

José Manuel Serrano Álvarez

**EL ASTILLERO DE LA HABANA
EN EL SIGLO XVIII
HISTORIA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL (1700-1805)**



MINISTERIO DE DEFENSA

EL ASTILLERO DE LA HABANA EN EL SIGLO XVIII.
HISTORIA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL
(1700-1805)

José Manuel Serrano Álvarez

EL ASTILLERO DE LA HABANA
EN EL SIGLO XVIII.
HISTORIA Y CONSTRUCCIÓN NAVAL
(1700-1805)



MINISTERIO DE DEFENSA

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

Edita:



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

© Autor y editor, 2018

NIPO: 083-18-049-5 (edición papel)

ISBN: 978-84-9091-330-7 (edición papel)

Depósito Legal: M-4859-2018

Fecha de edición: junio 2018

Maqueta e imprime: Ministerio de Defensa

NIPO: 083-18-050-8 (edición epub)

ISBN: 978-84-9091-331-4 (edición epub)

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de los autores de la misma. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © Copyright.

En esta edición se ha utilizado papel 100 % libre de cloro procedente de bosques gestionados de forma sostenible.

*A mis padres,
José y Consuelo*

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	11
CAPÍTULO I	
EL PODER NAVAL ESPAÑOL A FINALES DEL SIGLO XVII	15
Estrategia y poder naval en la época de los Austrias	15
La Habana en el sistema defensivo del Caribe	20
Las Armadas defensivas americanas	30
Los inicios del astillero de La Habana y la construcción naval en los siglos XVI y XVII	34
CAPÍTULO II	
EL ASTILLERO DESDE LA UNIFICACIÓN DE LAS ARMADAS HASTA 1730	41
El renacimiento de la Armada: la época de Bernardo Tinajero y Andrés de Pes, 1700-1726	41
Patiño y la construcción naval hasta 1730	58
CAPÍTULO III	
EL NUEVO ASTILLERO Y LA ÉPOCA DORADA	67
El asentista Juan de Acosta y la reestructuración del astillero, 1731-1740	67
La Real Compañía de La Habana y el empuje de la construcción naval, 1740-1750	96
Evolución económico-fiscal del astillero, 1700-1750	126
CAPÍTULO IV	
LOS AÑOS DIFÍCILES, 1750-1764	167
La política naval en la época de Ensenada y la neutralidad	167
La crisis constructiva tras el asiento de Real La Compañía, 1750-1755 ...	186
Las nuevas construcciones y la toma de La Habana, 1756-1764	206
La actividad económica en el astillero, 1750-1764	236

CAPÍTULO V

LA INTENDENCIA DE MARINA Y LA REVITALIZACIÓN

DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL, 1765-1785	267
La política naval expansiva de Carlos III	267
La Intendencia y la revitalización de la fábrica de bajeles, 1765-1779 ...	282
La Habana en guerra, 1779-1783	324
Gasto y deuda en la época de expansión	343

CAPÍTULO VI

LA ÉPOCA DE LOS «TRES PUENTES» Y EL FINAL DEL

ASTILLERO, 1786-1805	403
La política naval en el ocaso del siglo XVIII	403
El periodo de los tres puentes y las últimas construcciones	430
La madera de construcción: envíos y problema político	467
Financiación, gasto y colapso del astillero	477

CONCLUSIÓN	527
-------------------------	-----

ANEXOS	529
---------------------	-----

Lista de navíos construidos en La Habana en el siglo XVIII	529
Lista de fragatas construidas en La Habana en el siglo XVIII	531
Costo pormenorizado construcción navío <i>Conde de Regla</i> , 112 cañones (1788)	532
Gastos en víveres navales, expediciones 1780-1785	534

FUENTES	545
----------------------	-----

BIBLIOGRAFÍA	547
---------------------------	-----

ÍNDICE DE CUADROS	569
--------------------------------	-----

ÍNDICE DE GRÁFICAS	573
---------------------------------	-----

ÍNDICE DE NOMBRES Y BUQUES	575
---	-----

INTRODUCCIÓN

Alguno de los componentes que han hecho indispensable el poder naval en la historia han sido acertadamente vinculados con las condiciones geográficas, el carácter nacional, el tipo de gobierno y los intereses comerciales de un Estado¹. La idea de que el dominio del mar es concomitante al mantenimiento de la preponderancia de los grandes imperios no es nueva en absoluto. En su *Historia de la guerra del Peloponeso*, el historiador griego Tucídides describe con meticulosidad el enfrentamiento entre una potencia naval (Atenas) y una continental (Esparta), destacando los éxitos de los atenienses cuando concentraban toda su estrategia y recursos en las campañas marítimas, fracasando cuando basculaban hacia acciones terrestres. El ascenso del poder de Roma estuvo, igualmente, vinculado a la audacia de construir una primera flota de guerra para oponerse al creciente imperio naval de los cartagineses, aspecto este bien señalado en la obra de Polibio². Julio César ya sabía muy bien que sin el control del *Mare Nostrum* el expansionismo militar romano se vería frenado y limitado ante la incapacidad de abastecerse de los recursos que Italia no disponía. Controlar las aguas permite un medio rápido y eficaz de acceder a territorios lejanos y a riquezas indispensables para el propio Estado. Desde entonces todos los grandes estrategas han mirado al mar de una u otra forma. El propio Napoleón intentó infructuosamente menoscabar el poder de la Royal Navy como paso previo a la invasión de las islas, buscando en el bloqueo continental una estrategia naval que asfixiara a Inglaterra³, pero fracasó (lo mismo que España) en la jornada de Trafalgar en 1805. Sin embargo, habría que esperar al siglo XIX para que alguien sistematizara las ideas que, aunque aparentemente simples, habían inspirado la política imperial de potencias como España o Inglaterra desde hacía siglos.

El famoso tratadista y precursor de la teoría del poder marítimo Alfred T. Mahan en su conocida obra *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*, publicada a finales del siglo XIX, argumentó sólidamente la necesidad vital que tenía cualquier imperio transoceánico por controlar el mar como principio básico para el sostenimiento de su preponderancia. Mahan obviamente se inspiró en los ejemplos español e inglés en América, donde durante siglos, y especialmente en el siglo XVIII, la pugna por el océano fue mucho más que una cuestión militar o táctica. El sostenimiento de las rutas entre España y sus colonias, o entre la City y la costa este norteamericana, constituyeron las bases de su supervivencia, y ambas potencias sabían que cortocircuitar las rutas del otro suponía dejarles sin recursos monetarios, sin materias primas,

¹ MAHAN, Alfred T. «Análisis de los elementos del poder naval». *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 4, núm. 2, pp. 305-334.

