaba al mando de su lugarteniente Hernán Cortés para emprender la conquista de las nuevas tierras descubiertas hacia el oeste, en Yucatán.

Hernán Cortés se detuvo en la villa de San Cristóbal para organizar la expedición, poner en orden sus tropas y navíos, asegurar los abastecimientos, y de allí zarpó el 10 de febrero de 1519 hacia el cabo de San Antonio, el cabo final de la Isla —nombre que parece recordar al célebre piloto Alamino que viajaba en su armada—, (Le Riverend, 1992:28) donde debía recoger al último de los trece navíos que le acompañaron. Establecido en la isla de San Juan de Ulúa envió a Alaminos y a un vecino de La Habana, Francisco de Montejo, a reconocer las costas próximas con dos bergantines, en busca de un mejor puerto, pero las aguas del Golfo los desviaron de su curso por veintiún días; envueltos en corrientes contrarias pudieron vislumbrar lejanas tierras que parecían pertenecer a un vasto territorio unido a las regiones del norte descubiertas por los ingleses. (Anglería, 1944:332) El contorno del Golfo de México, como si se tratara de un agitado mar interior, comenzaba a perfilarse.

Al regresar a Ulúa los marinos contemplaron el maravilloso tesoro de objetos de oro, plata y piedras preciosas que el emperador Moctezuma había enviado a los españoles. Decidido a continuar la conquista por sí solo, Cortés fundó la Villa Rica de la Veracruz y determinó enviar estos presentes a

Carlos V en su nave capitana, conducida por Alaminos, Montejo y Portocarrero, mientras sumergía las naves restantes para evitar que los soldados fieles a Diego Velásquez regresaran a Cuba.

Aquella nave lastrada de oro como nunca se había visto otra, partió hacia la Isla y arribó el 23 de agosto a la bahía de Mariel, donde Montejo tenía una estancia, con el fin de abastecerse de puercos, casabe y agua, de manera secreta, sin dar parte como era debido a las autoridades de la villa de San Cristóbal de La Habana, entonces situada en el sur. Pero el estanciero de Montejo, deslumbrado por las riquezas que pudo ver a bordo, lo confesaría todo más tarde a los vecinos de la villa y a Juan de Rojas, pariente de Velásquez y administrador de sus haciendas en el occidente. La denuncia de este viaje misterioso, redactada en Santiago de Cuba dos meses más tarde, y enviada al rey, nos permite representarnos la magnitud de su trascendencia como un arriesgado viaje hacia lo desconocido:

se fueron secreta y hurtiblemente, de donde se ha creído y tiene por muy cierto, según la derrota que les vieron tomar, que fue hacia las islas de los lucayos, y por parte y navegación no tratada, ni sabida, é peligrosa y secreta, que llevan mal pensamiento y se van á algunas tierras y reinos estraños, según los dichos indicios y la manera y calidad de sus personas, y especialmente por ser el dicho piloto Alaminos tan diestro en las cosas de la mar y tomar la vía y derrotero por donde nunca a esos reinos se navega; é entre todas las gentes de esta isla se ha tenido por mucho atrevimiento y gran osadía y ha abido y ay mucho rumor y escándalo [...]. (CDIA, 1869:436)

Su valioso cargamento, transportado sin dar cuenta a las autoridades reales de Cuba, llevó por vez primera a Europa el arte de las grandes civilizaciones americanas y produjo un efecto asombroso, y la certeza

de hallarse ante pueblos desconocidos y de un desarrollo comparable a los del lejano oriente. El ingenuo testimonio del estanciero del Mariel, mirada furtiva, aludía a dos ruedas como de carreta, una de oro y otra de plata, y a una cabeza de caimán de oro puro; pero el Cronista Real, Anglería, que contempló las piezas al llegar a la corte, precisó más en los detalles: describió dos circunferencias iguales de 28 palmos, la de oro con un peso de 3.800 castellanos (53 libras), ambas tenían en su centro una imagen sentada como un rey en su trono, con *cara de espectro nocturno* y vestida hasta la rodilla, ramas y follajes, un gran lagarto de oro, en fin, decenas de piezas, incluyendo joyas, tejidos de algodón, y tocados de plumas, que sorprendían *sobre todo por la industria y el arte con que la obra aventaja a la materia*; (Anglería, 1944: 340) este espléndido trabajo artesanal fue admirado en Amberes por el artista Alberto Durero, que lo describió y también reprodujo luego en dibujos:

Esas cosas son más bellas que las maravillas, tan preciosas que las han estimado en cien mil florines, y en mi vida he visto cosa que me haya regocijado el corazón más que esos objetos. Pues ahí vi cosas extraordinarias y artísticas y me maravillé de la sutil ingeniosidad de los hombres de estas tierras extrañas; no sabría decir aquello que sentí yo ahí. (Esteras Martín, 1999:496)

La ruta del oro y la plata quedaba así inaugurada —un corredor fundamental para el curso de la economía europea y el desarrollo del capitalismo—, y el destino de la villa de La Habana quedaría unido a ella mediante la Corriente del Golfo, o sea, el Canal Nuevo de Bahamas, la senda más corta e ineludible

en lo adelante para impulsar la navegación de regreso a España a través del Atlántico. Poco antes de la llegada a España de este trascendental y novedoso viaje de regreso, había partido de Sevilla una flota al mando de Fernando de Magallanes que lograría establecer de forma definitiva el descubrimiento de una ruta de navegación hacia el Asia a través del Mar del Sur. La verdadera dimensión del planeta, la distribución de sus tierras y océanos y los rumbos de la navegación se iban esclareciendo, y entrelazando todas sus partes.

En busca de un nuevo emplazamiento geográfico

La apertura del Canal Nuevo de Bahamas² cambió la orientación de las principales rutas transoceánicas de navegación hacia el norte de Cuba, sobre todo hacia un tramo de costa dura o de arrecifes o seborucos donde se alineaban una serie de bahías de bolsa, y de ríos o desembocaduras, desde Matanzas a Bahía Honda, tramo de un gran valor por la presencia de estos fondeaderos o puertos naturales abrigados. Los vecinos de La Habana lo habían comprendido así desde temprano y situaron desde el inicio de la colonización de la región muchas de sus primeras haciendas en los alrededores de estos sitios portuarios que resultaban privilegiados para abastecer la navegación y facilitar los desplazamientos. Del mismo modo, estas costas asequibles y ricas en moluscos habían resultado también un hábitat propicio para la población indígena que con mucha seguridad había concentrado sus aldeas en las cercanías.

La comunicación interna en esta parte de la región occidental de Cuba designada por

² Existió un primer Canal de Bahamas llamado en lo adelante simplemente el Canal Viejo para distinguirlo del descubierto en 1519 por Alaminos, y este viejo canal no era otro que el paso navegable que corría entre el archipiélago de las Bahamas y la costa norte de Puerto Rico, La Española y Cuba, siguiendo una rama de la corriente ecuatorial del norte que terminaba por desembocar en el Golfo de México. Este canal fue recorrido por los españoles desde los primeros años de la colonización y se mantuvo como una ruta de acceso desde España y desde las Islas Canarias hacia América, sin pasar o penetrar por el mar Caribe. A la altura de la bahía de Matanzas y el Cayo Sal se encontraban las corrientes de ambos canales, el Viejo y el Nuevo.

la voz indígena *habana*,³ se establecía con relativa facilidad de una costa a la otra, de las aguas del Caribe a las del Golfo y viceversa, porque apenas las separaban quince leguas de terrenos llanos —unos 60 km— por su parte más estrecha y los españoles solían atravesarla con frecuencia, (Las Casas, II, 1951:492) auxiliándose quizás de la navegación a través de sus cortos ríos. La vegetación predominante era el bosque y no una selva impenetrable tropical que impidiera el tránsito, un bosque de árboles de maderas duras que no permitía crecer una abundante subvegetación de yerbas y matas más bajas, y que a su vez alternaba con zonas más abiertas de *parkland* o de sabanas, haciendo posible caminar a la sombra por largos trechos, como aseguraba Las Casas para toda la Isla, (Waibel, 1951:33) algo muy beneficioso en momentos en que la existencia de caballos y bestias de tiro era aún muy escasa.

La elección de un sitio para fundar la villa por los españoles en medio de una facilidad tan notoria para moverse dentro de su jurisdicción o territorio no debió tomarse como un obstáculo ni como un acto irreversible y definitivo. La vocación de traslación era algo implícito en estos campamentos provisionales de la hueste guerrera, siempre dispuestos a ser desplazados hacia otro sitio más favorable o a ser abandonados. Apenas se reconoce el lugar su emplazamiento original que fue abandonado bien rápidamente bajo la atracción de la costa norte y de sus excelentes puertos. Las Casas y Bernal Díaz solo registraron el hecho de este traslado sin acla-

rar el momento preciso,⁴ pero a la muerte del adelantado Velásquez en 1524 ya se mencionaba en su testamento el asiento de un pueblo viejo dentro de la jurisdicción de la villa de La Habana.