² WALBANK, Frank. *A Historical Commentary on Polybius*. Oxford: Oxford University Press 1957, p. 72.

³ CASTEX, Raoul. *Teorías estratégicas*, vol. V-1. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval 1974, p. 303.

sin hombres y sin posibilidad de defenderse ante un ataque bien organizado por parte del enemigo⁴.

Así pues, Mahan «Fue el primero en deducir la verdadera filosofía de la guerra naval. Comprendió algo que ningún otro autor había comprendido anteriormente de una manera completa: la importancia primordial del dominio del mar y el rol que este dominio ha desempeñado en la historia del mundo. Ha discernido, expresándolo en forma vigorosa, que este dominio del mar y todas las operaciones que se basan en él, dependen en primer lugar de la fuerza organizada. Ha demostrado que esta última constituye el factor principal. Ha deducido de ello, como consecuencia, la importancia que reviste la destrucción de la fuerza organizada del enemigo y, por tanto, la importancia de buscar la batalla... Ha tratado también de modo muy acertado ciertos factores externos o internos concernientes a la estrategia: la concentración, la ofensiva, la defensiva y la maniobra. Se ha extendido especialmente sobre los factores de orden geográfico, en particular sobre las cuestiones relativas a las bases navales, pero sin atribuirles demasiado valor y subordinándolas a la acción preponderante de la fuerza móvil. Las cuestiones de política general y naval, tanto exterior como interior fueron olvidadas por este autor»⁵.

La pervivencia del conjunto del Imperio español en América durante más de tres siglos le debió mucho al mar; es más, se sostuvo gracias a su control, parcialmente efectivo, durante esos siglos. De hecho, no cabe imaginarse la expansión por el continente Americano, y la estructuración de una compleja maquinaria político-administrativa para sostenerlo, sin que hubiera una conexión fluida y permanente entre la península y sus posesiones indianas. Por eso, la política naval española fue un factor vital desde el mismo comienzo⁶, ya que no solo era indispensable mantener las rutas comerciales abiertas, sino, incluso más decisivo, no dejarse soslayar por el ímpetu y agresividad mostradas por otras potencias europeas que, como Inglaterra o Francia, estaban deseosas de participar del «botín» Americano.

Ahora bien, mientras España mantuvo una dura pugna europea por la supremacía continental durante el siglo XVI y buena parte del XVII, al menos hasta Rocroi en 1643, las decisiones sobre la política defensiva naval no pesaron tanto en los despachos de los diferentes reyes y validos, como el reclutamiento de hombres para los tercios de Flandes, el pago de los mercenarios italianos o alemanes, o la recaudación de empréstitos para la construcción de fortificaciones en el Milanésado. La estrategia naval española en Flandes parece que estuvo más encaminada a la consecución de recursos que a la concreción del uso táctico y estratégico del poder marítimo español⁷. Esto no quiere decir, en absoluto,

⁴ MAHAN, Alfred T. *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*. El Ferrol: 1901, pp. 34 y ss.

⁵ CASTEX, Raoul. *Op. cit.*, p. 56.

⁶ PAZZIS PI CORRALES, Magdalena de. «La marina de los Austrias: aproximación historiográfica y perspectiva investigadora». *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, N.º 56, 2008, pp. 179-200.

⁷ STRADLING, Robert. *La Armada de Flandes: política naval española y guerra europea: 1568-1668*.

que los Austrias no mostrasen interés por el mar, pero la estrategia naval atlántica parece que no despertó hasta el estallido de la revuelta flamenca, haciendo bascular los recursos navales del Mediterráneo en dirección oeste⁸. Hasta ese instante, la monarquía compuesta privilegió la política mediterránea, la defensa de las fronteras con Francia y la protección del Atlántico norte⁹. Que la política continental fue el objetivo primordial español, mientras los tesoros Americanos no sufrieran demasiados inconvenientes en su travesía transatlántica, no fue ningún secreto. Hasta 1628, en que el corsario holandés Piet Heyn se apoderó de una flota cargada de plata en su regreso a España cerca de Matanzas, en Cuba¹⁰, no había existido un peligro serio sobre las comunicaciones atlánticas y eso sin duda influyó en las decisiones a tomar desde Madrid. Inmediatamente se ordenó la creación de las Armadas de Barlovento y del mar del Sur con idea de proteger el comercio y las rutas de la plata, y se construyeron en España, en concreto en los astilleros cántabros, varios buques de gran porte para reforzar la obsoleta Armada del Mar Océano, destinada precisamente a sostener las comunicaciones entre España y sus colonias.

Sin embargo, al calor de la pugna que España tuvo que soportar tras la muerte de su último Austria, Carlos II, en 1700, se hizo patente que la antigua fortaleza naval española, que había sido casi incontestable en el siglo XVI, y en especial en tiempos de Alvaro de Bazán, ahora no era más que un agradable recuerdo. Si el siglo XVII fue un siglo de crisis, aunque historiográficamente aún se ciernen dudas acerca de esta antaño tajante afirmación, esta lo fue ineludiblemente en el mar, que era precisamente donde España se jugaba su prestigio y su preponderancia¹¹. Al albur de la guerra de Sucesión española, efectivamente, la potencia naval española era casi inexistente. Muchas armadas y pocos buques, ese era el drama de España. Las causas eran varias y muy complejas. Por una parte, a la ya conocida idea imperial de España, que era un concepto básicamente continental, se unía la complejidad de favorecer una potencia naval que, si bien tenía claros precedentes en la península –tierra de grandes hombres de mar–, no resultaba fácil encontrar ni los medios ni la cantidad de marineros necesarios para completar el poder español sobre los mares. Los Tercios eran poderosos en prestigio y voraces en la captación de recursos, de ahí que fuera potencialmente complicado encontrar el reparto justo y equitativo entre quienes daban las mayores glorias a España –los Tercios– y los que debían sostener el dominio del mar como condición inexcusable para la protección del tráfico comercial Atlántico –al fin y al cabo de donde venían los recursos argénteos que sostenían el Imperio en Europa.

Madrid: Cátedra 1992, pp. 67 y ss.

⁸ CERVERA PERY, J. *La estrategia naval del imperio*. Madrid: San Martín 1982, pp. 114 y ss.

⁹ PARKER, Geoffrey. *La gran estrategia de Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial, 1998, pp. 178-179.

¹⁰ LUNSFORD, V. *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*. Palgrave Macmillan 2005, p. 198.

¹¹ FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco. «Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración» en *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración: I Jornadas de historia marítima*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 1989, pp. 47-62.

CAPÍTULO I

EL PODER NAVAL ESPAÑOL A FINALES DEL SIGLO XVII

Estrategia y poder naval en la época de los Austrias

Aunque la preponderancia española se había jugado tradicionalmente en el continente, España nunca dejó a un lado el mar, y siempre miró hacia él con interés y necesidad. En efecto, la extensión de la Corona aragonesa por el Mediterráneo se había basado históricamente en el control estratégico de las rutas que unían el levante español con el occidente mediterráneo¹². El instrumento más eficaz de la política expansiva en España en los comienzos del mundo moderno fue el poder naval, soportado por una larga tradición marinera y constructiva concentrada en la fachada cantábrica¹³ y en el sur peninsular. Los contactos comerciales habían empujado a la apertura de nuevos intereses marítimos a lo largo de las costas peninsulares, y al llegar el reinado de los Reyes Católicos era un hecho la capacidad española para llegar a cualquier parte del mundo conocido que se pudiera alcanzar por mar. El descubrimiento y conquista del Nuevo Mundo y las incansables rutas y expediciones que por el Pacífico y el Atlántico abrieron los españoles en pocas décadas, no se habrían sucedido con tal éxito si no hubiera existido una tradición secular ya amasada en los muelles hispanos desde generaciones atrás.

Esta tradición marinera había tenido como resultado un gran apego del español por el mar, aunque desde un punto de vista más práctico, había empujado a los diferentes reyes y príncipes a percibir el mar como elemento militar; como un canal de proyección política. La evolución que siguió la Marina de guerra castellana fue fiel reflejo de ello, pues sus marinos fueron esenciales para el buen éxito del bloqueo y toma de Sevilla en 1248. Fernando III, para conmemorar los triunfos de las naves castellanas creó el título de almirante, de origen árabe y cuyo significado es bien propicio: emir del mar¹⁴. Este título, completamente desconocido en Europa acabaría siendo conocido en todo el orbe, y su origen castellano y peninsular prueba la innegable tradición marinera en España.

Es en esta etapa, durante los siglos XIII y XIV cuando la construcción naval adquirió un alto grado de perfeccionamiento en España, y sus tipos fueron modificándose y mejorando en las costas cantábricas hasta dar lugar a navíos de buen porte y gran andar que fueron esenciales durante más de dos siglos: carracas, cocas, naos y carabelas¹⁵. Aunque estos tipos acabarían

¹² SANTAMARÍA ARÁNDEZ, Álvaro. «Precisiones sobre la expansión marítima de la Corona de Aragón». *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, N.º 8, 1990-1991, pp. 187-255.

¹³ CASADO SOTO, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid: San Martín 1988, pp. 21-22.

¹⁴ VV.AA. *El buque en la Armada española*. Madrid: Sílex 1991, p. 30.

¹⁵ ETAYO, Carlos. *Naos y Carabelas de los Descubrimientos y las naves de Colón*. Pamplona: 1971, p. 34.

desapareciendo en los siglos XVI y XVII para dar paso primero al galeón¹⁶, luego al galeón afragatado¹⁷ y posteriormente al navío¹⁸, los conocimientos navales y constructivos que encerraban sus grandes logros y la experiencia marinera acumulada fueron decisivos, pues sus enseñanzas trascendieron la península hasta llegar a los lejanos puertos Americanos¹⁹.

Ahora bien, la innegable habilidad técnica de los españoles y el hecho de que sus tipos navales fueran reconocidos y aun imitados en buena parte de Europa no tuvo un reflejo inmediato en su potencia militar marítima. La contribución naval a la brillante carrera militar de las armas españolas antes de mediados del siglo XVI fue escasa. Es cierto que no hubo grandes empresas por mar, y que los enfrentamientos en aguas abiertas fueron escasos y con pocos efectivos. Además, la técnica del combate naval y la introducción tardía de la pólvora en los buques, con la subsiguiente aparición de la potencia de fuego artillada, todavía estaba en sus comienzos. En toda Europa la situación era muy similar en países que también se proyectaban al mar, como Inglaterra, Francia y los territorios holandeses. Esto no significó que la España de antes del siglo XVIII descuidara la importancia militar del mar, en absoluto. Pero si bien la tradición marinera era honda, esta no se había proyectado con igual trascendencia hacia las flotas armadas, al menos no como una estructura perfectamente jerarquizada como en los ejércitos terrestres.

La aptitud frente a la defensa marítima cambió, forzosamente, con el descubrimiento Americano. España se encontró en pocas décadas con un inmenso imperio que defender y con la oposición, por pura envidia, de las restantes potencias europeas. Ni siquiera Portugal, hasta 1492 indudablemente dueña de los mares que bordeaban África, quiso quedarse desligada de la empresa Americana. El reto no fue nada fácil, pues con el paso de los años los enemigos de España se multiplicaron en los mares, precisamente el punto débil de las defensas españolas en América. El papel de las armadas castellanas fue, en esta nueva tesitura, eminentemente defensivo. España no tenía necesidad de luchar por la ofensiva, pues tenía a sus pies el elemento más importante en la guerra moderna: la iniciativa. Con la iniciativa en América, los españoles pudieron descubrir antes que nadie la mayor parte de los territorios importantes, conquistar y vencer la resistencia local, y comenzar el proceso de colonización. España no se encontró, por consiguiente, con un imperio que vencer denodadamente²⁰.

¹⁶ SERRANO MANGAS, Fernando. *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Sevilla. EEHA 1985, pp. 22, 53-58; FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco. «Los barcos de la conquista: anatomía de un protogaleón de Indias. Reconstrucción conjetural del “exvoto” de Utrera». *Monte Buciero*, n.º 4. 2000, pp. 17-59.

¹⁷ APESTEGUI, Cruz. «Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización», en *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian Atlantic Tradition*. Lisboa: 2001, pp. 168-170.

¹⁸ *Ibidem*, pp. 172-174.

¹⁹ GÓMEZ RIVERO, Ricardo. «La superintendencia de construcción naval en Guipúzcoa. 1598-1611». *Anuario de Historia del Derecho Español*, LVI. 1986, pp. 592-593.