En realidad existieron dos traslados y dos pueblos viejos o abandonados antes de llegar a localizar la población en la bahía que le sirvió de asiento definitivo,⁵ y estos intentos nos comprueban que este último emplazamiento fue el resultado de una selección bien calculada entre todos los demás puertos naturales que se ofrecían a los fundadores en los alrededores.

El primer *pueblo viejo* había estado situado hacia el sur en un sitio cercano al río Mayabeque y recibió el nombre de Yabuena, voz que parece asociada a yabuna, nombre autóctono de una hierba espesa y entretrejida común en las sabanas de la isla, usada para cubrir las viviendas. Como el sitio estaba en una costa pantanosa y baja no debió situarse la población sobre ella, sino algo interiorizada. El segundo sitio estuvo en la costa norte, en la desembocadura del río de la Chorrera o Almendares, y sin lugar a dudas fue el resultado de un primer intento de acercarse al Canal de Bahamas y a las nuevas posibilidades que este abría a la navegación. La única razón para haber elegido este desembarcadero a solo dos leguas de una excelente bahía de bolsa con mucha mayor capacidad, consistía en la presencia del río que era una fuente de agua potable imprescindible para abastecer a la población y a las naves. La única corriente que desembocaba dentro de la misma bahía era un arroyo salobre.

³ Voz llena del sonido “a”, vocal abierta, pronunciada por los aborígenes con la penúltima sílaba arrastrada en un largo acento tonal o de cantidad vocálica, según Las Casas, sonoridad que seguramente determinó su atribución al género femenino en castellano. Como la “h” aspirada y la “s” eran intercambiables en las adaptaciones que los españoles hacían de los sonidos indígenas, el término *habana* o *havana*, pues de ambas formas aparece registrado, ha venido a significar para algunos estudiosos de la lengua aborígen lo mismo que la voz *sabana*: una llanura amplia con pocos árboles y cubierta de yerbas. (Waibel, 1984:17-18)

⁴ El cronista Bernal Díaz del Castillo afirmaba que en 1517 la villa se encontraba aún en su sitio original y que “desde a dos años la pasaron a donde está poblada [...]”, lo que muy bien parece indicar que se refería a un traslado llevado a cabo dos años antes del momento en que se encontraba redactando su obra, pero su afirmación resulta confusa si tenemos en cuenta que escribía en la década de 1550, cuando la villa ya se encontraba asentada en el lugar actual desde mucho antes. De ahí que se acostumbre a interpretar sus palabras como un traslado ocurrido en 1519.

⁵ Estos asientos viejos se mencionan en las actas capitulares y con mucha más certeza aparecen descritos en dos informaciones de hidalguía que, a fines del siglo XVI y principios del siguiente, recogieron la participación de Juan de Rojas en la fundación de la población. (Venegas, 2003:12)

Con mucha probabilidad esta bahía llamada *de Carenas* fue usada al unísono con la desembocadura del río Almendares, sitio donde se hallaba la población, para reparar las naves y abastecerlas antes de salir hacia el Canal, al menos se sabe que tenerla asegurada y protegida de los posibles ataques de los indígenas —alterados por la disminución de los colonos españoles que emigraban en masa a México—, se señalaba entre las causas que dieron lugar al último traslado de la villa hacia allí, y aunque el año en que se produjo este aún se desconozca, pudiera suponerse que tuvo lugar al mediar la década de 1520, o tal vez poco después de 1528. El estrecho canal de entrada a la bahía de Carenas estaba cubierto al este por una elevación de unos setenta metros de altura máxima que a su vez amparaba de los vientos a las embarcaciones ancladas dentro de su interior. Contenía una superficie amplia de unas 1.000 ha, con una profundidad máxima de diez a doce brazas de fondo (16 a 20 m), y estaba formada por tres ensenadas abiertas en forma de trébol que si bien presentaban costas anegadizas de manglares, una parte de este litoral resultaba en cambio un muelle natural limpio y de un calado tan profundo que las embarcaciones podían situarse a pocos metros de la costa. Allí fue emplazada la villa al oeste del canal de entrada, sobre una meseta algo inclinada hacia el litoral y de un suelo calcáreo que facilitaba un rápido desagüe.

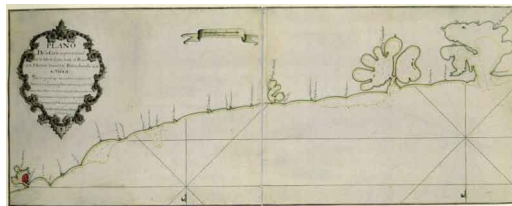
La protección que brindaba este puerto tan bien dotado por la naturaleza le ganó una estimación proverbial entre las tripulaciones que le visitaban. No era frecuente encontrar en las costas del Mar Caribe y del Golfo una formación geográfica con cualidades marítimas semejantes, comparable a un lago tranquilo y cerrado sobre sí, no muy extenso, de dimensiones abarcables, pero donde podían anclar de quinientas a mil naves. Las Casas, siempre interesado en destacar las ventajas de las Indias, lo ponderaba con un entusiasmo que hoy puede parecerse exagerado:

En la costa norte hay buenos puertos y el mejor y mucho bueno es el que llaman de Carenas y ahora de la Habana, este es capaz de muchas naos, y pocos hay en España, y quizás ni en muchas otras partes del mundo que se le iguale. (Las Casas, I, 1951:511)

Otra descripción muy posterior, casi un siglo después de ser trasladada la ciudad hacia allí, confirmaba la comodidad y la excelencia del emplazamiento elegido:

La ciudad está fundada en un llano de maravilloso sitio a la orilla de un lago honorable o seno de mar, que entra la tierra adentro [...]. El puerto de la ciudad es de los mejores y hondables que se conocen, pues las naos por grandes que sean están casi arrimadas a las casas de la ciudad [...]. (Vázquez de Espinosa, 1948:96)

La posición geográfica hacía del puerto una promesa para el futuro, quizás aún no del todo advertida por los primeros vecinos. La región de la Isla que dominaba la villa no solo cerraba la desembocadura del Golfo —tendida como un puente entre los estrechos marítimos de La Florida y de Yucatán—, sino que sus abrigadas bahías de la costa norte dominaban la desembocadura del río Misisipi, todavía sin recorrer o descubrir por los colonizadores. Hacia el norte los marinos esperaban aún encontrar a través de los mares helados un paso navegable hacia el oriente. Se trataba, por lo mismo, de un enclave estratégico para la expansión del imperio hacia tierras desconocidas, abierto aún hacia el misterio de nuevos descubrimientos.



Pero no fueron solo las ventajas naturales derivadas de la posición geográfica el único recurso para su desarrollo portuario:

el territorio brindaba otras facilidades para la utilización del hombre, como sus bosques de maderas preciosas, sus suelos fértiles de arcilla roja y buen drenaje, y un rico manto de aguas subterráneas. (Pérez de la Riva, 1975:306) Puede afirmarse también que la faja alargada de la región occidental de Cuba, donde la villa había establecido su jurisdicción, mostraba una gran diversidad biológica en relación con su extensión. Este pedazo de tierra del imperio se encontraba preparado para cumplir un singular destino dentro de la organización del circuito de navegación americano que establecía sus ritmos gradualmente, entre las dramáticas realidades de las guerras comerciales y los condicionamientos de la naturaleza.

Entre piratas y ciclones

El Nuevo Mundo fue un espacio donde las naciones europeas se enfrentaron por las riquezas coloniales con una violencia continua durante una guerra permanente y no siempre declarada oficialmente. El recurso utilizado fue el corso y la piratería, actividades tan viejas como el hombre en el mar, pero tal vez nunca tan bien institucionalizadas y extendidas como en esta época de la gran expansión del comercio mundial y del mercantilismo. Era una oportunidad abierta a la vez para la intervención de aquellas potencias europeas a las cuales se les negaba la participación en aquel primer reparto del mundo, y también para dar curso a las guerras de religión y a muchas ambiciones personales. Sus efectos resultaban imprevisibles en tiempo y espacio, pues las incursiones contra las colonias de España y Portugal y sus embarcaciones podían producirse de modo constante e inesperado, y el enemigo —primero francés, luego inglés y por último holandés—, surgía de los mares en cualquier parte y momento.

Las noticias de las primeras incursiones de los corsarios constituyen hoy los textos iniciales que nos permiten situar a La Habana de una manera definida y precisa en su contexto histórico inicial; estos vienen a inaugu-

rar una narrativa épica que no se detiene a lo largo de su historia. Hasta 1537, cuando se registra el primer asalto de corsarios a la villa, la documentación existente sobre ella es muy escasa y pobre; en lo adelante, a pesar de que las incursiones destruyeron las fuentes escritas locales, abundaron las noticias recogidas en informes enviados al Consejo de Indias sobre estos ataques y las medidas tomadas para defenderse, hasta culminar en 1555, año en que se registraron las últimas agresiones llevadas a cabo con éxito por los corsarios franceses en el puerto, recogidas en diversas fuentes históricas.