²⁰ Aunque a la llegada de los españoles existía aún los «imperios» azteca e inca, estos no se pueden

En Europa se discurría por otro camino. Mientras en América los enfrentamientos no fueron duros, en Europa el siglo XVI fue especialmente decisivo para España, con un imperio continental que defender y prácticamente sin apoyos en tierra firme. Los hitos que jalonaron las glorias militares españolas en el siglo de los Grandes Austrias tuvieron reflejos en el mar. No sería exagerado decir que el gran siglo XVI español fue una etapa de apogeo militar a todos los niveles, incluyendo el mar. Ahora bien, los escenarios eran bien distintos, y mientras en Europa las campañas navales se sucedieron con éxitos bastante repetidos, en América, el papel de las armadas fue más bien irrelevante. Las galeras del genovés Andrea Doria, al servicio de España, contuvieron a los turcos con varias acciones en el Peloponeso, conquistando Túnez en 1535 y actuando como decisivas en diversas acciones de bloqueo²¹. Álvaro de Bazán el Viejo continuó los éxitos por todo el Mediterráneo que tuvo su momento de máximo esplendor en Lepanto en 1571. En el ínterin, las victorias navales de Muros (1543) o de las islas Terceras (1583), sirvieron para acrecentar el poderío naval español, justo antes de la única decepción del siglo, frente a las costas inglesas en 1588, no sin acabar el siglo con mayor presencia y potencia que antes de la desdichada campaña. Las pérdidas españolas en las jornadas de 1588 no medraron su potencia naval, en absoluto. España entró en el nuevo siglo con más buques que nunca.

En América, donde no se construían buques de guerra de gran tonelaje, la segunda mitad del siglo XVI estuvo caracterizada por el permanente enfrentamiento con piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros, enfrentamientos que se prolongaron durante buena parte del siglo XVII. Pocas serían las ciudades costeras importantes del Caribe que no recibieron la «visita» de los Hawkins, Drake, Howard y compañía. Ingleses, franceses y holandeses se permitieron el lujo de elegir el momento y el lugar para saquear Cartagena, Portobelo, Santiago y muchas otras ciudades. Ahora bien, estos hechos no constituyeron peligro alguno para el Imperio español en América, y las autoridades en la península sabían que solo eran pequeños alfilerazos, aunque dolorosos, en un caparazón que se defendía así mismo, en gran medida, gracias a su propia inmensidad. Además, estos ataques no siempre fueron exitosos: Drake y Hawkins se estrellaron contra Puerto Rico y Panamá en repetidas ocasiones, y Hawkins llegó a sufrir una humillante derrota ante San Juan de Ulúa en 1568, lo mismo que Drake ante Puerto Rico en 1595. Lo cierto es que, puestos en una balanza, fueron más los fracasos que los éxitos de estos corsarios, pero lo verdaderamente llamativo fue la inactividad de las defensas navales en esta etapa.

En efecto, desde Cartagena de Indias operaba desde la década de 1560 teóricamente una escuadra de galeras traída expresamente desde España²². Allí

comparar con los similares que habitualmente conoce la historiografía, pues aunque gozaban de muchos elementos de avance y progreso, la potencia militar y su estructura de mando jerárquica eran tan desfasadas que apenas si la resistencia fue puramente testimonial.

²¹ VEIGA, Francisco. *El turco. Diez siglos a las puertas de Europa*. Madrid: Debate, 2004, pp. 208-210.

²² MIRA CEBALLOS, Esteban. «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias

además se construyeron algunas unidades que, sin embargo, solo servían para mantener alejados a traficantes y contrabandistas, y en la práctica constituyó un fracaso muy costoso²³. Toda la zona de Tierra Firme, que se extendía desde Río Hacha hasta el istmo panameño, estaba abandonada a su suerte *desde el mar*. Solo cuando se acercaban desde España los *galeones* se podía respirar cierta tranquilidad gracias a la *Armada del Mar Océano*, cuyos buques de escolta disipaban eventualmente a los corsarios de cualquier intento serio de ataque a los mercantes²⁴. Pero esta escolta no se instituyó de manera definitiva hasta 1590, de manera que antes de esa fecha las flotas españolas solo podían contar con irregulares unidades de apoyo, y una vez en el Caribe, con la *Armada de Nueva España*, creada en 1561 para proteger el vital trayecto desde Veracruz a La Habana. En todo el siglo XVI no existió nunca una flota dedicada *ex profeso* a la defensa del Caribe en su totalidad. La *Armada de Barlovento*, que en teoría debía cumplir esta difícil misión, no se creó oficialmente hasta 1595²⁵ tras denodados intentos previos²⁶, precisamente como respuesta a la impunidad que caracterizaba los ataques de los famosos corsarios de la época, pero dada su difícil estructura de mando, la falta de centralización de su apostadero, y las dificultades de financiación, habría que esperar a mediados del siglo XVII para verla operar con cierta regularidad. La fachada pacífica del continente, que en absoluto se hallaba libre de ataques, dispuso desde 1575 de la *Armada del Mar del Sur*, sufragada en parte por los sufridos comerciantes limeños, y que tenía como misión proteger la ruta que unía El Callao con Panamá²⁷. Esta Armada, bastante mermada de efectivos, apenas tuvo una historia mejor que las que operaban en el Caribe, pues en esencia, todas ellas eran grandes devoradoras de recursos y totalmente inoperantes. Si durante el siglo XVI ninguna flota española fue apresada en aguas del Caribe o en tránsito hacia España fue más por la endebles de sus enemigos, que por las propias habilidades de las flotas defensivas indianas que, por otra parte, ya se ha visto que eran casi inexistentes.

Por consiguiente, el cuadro general que se puede dibujar del siglo XVI para la Marina de guerra española era de lo más singular. Casi incontestada en Europa, gobernada por hombres vigorosos y profesionales (Álvaro de Bazán, Oquendo, Recalde, etc), y rodeada de una innegable aureola de victorias tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico veía, por otra parte, cómo el corazón que sostenía financieramente ese imperio, y en gran medida las mismas victoriosas flotas europeas, apenas si tenía buques que pudieran convoyar o

(siglo XVI)». *Revista de Historia Naval*, n.º 117, 2012, pp. 9-13.

²³ BORREGO PLÁ, Carmen. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: EEHA 1983, pp. 78-82.

²⁴ PAZZIS, Magdalena de. *La armada de los Austrias*. Valencia: Real Sociedad Económica de Amigos del País 2001, pp. 159-165.

²⁵ TORRES RAMÍREZ, Bibiano. *La armada de Barlovento*. Sevilla: CSIC 1981, pp.67-98.

²⁶ TORRES RAMÍREZ, Bibiano. «Los primeros intentos de formación de la Armada de Barlovento». *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas, Anuario de Historia de América Latina*, Vol. 11, N.º 1, 1974, pp. 33-51.

²⁷ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio; TORRES RAMÍREZ, Bibiano. *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos 1987, pp. 45-67.

proteger no ya las ciudades caribeñas, sino incluso las propias rutas que como cordón umbilical, unían América con España. Que en 1600 se creara la Junta de Armadas del Consejo de Guerra no fue, precisamente, un hecho aislado o anecdótico: fue la respuesta desesperada que la Corona española daba a la acuciante necesidad de la defensa naval de América, en especial. Esta Junta de Armadas intervino decisivamente en la reestructuración de la Armada del Mar Océano a comienzos del siglo XVII como el medio esencial e indispensable para la protección del tráfico indiano²⁸.

El siglo XVII se abrió con nuevos bríos y enemigos cada vez más poderosos. En 1604, tras la muerte de la reina Isabel de Inglaterra, se firmó la paz con España, solo para que los españoles continuaran combatiendo por mar a los holandeses a quienes inflingieron derrotas en América (1605) y San Vicente (1606), aunque finalmente la tregua de los doce años (1609-1621) vino a consumir un inesperado pero necesario periodo de paz que España pudo dedicar a reforzar sus defensas Americanas y europeas. El problema era que los enemigos también se fortalecieron en este tiempo, y al concluir la tregua, tanto Holanda como Inglaterra volvieron a ser hostiles y ávidos de desquite. La Marina de guerra española (técnicamente lo correcto sería hablar de armadas) apenas tuvo tiempo de reponerse. Sobre el papel, España disponía de hasta nueve armadas diferentes, cada una operando en o sobre un área concreta y con misiones definidas, siempre de carácter defensivo. Pero lo mismo que otros imperios antes y después que él, el español se debilitó por su permanente estado de lucha y los inmensos frentes que tenía abiertos.

España mantuvo su honra en el mar hasta la paz de Aquisgrán en 1648, pero los enemigos eran demasiados: se tuvo que combatir en el Caribe, en la costa chilena y peruana, en la desembocadura del río de la Plata, en el Canal entre Flandes y Calais, en Nápoles, en Sicilia, en las costas del Mediterráneo, en el norte de África y en las islas Canarias. Durante más de cincuenta años se sucedieron victorias y derrotas, pero las derrotas empezaron a ser cada vez más regulares, y lo que era aún peor, más importantes: Matanzas (1627) donde el holandés Piet Heyn capturó prácticamente íntegra la flota con el tesoro hacia España; Las Dunas (1639), donde Oquendo fue derrotado totalmente por el también holandés Tromp; Tenerife (1657), donde el inglés Blake capturó parcialmente la flota con el tesoro de Nueva España. A estos desastres habría que añadir otros en los que la debilidad naval fue una de las causas principales: derrota en Brasil en 1639, toma de Jamaica en 1655, saqueo y toma de Panamá en 1670²⁹ y saqueo y captura de Cartagena de Indias en 1697³⁰. El siglo XVII se cerraba lúgubramente para las fuerzas navales españolas.

²⁸ GARCÍA, Bernardo José. *La Pax Hispánica. Política exterior del duque de Lerma*. Leuven: Leuven University Press 1996, pp. 170-172.

²⁹ PETROVICH, Sandra. «Henry Morgan's Raid and The French Experience: 1670-1671». *Proceedings of the Annual Meeting of the French Colonial Historical Society*, n.º 20, 1994, pp. 36-49.

³⁰ SERRANO, José Manuel. «Por qué cayó Cartagena de Indias en 1697?» en *Cartagena de Indias en el siglo XVII*. Bogotá: Banco de la República 2007, pp. 527-550.

Durante estos difíciles años, España no supo adecuar sus recursos a sus necesidades. La Junta de Armadas apenas operó con eficacia, en parte por las disputas entre los Consejos de Indias y Guerra acerca de la construcción de buques, su destino y su organización, y en parte porque el Consejo de Hacienda no estaba por la labor de sufragar armadas habiendo luchas muy importantes en Europa con Francia y Holanda, principalmente. El resultado fue la unión de factores que acabaron por hacer desaparecer, virtualmente, las armadas de guerra españolas hacia 1700. El siglo XVII fue el siglo de la decadencia de España, tradicionalmente defendido así por buena parte de la historiografía, y aunque es cierto en parte, la monarquía combatió con gran eficacia en muchos lugares. La decadencia, donde se vio realmente fue en las armadas. Los resultados que ocasionalmente se conseguían no eran tangibles debido a que los éxitos no venían acompañados de un fortalecimiento del poder naval, que habría ahogado definitivamente cualquier tentativa de respuesta enemiga. Las diferentes armadas Americanas fueron dejadas a su suerte, con sus propios recursos y sin ninguna organización coherente. Y como consecuencia, las disputas entre los gobernadores y virreyes sobre cuál armada o qué impuesto destinado a las mismas, ahogaba cualquier viso de eficacia. España dispuso, ciertamente, de muchas ramadas, pero de pocos barcos.

El poder naval ha sido la base sustentadora de todas las potencias terrestres con proyecciones supranacionales (hoy en día se las denominaría *imperialistas*) pero la España del seiscientos no coordinó ninguna política naval imperial, y menos aún atlántica, con lo que a la postre cualquier éxito, por importante que fuera, estaba condenado a ser efímero sin el hilo conductor de unas armadas que lo sostuvieran. Por eso no es de extrañar que los fracasos terrestres españoles en las décadas finales de la centuria fueran de la mano con los infortunios en el mar: uno y otro estaban íntimamente ligados. La captación de este problema, y la búsqueda de una correcta solución sería lo que a la larga proyectaría nuevamente a España en el mar con el nuevo siglo, y no solo en Europa, sino también, y muy especialmente, en América.