En lo adelante la población permanecerá indemne a ocupaciones extranjeras por más de dos siglos. En las dos décadas siguientes al primer ataque de corsarios se fue gestando la organización de la Carrera de Indias, con sus itinerarios y puertos de recaladas, las conocidas llaves de la navegación americana, entre las cuales el puerto de La Habana sería considerado como la última y más poderosa de todas: la llave del regreso junto al Canal de Bahamas, o la *llave del Golfo*.

La esencia de la Carrera consistía en navegar en convoy, o sea, en agrupaciones de naves mercantes, que debían ayudarse y vigilarse mutuamente, andando en conserva, según la expresión de la época, tanto de los ataques enemigos como de cualquier desvío que les permitiera comerciar con los navíos extranjeros, o sea, de establecer un comercio ilegal o de contrabando. El sistema de navegar en convoyes comenzó a aplicarse desde 1524, debido a las primeras agresiones contra las naves que regresaban de América, que tuvieron lugar en los mares inmediatos a la península española.

En 1534 la corona española decidió crear la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias para patrullar las costas de España y de las Antillas ante el creciente deterioro de sus relaciones con Francia. Tres años después, ya declarada la guerra, los corsarios protestantes al servicio de Francisco I comenzaban sus incursiones en América y atacaron los puertos de Chagre, Nombre de Dios y La Habana. Este

último fue asaltado dos veces, en marzo y en junio de 1537, y los corsarios obligaron a sus autoridades a pagar un tributo de más de mil ducados de oro para no incendiarlo. La primera armada con destino a América fue despachada ese año con once barcos para asegurar el envío de la plata y el oro. Al año siguiente los franceses invadieron La Habana con mayor violencia aún: quemaron el caserío, la iglesia y tomaron el oro acumulado de los bienes de difuntos y de las armadas. (CDIU, VI, 1891:36, 72)

La defensa de La Habana, inseparable de la defensa del Canal de Bahamas y de La Florida, comenzó a plantearse desde entonces como un problema serio. Pocos meses después llegaba a la villa el nuevo gobernador Hernando de Soto, con el propósito de convertirla en la base de su expedición a la conquista de La Florida. Soto traía el propósito de hacer una fortaleza en La Habana y estando en la villa recibió una traza o plano desde la Corte. (*Papeles...*, Tomo I:173) En 1539, antes de partir hacia La Florida, designó con este fin a un vecino de Santiago de Cuba, el maestro Mateo Aceituno, y el resultado, en menos de un año, fue la construcción de una torre de homenaje del mismo tipo de la que había levantado en 1507 por el Comendador Ovando en Santo Domingo, inaugurando con este modesto inicio la trayectoria de la villa como plaza fuerte, proceso inseparable del aumento de su valor como enclave comercial.⁶

Concluida esta primera fortaleza y reparadas las casas de la villa, la corona dictaba las primeras medidas oficiales para organizar el circuito comercial americano como un sistema de flotas y declaraba a La Habana como el punto final del recorrido dentro de sus colonias, donde se debían reunir todas

las naves para regresar, hecho que aseguró a la débil población una importancia estratégica extraordinaria, no solo dentro de la Isla sino dentro de toda América. Se prohibía que partieran naves sueltas, salvo casos excepcionales bajo previa licencia, y los convoyes estarían integrados por diez naves, con una capacidad mínima de cien toneladas cada una, protegidos por una nave armada. A los tres meses de su llegada a los puertos de destino debían emprender el regreso. La nave armada se podía dirigir a La Habana desde antes y permanecer allí para asegurar y limpiar la ruta y perseguir a los corsarios. Hacia 1550 se calculaba que un promedio de diecinueve a treinta navíos permanecían habitualmente en el puerto, (Wright, I, 1927:20) fueran mercantes o de guerra.

La celebridad de un puerto donde se concentraban anualmente tan grandes riquezas le convirtió en blanco preferido de los corsarios. En el verano de 1555 una expedición bien preparada por el corsario Jacques de Sores, conocido como “el capitán de la mar contra los católicos”,⁷ ocupó la villa durante veintiséis días, con un saldo de 17 vecinos y moradores muertos, un tercio del total, y la dejó saqueada y reducida a cenizas nuevamente, (CDIU, VI, 1891:429) tal como lo describía un testigo:

Por la mañana mandó a parte de sus soldados que recogiesen toda la pez que estaba en tierra (muchas cajas habían sido enviadas de España a este puerto para calafatear los navíos), y untase con ella las puertas y ventanas de casas, solares y dondequiera hubiese madera, que luego le prendiera fuego arrojando dentro todo lo que pudiesen y que, además, echasen abajo todas las murallas,⁸ hasta los cimientos.

⁶ Estas torres homenajes fueron componentes habituales de los castillos medievales y luego, durante el renacimiento español, algunas de ellas fueron levantadas en las costas peninsulares y también en las caribeñas; podían utilizarse a la vez como atalayas y torres de avisos, pero resultaban inadecuadas para una defensa prolongada. Casi recién terminada, la torre del puerto habanero dejaba mucho que desear, y así lo afirmaba un memorial elevado a la corte que no la consideraba un “edificio perpetuo”, pues carecía de buenos cimientos, y recomendaba añadirle un terraplén y una muralla exterior, como poco más tarde se hizo (Academia de la Historia, legajo 85, no. 315. A.N.)

⁷ Uno de los más célebres corsarios protestantes de su tiempo; estuvo al servicio de Francia patrocinado por el príncipe de Condé, y luego pasó al servicio de Isabel de Inglaterra. En 1570 decapitó 39 jesuitas en las aguas de las Islas Canarias cuando se dirigían al Brasil.

⁸ El texto original en latín parece referirse a muros en sentido general.

Cuando las casas empezaron a arder, él mismo fue a la iglesia y le prendió fuego; viendo esto un español, hombre de bien, que desde los bosques estaba mirando a caballo el espectáculo del incendio, se le acercó y humildemente le dijo: “Señor capitán, ¿no os basta haberos desahogado quemando toda la ciudad, sin que tengáis que ofender el templo de Dios?” El capitán con arrogancia contestó: “Los hombres sin fe no necesitan templo”. Destruídas todas las casas, avanzaron y depredaron la fortaleza, luego el capitán hizo entrar el navío en puerto y embarcar todo el botín; por fin, amenazando fieramente a los españoles, se fueron.

Algunos días después de este suceso yo llegué al puerto y lo vi destruido a tal punto que apenas se reconocía el lugar que antes ocupaba cada casa. (Benzoni, 1967:124)



Es indudable que la seguridad natural que proporcionaba la bahía, y su primera fortaleza, ya no resultaban una garantía suficiente para la defensa de un puerto tan asediado como La Habana y se hizo evidente que se requería del auxilio de nuevas obras de fortificación para defenderla en lo adelante y transformarla realmente en una plaza fuerte. Sin embargo, no menos incertidumbre y temor despertaron los huracanes para el

recorrido de la navegación española. Se levantaron como un peligro recurrente, tanto o más destructivos que los corsarios y piratas, ante el cual no se podía implementar otra protección para la nave que tratar de evitarlos. Una de estas furiosas tormentas marítimas ya había sido descrita por el almirante Colón en su cuarto viaje, con un estilo casi apocalíptico. De modo similar a lo ocurrido con las corrientes del mar, los colonizadores se enfrentaban a los huracanes como a una experiencia inédita, y solo el transcurso del tiempo les permitiría sistematizarla y conocer más a fondo cuáles eran sus tiempos de aparición para lograr guardarse de ellos. Es cierto que los indígenas ya habían identificado la peculiaridad de estas tormentas —el nombre era tomado de su propia lengua—, pero no sabemos si fueron capaces de transmitir a los españoles alguna noción de la periodicidad cíclica de los mismos.⁹

Juan López de Velasco, cosmógrafo-cronista de la monarquía, nos ha dejado en su *Geografía y descripción de las Indias*, redactada entre 1571 y 1574, una breve descripción de los huracanes y de sus causas:

y en tiempo que comienza a ventar desde agosto para adelante, con el contraste y refriega de otros vientos, que suelen en aquellos tiempos causar unas tormentas que llaman huracanes, las mayores que en el mar se conocen, porque son tan desapoderadas y desechas que se ha visto arrancar del fondo del mar un navío hundido de muchos años, cargado de hierro, y echarlo fuera del mar en tierra; y los animales y ganados de las islas barruntar esta fortuna antes que venga, y así se bajan de las partes altas a las abrigadas. Suelen ser estos huracanes unas veces secos¹⁰ y otras con aguaceros, y porque en veinticuatro horas da el viento a todo el horizonte, se entiende ser causados de

⁹ Las Casas afirma que los sacerdotes o hechiceros indígenas de Cuba ayunaban y se preparaban para ver visiones y espíritus que les anunciaban, entre otras cosas, la llegada de malos temporales. (Las Casas, II, 1951: 510)

¹⁰ Con mucha seguridad los huracanes secos que menciona el cosmógrafo pueden ser tornados o, menos probable, el paso del vórtice o núcleo del ciclón, zona de calma.

vientos contrarios; y así suelen suceder muchas veces en el fin del verano, cuando los vendavales aún duran y las brisas comienzan a esforzarse, y los nortes a ventar, que todos deben ocurrir para efectos tan terribles y temerosos. (López de Velasco, 1894:60)

Para este cosmógrafo el sitio de mayor peligro para el azote de estas tormentas era el tramo del cabo de Corrientes al cabo de San Antonio en Cuba, pero no menos lo era enfrentarlas en el estrecho de La Florida. Por tanto, la región de La Habana quedaba situada en medio de las zonas más afectadas. Localizados dentro de un período preciso del año, los ciclones tropicales resultaron obstáculos más destructivos y tremendos que los siempre inesperados asaltos de las armadas enemigas, pero también mucho más previsibles para organizar los ciclos de la navegación comercial de España con sus colonias.

Trazando la ruta de la plata

Una etapa de consolidación del imperio español en América comenzó en 1556 con el ascenso del monarca Felipe II al trono. Liberado de una parte del gran legado universal de su padre, el nuevo rey dio pasos hacia un imperio de base española y atlántica, centrado en una explotación bien organizada de los recursos que el Nuevo Mundo ponía a su disposición. (Elliot, 1970:225) El nuevo monarca, más sedentario, y asentado en Madrid, al centro del país —poco más tarde dentro del Escorial, un complejo arquitectónico de monasterio, mausoleo y palacio—, necesitaba planificar sus redes de comunicación con América de una manera segura. Esto dio origen al nuevo reglamento de 1as Flotas y Armadas de Indias de 1561, rectificado y ampliado en 1564, que optimizó en teo-

ría todo lo referente al recorrido, al ritmo de salida y regreso de las Flotas, y al control de los registros de las mercancías y los metales preciosos en los puertos desde Sevilla hasta La Habana.¹³

La imagen de un gran imperio donde la plata, el oro y otras riquezas recorrían anualmente enormes distancias en medio de un curso peligroso atravesando los mares y tocando diversos puertos escalonados hasta llegar felizmente a manos de un monarca que les esperaba ansioso dentro de recóndito palacio, no era un lugar común, sino una realidad histórica que demostraba también la importancia que el dominio de la navegación y el desarrollo de una cultura atlántica y marítima tuvo para España. Es difícil afirmar que se tratara de una monarquía continental o consolidada de espaldas al mar, interesada solo en sus posesiones terrestres, pues logró una aplicación extraordinaria de los modernos conocimientos tecnológicos de la defensa y de la navegación a las condiciones geográficas de un enorme circuito extractivo.

Las minas de América se convirtieron en la principal fuente de abastecimiento de metales preciosos a nivel mundial. A mediados del siglo XVI el oro disminuyó su importancia ante el aumento de la producción de la plata que se llevaba a Sevilla. En 1545 fueron descubiertas las minas del Cerro de Potosí y al año siguiente comenzaron los descubrimientos sucesivos de yacimientos de plata mexicanos en Zacatecas, Guanajato, San Luis de Potosí y otros. La técnica de la amalgama fue introducida en 1555 y aumentó la producción de la plata; un torrente de metales preciosos comenzó a fluir hacia España y dio lugar a la gran *época del imperialismo español* entre 1580 y 1630. (Braudel, I, 1953:404)

Transcurren por entonces los años de madurez del rígido sistema de proteccionismo español con la multiplicación de los registros

¹³ En realidad, Felipe II trataba de reorganizar el gobierno y la administración de sus dominios con nuevos cuerpos legales y también con estudios o investigaciones orientadas a obtener una información útil y confiable sobre los recursos naturales. Entre los proyectos encauzados se encontraban las *Recopilaciones Reales de los Reinos de España*, las *Ordenanzas de Nueva Población para Las Indias* y las *Relaciones Geográficas de Indias*, además de otras obras para sistematizar y clasificar la flora americana, como la publicación del estudio del doctor Monarde, sobre las plantas medicinales americanas, y el envío en 1571 del naturalista Francisco Hernández hacia América. (Elliot, 1894:52-54)

en las aduanas, y también con el aumento de la capacidad de los barcos: desde 1560 surge la voz galeón para designar muchas de las naves que viajan a las Indias y atravesaban el Atlántico, que además de un tipo nuevo de nave implicaba un aumento de la capacidad tradicional para transportar mercancías y cañones, o sea, un doble carácter de nave de guerra y de comercio, además de haber sido los primeros barcos habilitados para el transporte de pasajeros. Tenían cuatro mástiles y muchas velas, un alto castillo de popa, y eran grandes, estables y seguros, fáciles de maniobrar aun con pesados cañones, y se convirtieron en el apoyo primordial de las flotas españolas. En la segunda mitad del siglo XVI el número de buques de todo porte en las flotas se mantuvo entre sesenta y sesenta y cinco, pero el tonelaje promedio aumentó de trescientos a seiscientos por cada uno. (Martínez, 1984:87) Los galeones no solo escoltaban la flota, sino que sirvieron para trasladar los cargamentos de oro y plata.



La trayectoria de la Carrera de Indias quedó recogida en diversos derroteros marítimos

que describían sus extensos trayectos y la secuencia de sus puertos. Entre los más conocidos se encuentran los de López de Velasco y Juan de Escalante de Mendoza, aunque estos permanecieron inéditos por largos siglos, tal vez para tratar de impedir la divulgación de sus noticias entre las potencias enemigas. El primero no fue la obra de un marino conocedor personalmente de esas rutas, sino la de un compilador¹² que contaba entre otras fuentes con la labor precedente de Alonso de Santa Cruz, fallecido en 1572, y que fue el primer cosmógrafo de la Casa de Contratación además de un experimentado navegante, considerado como el teórico más grande de la navegación en España por estos años. (Haring, 1984:388) Escalante, en cambio, sí fue un sabio marino incorporado desde los dieciocho años a la navegación y que realizó muchos viajes a América. Al morir en 1596 aún se desempeñaba como capitán general de las flotas. Hacia 1575 redactó su manuscrito *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales*, copiado e ilustrado en 1592 por el presbítero Baltasar Vellerino de Villalobos en su texto *Luz de navegantes*. (Vellerino, 1985)

Estos manuscritos describen el recorrido de las flotas, su duración y las señales que permitían seguirlo. La navegación principal partía desde Sanlúcar rumbo a los puertos americanos de San Juan de Ulúa (Veracruz), Cartagena de las Indias y Nombre de Dios (Portobelo). Estaba integrada por dos flotas nombradas de acuerdo a los dos virreinos a donde se dirigían, la de Nueva España, y la de Tierra Firme —también conocida como de los Galeones. La primera recorría 1.700 leguas (4.860 millas) en dos meses y medio o tres hasta llegar a México, y la otra, 1400 leguas en dos meses y días hasta llegar a su destino en los puertos de istmo. Otros recorridos marítimos en el océano Pacífico complementaban la Carrera: la navegación desde Panamá hacia Perú y Chile, y la abierta desde 1566 desde

¹² El derrotero de López de Velasco formaba parte de su *Geografía y descripción universal de las Indias*, no publicada hasta 1894, y consistía, como toda la obra, en una compilación o síntesis redactada por él para el Consejo de Indias, a partir de las relaciones geográficas recopiladas en América.

Acapulco a las Filipinas, las lejanas Islas del Poniente que facilitaban a España el comercio con la China. Dos rutas terrestres enlazaban estos recorridos con las Flotas, uno atravesando el Istmo entre Panamá y Portobelo, y el otro de Acapulco a Manila. Solo quedaba fuera de este extenso y continuo circuito mundial la ruta que desde España se dirigía directamente hacia el Río de la Plata.

Las flotas debían partir separadamente desde Sevilla y regresar al año siguiente. La de Nueva España lo debía hacer entre abril y mayo —pasadas las tormentas marítimas habituales durante el invierno entre la Península Ibérica y las Islas Canarias—, para llegar al mar Caribe antes que los huracanes y los vientos del norte comenzaran a azotar la región; la flota de Tierra Firme salía en agosto o septiembre para evitar los vientos del invierno en el Atlántico y arribar a los puertos de Cartagena y Portobelo a principios de noviembre, cuando el clima resultaba en ellos más soportable y sano, pero no siempre lograba escapar de los huracanes. Algunos años las flotas partieron juntas hacia América alrededor del mes de mayo, aunque con su preparación y mando independientes.