La Habana en el sistema defensivo del Caribe

La clave de la defensa de las colonias españolas estaba indudablemente en el Caribe. No hay que desdeñar, por supuesto, la importancia de la fachada pacífica³¹ cuyas conexiones eran latentes desde el siglo XVI y generó su propio sistema defensivo en torno al Galeón de Manila³², pero tanto España como sus rivales conocían que el corazón del imperio español palpitaba alrededor del área geoestratégica que circundaba el mar interior en el golfo de México. El perímetro

³¹ ALFONSO MOLA, Marina; MARTÍNEZ SHAW, Carlos. «La exploración española del Pacífico en el siglo XVI», en *Pacífico, España y la aventura de la Mar del Sur*. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Secretaría General Técnica 2001, pp. 125-143.

³² ALONSO ÁLVAREZ, Luis. *El costo del Imperio Asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. A Coruña: Universidad de La Coruña 2009, pp. 261-278.

clave se extendía desde Veracruz al norte siguiendo la costa del golfo de México hasta La Florida y desde allí saltaba a la isla de Cuba y continuaba prolongándose por las islas de Santo Domingo y Puerto Rico para desde allí tocar Tierra Firme al norte de la gobernación de Cartagena de Indias, y ya desde esa costa continuaba en dirección sur hasta el istmo panameño y algo más allá hasta Campeche y Yucatán, cerrándose así un área extensísima pero donde descansaba la riqueza del imperio español y las más preciadas joyas de la Corona: La Habana, Puerto Rico, Cartagena de Indias, Panamá-Portobelo y Veracruz-San Juan de Ulúa. La toma de cualquiera de estos enclaves y su mantenimiento en manos extranjeras, hubiera supuesto un auténtico desastre para el sistema defensivo español, y por añadidura, para su sistema de control comercial.

Esta área que acabamos de dibujar tenía dos subáreas diferenciadas tanto por los recursos de que disponía como por su adscripción a entidades político-administrativas diferentes. El área septentrional se sostenía sobre el triángulo formado por Veracruz-La Florida-islas de Barlovento (Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico) y desde el punto de vista geopolítico ha sido denominada muy acertadamente el circuncaribe³³; mientras que la zona meridional descansaba en el arco defensivo denominado Tierra Firme, cuyos centros neurálgicos eran Panamá-Portobelo y muy especialmente Cartagena de Indias³⁴. Aunque había una estrecha interrelación entre ambas zonas, al pertenecer al mismo perímetro defensivo caribeño, en la práctica actuaban de manera independiente.

El área de Tierra Firme dependía desde finales del siglo XVI y durante todo el siglo XVII de los recursos dinerarios provenientes del Perú y de sus propios recursos tributarios que le llegaban esencialmente del tráfico comercial de los llamados *galeones*. Estos, una vez llegaban a Cartagena, dejaban muy importantes rentas a las arcas locales gracias al almojarifazgo y la alcabala, tributos que sostenían en gran medida todo su sistema defensivo³⁵. Judicial y administrativamente la gobernación de Cartagena dependía de las autoridades de Santa Fe, y más especialmente de su Audiencia, y por supuesto del virrey del Perú, máxima autoridad en América del sur por delegación regia hasta el establecimiento del virreinato del Nueva Granada en 1739³⁶.

Bastante más clarificador estaba el panorama de la vertebración política y la cadena de dependencias en el área septentrional, con diferencia la más importante. Aunque las islas de Barlovento estaban sometidas judicialmente a la Audiencia de Santo Domingo, política, administrativa y económicamente la dependencia del virrey de Nueva España era casi absoluta. Los recursos para la defensa partían casi permanentemente del corazón del virreinato y los gobernadores de

³³ VON GRAFENSTEIN, Johanna. *Nueva España en el circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*. México: UNAM 1997, pp. 19-29.

³⁴ MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *La Institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*. Sevilla: EEHA 1982, pp. 36-51.

³⁵ SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. *Ejército y Fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del siglo XVII*. Bogotá: El Ancora 2006, pp. 71 y ss.

³⁶ BARRIENTOS GRANDON, Javier. *El gobierno de las Indias*. Madrid: Marcial Pons 2004, pp. 155 y ss.

La Habana y capitanes generales de la isla debían acatar las órdenes virreinales en orden al establecimiento de las prioridades defensivas que, lógicamente, estaban siempre sujetas a las remesas de metales novohispanas.

El área septentrional era mucho más importante que la de Tierra Firme por una simple cuestión de principios geoestratégicos y militares: allí se encontraban las dos ciudades más importantes del Caribe (Veracruz y La Habana) y por sus aguas pasaban tanto los *galeones* como las *Flotas de Nueva España* en su tornaviaje a España cargados con el necesario tesoro Americano. Por consiguiente nadie ponía la más mínima objeción de que aquella era precisamente la zona que más atención debía recibir.

Visto retrospectivamente, la política de defensa en el Caribe fue siempre extremadamente *simple*, al menos hasta bien entrado el siglo XVIII. Se estableció una jerarquización de prioridades y se enviaron recursos en función de las disponibilidades. Los puntos estratégicos eran muy claros y casi todas las ciudades importantes, con sus guarniciones y fortificaciones, daban al mar. La estrategia de contención naval era, por tanto, el factor más evidente aunque con fuertes conexiones respecto del Ejército. Sin embargo, no se atendieron cuidadosamente los diferentes elementos de la defensa, y hubo que esperar hasta el siglo XVIII para que hubiera un diseño clarificador y una planificación Americana de la defensa de las Indias.

Aunque el control defensivo de las posesiones Americanas era técnicamente un asunto local, durante el siglo XVI y XVII el Consejo de Guerra y el de Indias atendieron desde España a la planificación del mismo, olvidando que debía contarse para un efectivo cumplimiento con los recursos monetarios indianos. El resultado fue que la intromisión metropolitana, sin una política de defensa global del continente, quedaba las más de las veces en agua de borrajas. La actuación de la Junta de Guerra de Indias, desde principios del siglo XVII, no sirvió para organizar una coherente defensa de las Indias, toda vez que en esa etapa, y durante la práctica totalidad del siglo XVII, la España metropolitana se debatía entre la preponderancia militar en Europa o la desaparición de su influencia más allá de los Pirineos. Sin embargo, desde finales del siglo XVI se hicieron ímprobos esfuerzos desde Madrid para implicar a los mercaderes sevillanos en la defensa de las Indias, y en especial su componente naval, con la creación del impuesto de la *avería*, base nuclear para el sostenimiento de las flotas atlánticas³⁷.

El resultado fue un sistema defensivo en el Caribe descoordinado y sin una planificación global entre las diferentes áreas y recursos disponibles. En teoría, la defensa debía sustentarse en tres elementos: las fortificaciones, las tropas y las armadas. Las defensas estáticas y la poliorcética habían gozado tradicionalmente de gran influencia y dedicación. Posiblemente influido por la costumbre europea de fortificar todas las ciudades, ya desde el siglo XVI se

³⁷ DÍAZ BLANCO, José Manuel. *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*. Madrid: Marcial Pons 2012, pp. 44-65.

dispuso hacer lo mismo con aquellas plazas más significativas³⁸. Los ataques corsarios de Drake o Hawkins a finales del siglo XVI pusieron en tela de juicio este sistema, pues demostraron que hacía falta una serie de auténticos y poderosos baluartes para poder frenar el ímpetu agresor. Aunque las construcciones fortificadas caían dentro de la iniciativa privada junto con el apoyo de las autoridades, (de hecho el ser *castellano* no solo era un cargo militar, sino también un honor y un empleo muy bien visto socialmente) en la práctica la falta de recursos y de planificación dejaron a muchas de ellas sin utilidad práctica.

Las tropas tenían en los siglos XVI y XVII un carácter eminentemente privado y nada profesional vinculadas al propio nacimiento del concepto de conquista, y a la institución de la hueste indiana³⁹. La capitania de una compañía era un cargo que se compraba con singular interés por su influencia local, pero nada más. La preparación militar era virtualmente nula, y los vecinos se veían obligados a actuar en defensa de sus enclaves en virtud de una antigua tradición medieval según la cual el rey podía llamar a sus vasallos a la defensa de las villas y lugares mediante los llamados *alardes*, que no eran sino revistas militares⁴⁰. Esto quedó jurídicamente establecido mediante las ordenanzas generales de las Audiencias de 1563 «so pena de caer en mal caso y en las otras penas en que caen e incurrén los vasallos que no acuden a su rey y señor». La falta de profesionalismo y la desgana en una tarea tan ardua, y peligrosa, como era la defensa militar de zonas enteras, hizo de las compañías y milicias de la zona en cuestión, unidades sin valor militar real y muy propensas al abandono y la desertión⁴¹. Habría que esperar al siglo XVIII para ver un Ejército verdaderamente profesional operando en Indias.

La primera línea de defensa debía ser, obviamente, el mar. Sin embargo, en este aspecto la corona española también pecó de falta de previsión y de carencia de medios. Las campañas navales a que España se había venido enfrentando en los decenios que siguieron al descubrimiento del Nuevo Mundo, se centraron esencialmente en Europa, y más especialmente en el Mediterráneo. Allí, la preponderancia de las galeras era absoluta, donde se luchaba cerca de las costas y en operaciones anfibia⁴². Faltaba en gran medida el medio técnico que debía servir para proteger las flotas de Indias y luchar contra los crecientes enemigos que se oponían al monopolio español Americano. Por eso, durante décadas, y mientras que el galeón se convertía en el

³⁸ PARKER, Geoffrey. *La revolución militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800*. Madrid: Crítica, 1990, p. 30 y ss. Véase también: ZAPATERO, Juan Manuel. «Las “llaves” fortificadas de la América Hispana». *Militaria. Revista de Cultura Militar*, N.º1, 1989, pp. 131-140.

³⁹ MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan; ROMERO CABOT, Raúl. «El origen de la hueste y de la institución militar indianas en la Guerra de Granada», en *Andalucía y América en el siglo XVI: actas de las II Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla: CSIC, Vol. 1, 1983, p. 107.

⁴⁰ BARRIENTOS, Javier. *Op. cit.*, p. 199.

⁴¹ GERARDO SUÁREZ, S. *Las milicias. Instituciones militares hispanoamericanas*. Caracas: 1984, pp. 60-65.

⁴² GOODMAN, David. *El poderío naval español. Historia de la Armada española en el siglo XVII*. Barcelona: Península, 2001, p. 21.

arma de batalla naval por excelencia de finales del XVI y del siglo XVII, se tuvo que improvisar la defensa naval con mercantes artillados que hacían las veces de escolta. Felipe II comprendió la necesidad de defender las vitales rutas caribeñas y atlánticas, por lo que empezó a dar prioridad a la construcción naval peninsular de galeones. Las incursiones de Drake en la década de 1580 dejaron constancia de la buena idea del rey prudente, pues el inglés había sembrado la destrucción en Chile, Perú y parte del Caribe. Ya en 1595 el Consejo de Indias había empezado a aconsejar abiertamente la creación de una línea de defensa naval en las mismas aguas Americanas, vital para defender el canal de las Bahamas y el trayecto entre Veracruz y La Habana⁴³.

Ese fue el nacimiento de la Armada de Barlovento a mediados del siglo XVII, lo mismo que la Armada del Mar del Sur surgía por las mismas fechas para proteger el trayecto pacífico de los galeones que subían desde el Perú hasta Panamá con mercaderías y, sobre todo, con abundante plata de Potosí. Ahora bien, este tibio comienzo de lo que se podría llamar sistema defensivo naval estaba descoordinado, pues apenas tenía relación con los demás que brevemente se han tratado. A la dificultad técnica de sostener los buques en las aguas caribeñas, se unió la agria disputa por hacerse con el control de los puertos de arribada, ya que estos, obviamente, generarían dinero, comercio y actividad económica: los buques necesitaban permanente carenado y la construcción naval en Indias, aunque incipiente, era obligada e iría a más. Primeramente se pensó en San Juan de Puerto Rico como lugar de amarre de la flota de Barlovento pero finalmente se decidió usar Veracruz y La Habana como lugares habituales de carenado y apresto.

Por otra parte, el dinero para estas flotas y las defensas navales nada tenía que ver con el que procedía para las fortificaciones o las tropas de las respectivas guarniciones. Al no existir una política de defensa común, cada sector militar miraba por sus propios intereses, y no era raro que en enclaves como Cartagena las tropas estuvieran medianamente bien atendidas mientras la defensa naval era postergada hasta extremos inauditos. Los canales de financiación eran bien diferentes, ya se tratara de las milicias o las escuadras, y la famosa figura de financiación militar denominada *situado*, se creó en la década de 1580 vinculada exclusivamente a las tropas de las guarniciones, dejando a un lado las fortificaciones y la defensa naval⁴⁴.

La construcción naval en Indias y el apresto de navíos se sostenían, por tanto, en los siglos XVI y XVII, exclusivamente con impuestos locales y remisiones extraordinarias coyunturales. En esta tesitura, era obvio considerar el sistema naval en el Caribe como muy embrionario y deficitario.