Después de unos quince días de navegación —ya cruzado el llamado mar o Golfo de las Yeguas, que separaba a España de las Islas Canarias, siempre infestado de enemigos—, se hacía imprescindible una parada en este archipiélago para reparar naves y abastecerse. Luego se emprendía el cruce del océano, el llamado Golfo Grande o Mar de las Damas, viaje largo y monótono, hasta avistar, transcurrido un mes de navegación como promedio, una de las pequeñas antillas que el Almirante Colón, un tanto ansioso, había bautizado en su segundo viaje como La Deseada. Desde allí las flotas de Nueva España y Tierra Firme tomaban sus propios rumbos surcando el interior del mar Caribe, donde nuevamente los enemigos acechaban. El transcurso de las flotas a lo largo del Caribe hasta llegar a sus puertos de escala consumía también un tiempo considerable, y en total el promedio de navegación

más largo de toda la Carrera hasta tocar las costas americanas —el recorrido de Cádiz a Veracruz— se ha calculado, según el promedio de cuarenta viajes realizados entre 1504 y 1650, en más de dos meses: 74,9 días. (Chaunu, VI-1, 1956:178-179)

El regreso de las flotas, pasado el invierno en América, debía cumplir también sus normas temporales. La salida ideal de ambas debía producirse entre febrero y marzo para reunirse en La Habana hacia abril, pero comúnmente no ocurría así. Las llegadas de las Flotas a La Habana —registradas como promedios sobre la base de veintiséis o veintisiete viajes llevados a cabo entre 1556 y 1650—, se produjeron de abril a septiembre, con puntos culminantes en los meses de julio y agosto; (Chaunu, VI-1, 1956:280-1, 282-283, 294-295) las partidas hacia España se consideraba que no debían exceder los primeros veinte días del mes de agosto para no enfrentar los ciclones en el peligroso Canal de las Bahamas —un verdadero cementerio de barcos que habían perecido en los bancos de corales de La Florida—, pero lo hacían con frecuencia a fines de ese mes, después de carenar y abastecer las naves. Los tiempos de estancia o de demoras de estas flotas en el puerto habanero oscilaban entre promedios de cuarenta y cuatro y sesenta y siete días, (Chaunu, VI-1, 1956:280-281, 294-295) sin contar las ocasiones en que no pudieron partir a tiempo y sus capitanes y almirantes decidieron permanecer y regresar al año siguiente para no arriesgar sus tesoros ante la cercanía de la temporada de tempestades y de los nortes o ante las amenazas de los corsarios apostados en los alrededores. Tenía lugar entonces lo que se conocía por una invernada, período de extraordinarias consecuencias para la vida diaria de la ciudad.

La Habana vino también a ser también la estación terminal de una compleja red de otros circuitos menores de navegación que se dirigían al puerto para agregarse a las flotas y continuar a la metrópoli o bien para abastecerlas de provisiones, partiendo des-

de Honduras, Campeche, La Española, Puerto Rico, La Florida y desde las otras poblaciones de Cuba. Su puerto funcionaba como una gran encrucijada final de varios puentes marítimos tendidos entre mares y continentes, donde se encontraban las mercancías europeas traídas por los mercaderes desde Sevilla y las Islas Canarias, las riquezas de los virreinos americanos, las procedentes del Asia vía Acapulco-Veracruz, y los productos de las otras Antillas, sin mencionar los esclavos traídos del África por vías muy disímiles e irregulares.

El último tramo del recorrido de las Flotas de Indias hacia la metrópoli venía a ser también el más rápido: se calculaba un promedio de sesenta y siete días de duración desde La Habana hasta Cádiz o Sanlúcar. (Chaunu, VI-1, 1956:264-265) Para recorrerlo se salía del puerto en la mañana, aprovechando los vientos terrales, y rápidamente las aguas de la Corriente del Golfo iban atrayendo las embarcaciones hacia el Canal de la Florida, inexorablemente y sin reparar en la dirección del viento, haciéndoles ganar altura hasta situarlas frente a las Azores pasados unos veintiocho días de navegación, siempre en busca de las brisas del norte, pero preferiblemente antes de que el invierno las hiciera tempestuosas. El peligroso ascenso a través de la Corriente se convirtió en un lugar común dentro de los relatos de viaje a las Indias. Miguel de Cervantes en su comedia *El rufián dichoso* lo puso en boca de un viajero de las Indias: (Medina, 1958:456)

*Ni el huracán te persiga
Ni toques en la derrota
Bermuda, ni en la Florida,
De mil cuerpos homicida,
a Cádiz, como deseas,
Llegues sano, y en Sanlúcar
Desembarques tus preseas.*

A pesar de todas las previsiones fundadas en una larga experiencia marinera, la Carrera de Indias nunca dejó de ser un viaje de resultados imprevistos, una aventura lle-

na de improvisaciones, sin reglas fijas, no obstante las copiosas recomendaciones y ordenanzas que le reglamentaban. Estaba sujeta no solo al impredecible ritmo de las estaciones, con sus accidentes y condiciones naturales adversas o favorables a la navegación —naves retrasadas, vientos contrarios, calmas, tempestades—, sino a las circunstancias económicas existentes en los puertos donde se preparaba. (Chaunu, III, 1955:26) Los múltiples registros y fiscalizaciones llevados a cabo en los puertos, las lentas operaciones de cargas, las negociaciones y trámites de embarque de las mercancías, podían demorar y hacer más lento el curso.

La Casa de Contratación organizaba las flotas según reglamentaciones estatales, pero en realidad representaba los intereses de empresas privadas operadas por comerciantes y propietarios de naves que protegían sus ganancias. Las embarcaciones habilitadas debían ser nuevas o de pocos viajes para resistir con éxito la travesía, y su vida útil era relativamente corta, calculada en unos ocho años, lo que obligaba a una explotación intensa de los recursos madereros y esto sometía al sistema a inversiones particulares constantes, además de estar gravado por una gran cantidad de impuestos para poder financiar los gastos de defensa y otros servicios ofrecidos en los puertos. En muchas ocasiones no hubo flotas anuales, o solo salió una de las dos, ni se cumplieron las fechas estipuladas para la salida y el regreso. El temor a las pérdidas y el descalabro económico que estas podían significar por la enorme concentración de riquezas transportadas en los convoyes, hizo necesario conceder un margen a la flexibilidad y se les concedió poderes a sus propias autoridades militares, los generales y los capitanes de las flotas, para tomar decisiones en América sobre el momento más oportuno de partir hacia España.

Para coordinar bien la trayectoria y sus incidencias ocasionales se habilitó una navegación auxiliar: los navíos de aviso —naves ligeras, de poco tonelaje y más velocidad,

que salían de España, y en ocasiones de los mismos puertos americanos—, con el objetivo de llevar información previa y rápida sobre la salida de las flotas, sobre la preparación o la presencia de escuadras de corsarios en Europa, sobre la necesidad de preparar lastres y abastecimientos en los puertos de estadía, etc. De hecho, se utilizaron también como correos rápidos para comunicar órdenes y recibir información de todos los asuntos oficiales y negociaciones del Consejo de Indias. No debían transportar mercancías ni pasajeros, pero con frecuencia lo hacían. (Lucena, 1996:7) Los avisos destinados a Nueva España tomaban la vía del Canal Viejo de Bahamas hasta llegar a La Habana, que demoraba unos dos meses como promedio, pero en realidad mucho menos tiempo para navíos ligeros, razón que mantuvo siempre al puerto dotado de una comunicación más actualizada y directa con su metrópoli que otros de la región.¹³

En sentido general la organización de este gran sistema mercantil puede considerarse un éxito desde el punto de vista de la navegación. Resulta asombroso que un recorrido tan largo y lleno de riesgos tuviera un por ciento poco significativo de pérdidas en más de un siglo: un total de 350 naves naufragadas, hundidas o destruidas entre 1546 y 1650, y de estas solo 62, un 17% del total de naves perdidas, se debieron a ataques de corsarios y piratas, y el resto, a causa de accidentes y desastres naturales. (Chaunu, VI-2, 1956:880-881) La Habana ocupó un lugar importante dentro de estos índices de pérdidas. Era el puerto americano de toda la Carrera más asediado por los enemigos por despedir las flotas con todo su valioso cargamento y también por estar situado frente al Canal de Bahamas, uno de los pasos más difíciles y accidentados de todo el circuito. Las pérdidas en naves que se le atribuyen en

este período —un total de 27— solo fueron superadas por Cádiz y en segundo término por Sanlúcar. (Chaunu, VI-2, 1956:968, 952)

Para muchos era el punto más peligroso de la Carrera de Indias, su talón de Aquiles, pues constantemente estaba asediado por escuadras corsarias que esperaban por el acariciado sueño de capturar algunas de las flotas de Indias. En 1591 se acumularon riquezas valuadas en cinco millones de ducados encerradas en el Castillo de la Fuerza, esperando la orden partida de las naves hacia mares cuajados de enemigos. Los dos desastres más sonados de la historia de las Flotas tuvieron lugar en los mares cercanos al puerto de La Habana en la década de 1620-1630, muy activa para los corsarios holandeses y sus escuadras, apostadas habitualmente en los alrededores de La Habana en espera de las naves españolas que llegaran o de su regreso hacia la metrópoli.

El primero de ellos, sin embargo, se produjo a causa de un accidente natural: el naufragio de la Flota de Tierra Firme, en 1622, azotada por un ciclón. Había salido de La Habana tardíamente el 4 de septiembre con ocho galeones portadores de plata y fue sorprendida por una tormenta que hundió cuatro de sus navíos en los bajos de Los Mártires a la entrada de La Florida —entre ellos, la almiranta Nuestra Señora de Atocha—, con mil personas ahogadas y un valor de cuatro millones de pesos sumergidos. (Pezuela, II, 1868:30) El segundo fue mucho más espectacular. En realidad constituyó el más sonado de los hitos de la historia del corso y la piraería en América: la captura en 1628 de toda la flota de Nueva España, atrapada en la bahía de Matanzas mientras trataba de arribar a La Habana, por la escuadra del corsario holandés Piet Heyn.¹⁴ Ningún otro asalto causó más conmoción en la corte española, donde

¹³ En 1592 el gobernador escribía al rey desde La Habana quejándose de ciertos navíos de aviso que no habían tocado el puerto al regresar de tierras continentales, error gravísimo pues siempre se acumulaban en este gran cantidad de correspondencia oficial y particular que esperaba por ser enviada a España (ANC, Academia de la Historia, legajo 85, no. 272)

¹⁴ Desde 1626 la escuadra holandesa se mantenía enfrente de La Habana, tratando de abastecerse de agua y alimentos en los alrededores. Pero la flota de Nueva España no recibió a tiempo el barco de aviso que se le envió desde La Habana para demorar su salida de Veracruz y partió hacia su fatal destino.

el rey esperaba la plata con apremio y condenó a muerte al capitán general de la flota. El botín fue de once navíos y cuatro millones de ducados de a once reales.¹⁵ España respondió al año siguiente enviando una armada de 17 galeones y 9.000 hombres para limpiar de enemigos las aguas del Caribe y del Golfo. Piet Heyn murió ese año en un encuentro naval con los españoles.

El sistema de flotas funcionó a plenitud hasta 1640, a partir de entonces las flotas se hicieron menos frecuentes y de menor capacidad. La ocupación de territorios por franceses, holandeses e ingleses en las Antillas y en Norteamérica, y la separación de Portugal de la monarquía española, habían debilitado el monopolio y las líneas papales de la demarcación territorial original, e “imponían de forma tácita un orden nuevo de relaciones internacionales”. (Elliot, 1984:126)

Navegando hacia La Habana

Distintos testimonios nos permiten hoy tratar de reproducir, a manera de ejemplo, algunas de las experiencias de algunos de los viajes de la Carrera de Indias con su consabida recalada en La Habana. Desde 1592 la Flota de Nueva España se preparaba en el puerto de Sevilla, pero la proximidad del invierno la detuvo en Cádiz hasta la primavera del año siguiente, y partió en el mes de mayo. Dos años más tarde regresó a España, maltrecha y dispersa, pero con un cargamento récord de 22 millones de pesos en metales preciosos y mercancías, uno de los más grandes de su tiempo. Tanto por esta razón como por las peripecias del trayecto, su reseña puede servir de ejemplo.

Uno de sus tripulantes, Andrés de Segura, de dieciséis años de edad y reclutado como

grumete de la Flota de Nueva España, ha dejado recogidos en sus memorias los incidentes de una travesía llena de peripecias y circunstancias características.¹⁶ La nave en que viajaba como grumete, Nuestra Señora de las Mercedes, había sido recién construida en los astilleros sevillanos para un espadero que había decidido convertirse en señor de nao e invertir en el negocio de las flotas:¹⁷

Hízola de mucho porte y salió la nao muy gallarda, y por ser tal, se la tomaron por almirante de la flota que en el año de noventa y dos iba a la Nueva España. Con esto el espadero, que tenía dineros, la adornó para las fiestas de los mejores y más costosos gallardetes que se dice haber visto en la mar; eran de damasco, con muy buena imaginería de Nuestro Redentor y de la Virgen Santísima y de santos; tenía bandera y gallardete para todos los pañoles y topes, cuabras y popa pavesadas. Eran tan largos los gallardetes, que cuando no había viento era menester anudarlos, porque alcanzaba mucha parte de ellos a la mar. (San Miguel, 1969:178)

Navegaban juntos 59 barcos, y al llegar a las Islas Canarias vieron embestirse entre sí dos galeones, al parecer a propósito, para dejar allí uno de ellos abandonado y cobrar el seguro. Atravesaron el Atlántico en escuadra, como era costumbre, la Capitana¹⁸ navegaba delante con bandera en el mástil de proa y farol en la popa por las noches, vigilando que las naves no se quedaran rezagadas. El mismo papel desempeñaba al fondo la Almiranta, la nave del almirante, otra autoridad militar que cuidaba de la retaguardia. Navegaban lo más cerca posible unas naves

¹⁵ Cada real de plata se consideraba equivalente a un dólar, según estimaciones de 1981.

¹⁶ Andrés de Segura de la Alcuña (Andalucía 1577-1652) hizo al menos dos viajes a América a bordo de las flotas antes de establecerse de por vida en México alrededor de 1600 y ordenarse sacerdote carmelita bajo el nombre de fray Andrés de San Miguel. En el virreinato adquirió una extraordinaria preparación que revela el alto nivel de cultura que era posible adquirir por entonces en los conventos mexicanos. Construyó varios edificios y redactó un manuscrito donde dedicó un capítulo a las técnicas de la carpintería mudéjar, actualmente muy reconocido, y otro a los recuerdos de su primer viaje a América titulado “Relación de los trabajos que la gente de una nao llamada Nuestra Señora de la Merced padeció, y de algunas cosas que en aquella flota sucedieron”. (San Miguel, 1969:178)

¹⁷ El maestro de la nave era Jerónimo de Morales y su propietario Lorenzo Vallejo. (Chaunu, III, 1955:504)

¹⁸ Nave que recibía este nombre por conducir al capitán general, la máxima autoridad de cualquier flota.

de otras, pero evitando el peligro de tocarse. (López de Velasco, 1894:117-118) Habitualmente cada flota contaba con sus propios carpinteros, calafates, y hasta lavanderas, y también debía traer su escribano, su capellán, y a fines del siglo se dispuso que viajara un médico, toda una organización social de varios miles de personas que atravesaban cíclicamente los mares del océano.

El 23 de junio arribaron a La Española donde la flota permaneció ocho días para cargar carnes, agua y leña, y luego continuaron rumbo a San Juan de Ulúa, navegando por la costa sur de Cuba, algo alejados para evitar naufragios en los cayos de los Jardines de la Reina y de los Canarreos, hasta llegar al cabo de San Antonio. Los derroteros de la época registraban bien las señales que desde el mar orientaban esta ruta de navegación: la sierra de Basticurí (Baitiquirí) al oeste de la punta de Maisí, la de Guntensamo (Guantánamo), los cinco mogotes de piedras pardas y forma de mesas llamados Los Altares, antes del puerto de Santiago de Cuba, y por último las sierras del Tarquino (Turquino), Monte Grande y Redondo; nombres todos que nos revelan una toponimia muy temprana generada a partir de la contemplación distante de las costas y del perfil montañoso de una isla apenas poblada. (Vellerino, 1984:145)

Al penetrar en el Golfo un balanceo del gigantesco galeón San Martín lanzó al agua a seis marinos que trataron en vano de nadar y alcanzarlo hasta perecer ahogados ante la despiadada indiferencia de sus conductores, que ni siquiera les lanzaron una chalupa: el ritmo frenético de aquel circuito no se detenía ni ante vidas humanas. Desde 1590 no había salido flota alguna hacia México y esta última había sido devastada por un huracán antes de tocar sus costas. La llegada de esta nueva flota era esperada con ansiedad y prometía una venta segura de las mercancías fletadas, sobre todo de los vinos que habían alcanzado precios muy elevados —aún el consumo del chocolate, bebida estimulante, no se había extendido en México como

para compensar la escasez del vino—, y solo la descarga del galeón El Crucifijo con 2.000 pipas logró normalizar los precios de venta. (San Miguel, 1969:179)

El 3 de julio de 1594 la Flota de Nueva España partió de regreso hacia La Habana, después de un año esperando la plata en el puerto mexicano. Las naves de las Armadas ya le esperaban en el cabo de San Antonio, como era habitual, para ahuyentar de allí a los posibles corsarios y acompañarla hasta La Habana. Pero sorprendida por una tormenta que dispersó sus naves, la flota demoró sesenta y dos días en llegar, casi tres veces más de lo normal. El trayecto desde Veracruz o San Juan de Ulúa se recorría la mayor parte de las veces sosegadamente, con las naves reparadas y abastecidas, pero estaba sujeto a condiciones climáticas muy irregulares, debido a largas calmas en los vientos, que podían retrasarlo a veces varios meses. Una descripción más afortunada de este recorrido tan desigual aparece registrada en la crónica de las vicisitudes del viaje que realizara en 1589 fray Alonso Ponce, comisario de la orden franciscana en Nueva España:

Con tan quieto y apacible tiempo caminó toda la flota por espacio de veinticinco días yendo todas las naos como si fueran a bodas o a alguna fiesta, pescando muchas maneras de peces, especial unos que llaman dorados, que son grandes, de arroba y media y aun de dos arrobas y mayores, muy hermosos y de muy buen gusto y sabor. Estos los pescan con fisgas cuando acuden sobre aguados, ya había algunos tan diestros en fisgar, que desde lo alto de la camareta de popa los clavaban y subían arriba, también los cogían con anzuelos, cebándolos con alguna carnaza puesta en ellos, y dando saltillos, con que los engañaban y hacían creer que fuesen pescadillos que iban huyendo de ellos y así los abalanzaban al cebo y los cogían en el aire, y quedaban presos en el anzuelo que estaba encubierto. Al cabo de este tiempo llegó toda la flota a ponerse a la altura de

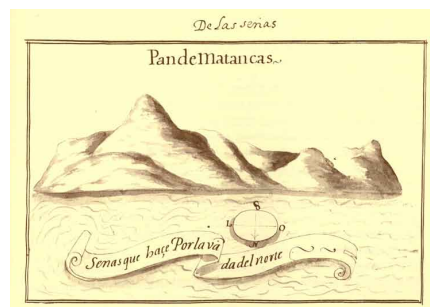
veinticinco grados y aún más, que era la que había menester para virar para la Habana [...]. (*Relación...*, II, 1875:538)

La llegada de las flotas a La Habana se hacía siguiendo las aguas del Canal de Bahamas hasta ganar la altitud señalada, y de ahí descendiendo como se afirma en este texto, o bien, navegando desde el cabo de San Antonio paralelamente y muy cerca de la costa norte de la porción occidental de la Isla; pero en cualquier caso, localizar la entrada del puerto habanero desde alta mar no debe haber sido una tarea fácil, confundida esta entre la línea de una vegetación uniforme, y mucho menos cuando los vientos contrarios dispersaban las naves y estas se acercaban al puerto luego aisladamente. Los derroteros marinos describían con claridad los accidentes del relieve, las señales o signos que permitían ayudar a distinguir la posición de la bahía habanera, bien fuera aproximándose desde el rumbo este o del oeste.

En el primer caso se delineaba ante los navegantes la Sierra de los Órganos, llamada así por una cordillera de cinco o seis mogotes altos y bajos semejantes a los cilindros de ese instrumento musical, (Vellerino, 1984:151v) luego una elevación como un pan, el Pan de Cabañas, y, por último, se distinguía otra redonda como una mesa, la Mesa del Mariel. En el otro sentido, navegando desde el oeste desde unas dieciocho leguas del puerto, se divisaba una montaña singular en forma de tortuga, el Pan de Matanzas.

Pero una silueta inconfundible, signo eminentemente femenino, señalaba a las naves que se encontraban frente a la entrada del puerto de La Habana:

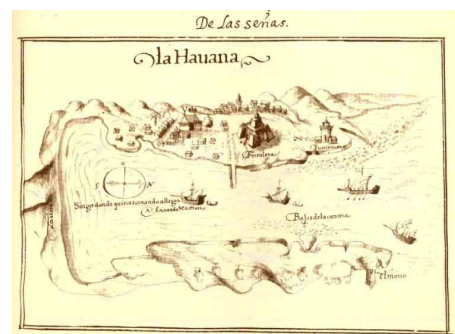
se reconoce por una sierra alta que tiene sobre él a la vuelta del sur, la cual tiene dos mamelotes, que parecen dos tetas norte-sur con el puerto [...]. (López de Velasco, 1894:118)



Reconocidas así las llamadas Tetas de Managua y navegando hacia el sur, a solo cinco leguas de la costa, se comenzaba a percibir una primera señal humana construida sobre un morro redondo de seborucos negros:

una torrecilla blanca¹⁹ que de alta mar parece una nao que va a la vela donde residen los guardas y centinelas que guardan el puerto [...]. (Vellerino, 1984:153v)

Desde esta torre se izaban banderas para avisar a la población el número de embarcaciones que se acercaban, las cuales debían esperar el mediodía para entrar al puerto, favorecidas por el cambio de los vientos.



Vencidas las dificultades de su viaje por el Golfo, la Flota de Nueva España llegó a La Habana en 1594, entrado ya el mes de septiembre, pero la proximidad de los huracanes y del invierno con sus nortes hizo que las autoridades de las flotas decidieran no partir ese año: “que es el tiempo más peligroso del año así para estos mares como para los de las yslas y costas de España”. (Archivo Nacional de Cuba,

¹⁹ La torre blanca de calicanto había sido construida en 1562 sobre el promontorio rocoso a la entrada a la bahía, para identificar la entrada al canal de la bahía desde lo lejos y a su vez para servir de vigía y descubrir a los corsarios. Su altura era de seis estados y medio —unos once metros— y su linterna alcanzaba 25 metros de altura elevada sobre el morro, desde allí se podía avistar hasta ocho leguas del amplio horizonte marino. (Wright, I, 1927:132)

Academia de la Historia, leg. 84, no. 259) Unas cinco mil personas se reunieron en la ciudad y tuvo lugar una invernada, uno de esos períodos no tan frecuentes,²⁰ pero sí memorables, donde los alimentos y los servicios consumidos por la población flotante alcanzaban precios muy elevados y se labraron “fortunas que antes no existían”. (Pezuela, 1868:315) En semejantes circunstancias la población se convirtió en un lugar “inquietísimo”, según palabras del gobernador, y aunque este esperaba tener controlada la situación la realidad fue otra:

Díjose que había llegado el gasto de esta invernada a dos millones de pesos, porque todas las cosas se subieron de precio, una libra de bizcocho valía cuatro reales y una decena de plátanos un real, donde vale un racimo, aún en tiempo de flotas, más de un real, y así valen todas las demás cosas, y por esta causa se cometieron muchos pecados y muertes, y habían todos los días estropeados y ahorcados, y algunos días de dos en dos y algunos días más. (San Miguel, 1969:181)

En realidad las hambrunas habían sacudido anteriormente La Habana durante la estadía de las flotas, pues los recursos alimenticios exigidos no se podían satisfacer con la producción local y se dependía de los envíos de otros lugares de las Antillas y del continente, muchas veces interrumpidos por los corsarios.

La aglomeración de personas en tiempos de estadía resultaba un espectáculo admirable. En el verano de 1589 la Flota de Tierra Firme o Flota de Los Galeones había sido la última en arribar al puerto y desde la entrada saludó con salvas que le fueron correspondidas de la misma manera desde la fortaleza. De inmediato el puerto habanero ofrecía un aspecto extraordinario:

Era cierto muy de ver cuán poblado estaba aquel puerto de navíos, porque ade-

más de los sobredichos de la Nueva España y Tierra Firme, habían entrado al fin de julio otros veinte de Santo Domingo y antes que los de Nueva España, los de Honduras, que eran siete u ocho, sin otros muchos de la misma Habana y puertos de aquellas isla y otras circunvecinas, pues la gente que había en todos ellos, y por el pueblo de la Habana, era infinita, que no podían andar por las calles, todos tan bien aderezados que era contento grandísimo verlos; lo que a todos daba pena notable, era la falta que había de bastimentos y provisión, y cuán caro valía todo y con cuánta dificultad se hallaba, lo cual fue causa de que algunos se volviesen de allí a Nueva España, hartos ya de estar y de gastar en aquel puerto, y viendo cuán despacio se estaba en él la flota. (*Relación...*, II, 1875:546)

Las flotas de este año debieron enfrentar las mismas incertidumbres antes de partir, con juntas de pilotos y discusiones, pero prefirieron hacerlo antes de continuar allí más tiempo, encomendándose a Dios “como señor de los vientos y mar”. (*Relación...*, II, 1875:547) En realidad la larga permanencia de las flotas ocasionaba pérdidas y trastornos a los mercaderes y dueños de barcos, y estas decisiones inesperadas que alteraban la periodicidad del recorrido pueden interpretarse también como una de las ocasiones apropiadas para tender trampas dentro de la Carrera. La salida de la Flota en 1594, después de su larga estadía en La Habana, fue objeto de otra dilación, al parecer engañosa. Un navío de aviso trajo órdenes de enviar primero solo los tesoros del rey en navíos seleccionados y dejar el resto de las embarcaciones con la carga de los particulares en espera de la siguiente flota correspondiente a ese año que debía arribar poco después. Los patronos de las naves y los mercaderes —temerosos de otra prolongada estadía y de que

²⁰ En el invierno de 1590-1591 se había producido una invernada por temor a los corsarios ingleses y por la proximidad de la estación, y en el de 1592-1593 también se había decidido permanecer en La Habana, a pesar de la escasez de alimentos. (Wright, I, 1927:136, 154)

sus cargas se echaran a perder, además de los gastos de jornales de la marinería ociosa, así como de mantener sus buques inactivos en la bahía sin prepararlos a tiempo en Sevilla para emprender un nuevo viaje—, ofrecieron al capitán de la flota unos mil quinientos pesos por la licencia para sacar cada una de las naves no elegidas, y finalmente partieron todas juntas en el mes de marzo entregando una gran cantidad de dinero y dudando de la real existencia de aquellas supuestas órdenes del navío de aviso.

Al regreso una tempestad sorprendió a las flotas y a su armada en La Florida e hizo naufragar varios de sus barcos, entre ellos, Nuestra Señora de la Merced, pero como estos no cargaban metales preciosos fueron abandonados a su suerte; los naufragos quedaron a merced de los indígenas floridanos, mientras la vertiginosa carrera continuaba su accidentado curso hacia España. En el mes de mayo llegaron las naves a la península, cumplido un viaje lleno de accidentes y demoras, y por fin descargaron un fabuloso tesoro: más de quinientas cargas de plata y oro que durante varios días estuvieron llegando a Sevilla y causaron un gran impacto en la población. (Baudot, 1992:36) Poco meses más tarde, al llegar la flota de ese año, se completó el tesoro mayor de todos los recibidos hasta entonces por la Casa de Contratación en solo un año, valuado en unos treinta y seis millones de pesos.

El gran circuito de navegación que extraía las riquezas de América corría a través

de sus puertos movilizando recursos, dando lugar a ciclos irregulares de vida económica y de comercialización de los productos, y despertando estrategias entre sus habitantes para aprovechar las oportunidades que abría la ruta de la plata. La ciudad de La Habana fue uno de los escenarios privilegiados donde se gestaba esta inédita situación económica y se convirtió en una plaza fuerte —el antemural de todas las Indias—, tanto en sentido militar como comercial, donde la estrategia imperial puso en juego todos los recursos posibles para mantener una estructura defensiva de escala continental, concebida con un criterio totalizador que implicaba la construcción de fortalezas, embarcaciones, fundiciones y el sostenimiento de guarniciones, operarios especializados y esclavos. Desde 1570 La Habana fue emergiendo en primer plano dentro del panorama urbano del Caribe insular, no solo desplazando a su primera capital, Santiago de Cuba, sino a Santo Domingo y a San Juan de Puerto Rico, controlando el tráfico con Sevilla y dominando la economía de la colonia, (Chaunu, VIII-1, 1959:569) hasta convertirse en agente de un desequilibrio este-oeste dentro del alargado territorio de Cuba, con un protagonismo absoluto sobre las demás poblaciones, algo que pudiera interpretarse como un hecho negativo para el destino de la Isla, si esto no hubiera contribuido a salvarla de la decadencia y la marginalidad experimentadas por las demás Antillas españolas.

Bibliografía

- Anglería, Pedro Mártir 1944 *Décadas del Nuevo Mundo* (Buenos Aires: Editorial Bajel).
- Baudot, Georges 1992 *La vida cotidiana en la América Española en tiempos de Felipe II. Siglo XVI* (México: Fondo de Cultura Económica).
- Benzoni, Girolamo 1967 *La Historia del Mundo Nuevo* (traducción y notas de Marisa Vannini de Gerulewicz) (Caracas: Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia).

- Braudel, Fernand 1953 *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (México-Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica).
- Casas, Bartolomé de las 1951 *Historia de las Indias* (México-Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica).
- _____ 1972 *Los primeros memoriales de fray Bartolomé de Las Casas* (Universidad de La Habana: Cuadernos H, Serie Documentos I).
- Chaunu, Huguette y Pierre 1955-56-59 *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*. T I —VIII (París: Librairie Armand Colin-S.E.V.P.E.N., Institute des Hautes Études de L'Amérique Latine).
- *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, sacados de los Archivos del Reino, y muy especialmente del de Indias. Competentemente autorizada*. 42 tomos. Madrid, 1864-84 [CDIA].
- *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar, 2ª Serie, publicada por la Real Academia de la Historia*. 25 tomos. Madrid, 1885-1932 [CDIU].
- Colón, Cristóbal 1961 *Diario de navegación* (La Habana: Comisión Nacional Cubana de la UNESCO).
- Contreras, Jesús 1997 “Los cronistas de Indias y la antropología” en *Las Razas Humanas. Instituciones Culturales* (Barcelona: Instituto Gallach) Vol. VII.
- Cuneo, Miguel 1978 “Carta” en Fernando Portuondo (comp.) *El segundo viaje de descubrimiento* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales).
- Elliot, J. H. 1970 *La España Imperial 1496-1716* (Barcelona: Editorial Vicens-Vives).
- Esteras Martín, Cristina 1999 “El oro y la plata americanos, del valor económico a la expresión artística” en *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid.
- Friederici, Georg 1973 *El carácter del descubrimiento y de la Conquista de América* (México: Fondo de Cultura Económica).
- George, Pierre 1982 *Geografía urbana* (Barcelona: Editorial Ariel).
- Haring, Clarence H. 1984 *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Hasburgos* (México: Fondo de Cultura Económica).
- Herrera, Antonio de 1944 *Historia General de los hechos de los castellanos en las Islas y tierra firme del Mar Océano* (Paraguay: Editorial Guaranía) Tomo I.
- Le Riverend Brusone, Julio 1992 *La Habana, espacio y vida* (Madrid: Editorial MAPFRE).
- Lequenue, Michel 1992 *Cristóbal Colón. Almirante de la Mar Océano* (Madrid: Ediciones Aguilar, S. A.).

- López de Velasco, Juan 1894 *Geografía y descripción universal de las Indias*. Madrid.
- Maguidóvich, I. P. 1972 *Historia del descubrimiento y exploración de Latinoamérica* (Moscú: Editorial Progreso).
- Marrero, Leví 1972 *Cuba: economía y sociedad 1* (Puerto Rico: Editorial San Juan).
- Martínez, José Luís 1984 *Pasajeros de Indias. Viajes trasatlánticos en el siglo XVI* (México: Alianza Universidad).
- Medina, José Toribio 1958 “Cervantes americanista: lo que dijo de los nombres y cosas de América” en *Estudios cervantinos* (Santiago de Chile: Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina).
- Núñez Jiménez, Antonio 1982 *El Archipiélago* (La Habana: Editorial Letras Cubanas).
- O’Gorman, Edmundo 1977 *La Invención de América: investigación acerca de la estructura del nuevo mundo y del sentido de su devenir* (México: Fondo de Cultura Económica).
- *Papeles existentes en el Archivo General de Indias relativos a Cuba y muy particularmente a La Habana* (Donativo de Néstor Carbonell) 2 tomos. Imprenta “El siglo XX”, La Habana, 1931.
- Pérez de la Riva, Juan 1975 “La población habanera” en *El barracón y otros ensayos* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales).
- Pezuela, Jacobo 1868 *Historia de la Isla de Cuba* (Madrid: Bailly-Bailliere).
- *Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que sucedieron al padre fray Alonso Ponce en las provincias de la Nueva España, siendo comisario general de aquellas partes*. Tomos I y II. Imprenta de la viuda de Calero, Madrid, 1873.
- San Miguel, Andrés de 1969 *Obras de Fray Andrés de San Miguel* (México Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de Investigaciones Estéticas).
- Stein, Stanley J. y Bárbara H. Stein 1983 *La herencia colonial en la América Latina* (México: Siglo XXI).
- Taviani, Paolo Emilio 1989 *La aventura de Cristóbal Colón* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales).
- Vázquez de Espinosa, Antonio 1948 *Compendio y descripción de las Indias Occidentales* (Washington: Smithsonian Institution).
- Vellerino de Villalobos, Baltasar 1985 *Luz de navegantes donde se hallarán derrotas y señas de las partes marítimas de las Indias, islas y tierra firme del Mar Océano* (Madrid: Museo Naval de Madrid-Universidad de Salamanca) (edición facsimilar).

- Venegas Fornias, Carlos 2003 *Plazas de intramuro* (La Habana: Consejo Nacional de Patrimonio Cultural).

- Waibel, Leo/Ricardo Herrera 1984 *La toponimia en el paisaje cubano* (La Habana: Editorial de Ciencias Sociales).

- Wright, Irene 1927 *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI basada en los documentos originales existentes en el Archivo General de Indias de Sevilla* (Habana: El siglo XX) Tomos I y II.

Ilustraciones.

Imagen 1. El primer mapamundi que representó el continente americano, a partir de los resultados de los viajes de Colón, y de otros menores, fue pintado en 1500 por el marino Juan de la Cosa para mostrar las nuevas tierras y mares descubiertos a los reyes católicos.

Imagen 2. Mapa de la corriente del Golfo, según dibujo de Benjamín Franklin, grabado por James Poupard en 1786.

Imagen 3. La costa noroccidental de Cuba con sus bahías de bolsas disponía de un conjunto de puertos naturales excelentes para la navegación y el comercio trasatlántico en el siglo XVI. Mapa del Archivo de Indias.

Imagen 4. La Habana incendiada por Jacques de Sores, ilustración para el relato de Girolamo Benzoni publicado por Teodoro de Bry en su *Collectiones peregrinationum in Indiam Orientalem et Indiam Occidentalem*, de 1595.

Imagen 5. Un galeón surcando el Atlántico Norte, tomado de un atlas del siglo XVI, imagen atribuido al cartógrafo portugués Sebastián López. Tomado de *Portugaliae Monumenta Cartographica*, Lisboa, 1960.

Imagen 6. El Pan de Matanzas, una de las señales que indicaban la cercanía del puerto de La Habana a los navíos de la Flota. Dibujo del manuscrito de Baltasar de Vellerino Luz de navegantes donde se hallaran derrotas y señas de de las partes marítimas de las Indias, islas y tierra firme del Mar Océano.

Imagen 7. El puerto de La Habana hacia 1592, según el dibujo de Baltasar de Vellerino.