Hasta 1585 la estrategia de defensa en el Caribe se centraba casi exclusivamente en la defensa de los centros de población con fortalezas, artillería

⁴³ GOODMAN, David. *Op. cit.*, pp. 22-24.

⁴⁴ SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. Sevilla: CSIC 2004, pp. 34 y ss.

y milicias, coexistiendo como tal una primera línea de defensa en el mar⁴⁵. Los corsarios y piratas enemigos anduvieron con tranquilidad e impunidad, y aunque no obtuvieron en muchos casos beneficios suntuosos debido a lo incipiente de la acuñación y al crecimiento aún muy temprano de los principales enclaves caribeños, se tuvo siempre la sensación de que el mar no importaba y que los escasos recursos de la hacienda pública se destinaban sistemáticamente hacia la tierra. El cambio de actitud de Felipe II para con la defensa en Indias, la creación de los primeros resortes de defensa naval, y el desastre de la flota de 1628, enteramente capturada por el corsario holandés Piet Heyn, abrieron los ojos y pusieron las bases de la posterior línea defensiva caribeña, en la que La Habana fue aumentando significativamente su importancia. Los gastos militares aumentaron en el Caribe después de 1620, obviamente partiendo principalmente de la caja de México, pero de allí la redistribución alcanzaba a Veracruz (base de guardacostas y de la Armada de Barlovento) y a La Habana, que empezó a recibir crecientes cantidades de dinero desde mediados de la centuria⁴⁶.

Pero ¿qué papel jugaba exactamente la isla de Cuba y más concretamente La Habana en el sistema defensivo del Caribe? Geográficamente, Cuba se encuentra extendida casi en sentido de los paralelos en dirección noroeste a suroeste, ocupando por su forma alargada una posición estratégica de primer orden, pues no en vano sus 3.500 kms de costa la hacen un lugar privilegiado para las artes náuticas⁴⁷. Esta posición le atrajo la mayor influencia sobre los acontecimientos europeos y muy particularmente la ciudad de La Habana y su puerto. Su importancia como punto de reunión de la flota para iniciar su regreso a España es muy conocida y esto le valió la necesidad de ser defendida y de ser centro de defensa desde muy pronto. Si tenemos en cuenta la tesis de Chaunu de que los momentos de mayor auge del imperialismo español en Europa coinciden con la mayor intensidad del comercio indiano, el papel y la significación de La Habana en la política exterior española es extraordinaria⁴⁸.

La Habana se constituyó así en el nudo gordiano de la Monarquía española, y en una de las llaves del Caribe, pero no solo de las Indias, sino también de la presencia española en el suelo europeo. No constituyó, sin embargo, un puerto útil para desde él, procurar el resguardo, cobijo y ayuda a la región centroamericana y al resto de las Antillas y a la zona norte de Suramérica, principal teatro de operaciones, donde Inglaterra, Holanda y Francia, se afanaron por arrebatar a España el monopolio comercial y político: por eso las dudas en otorgar una base fija a la Armada de Barlovento⁴⁹.

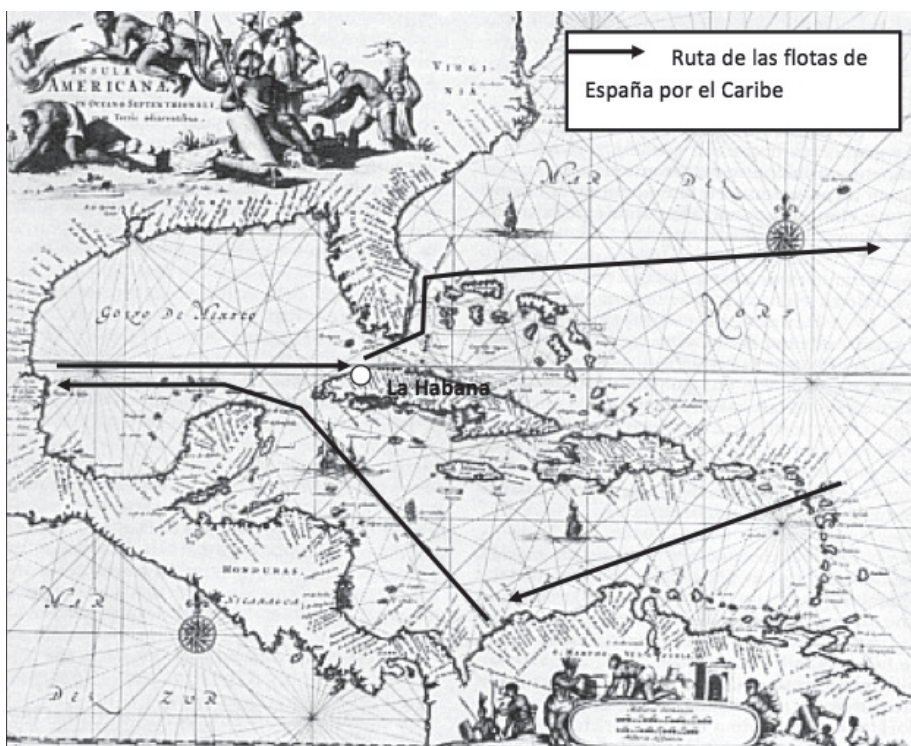
⁴⁵ HOFFMAN, Paul. *The spanish crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585*. Baton Rouge: Louisiana State University Press 1980, pp. 221-235.

⁴⁶ TEPASKE, John J. *La influencia de España en el Caribe, La Florida y la Luisiana (1500-1800)*. Madrid 1983, pp. 70-73.

⁴⁷ CASTILLO, Francisco. *La defensa de la isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*. Sevilla: EEHA 1986, p. 10.

⁴⁸ CHAUNU, Pierre. *Seville et l'Atlantique, 1504-1650*. Paris : 11 vols, 1955-1957, I, pp. 146-159.

⁴⁹ TORRES RAMÍREZ, Bibiano. *La Armada de Barlovento*. Sevilla: EEHA 1981, pp. 57-61.



El mayor riesgo de invasión lo corrió La Habana a la finalización de la tregua de los doce años en 1621, cuando la recién fundada Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, tuvo entre sus planes apoderarse de Matanzas y posteriormente de La Habana. Durante la segunda mitad del siglo XVII, no se volvió a repetir una situación semejante, ni por la presencia en aguas cubanas de escuadras navales a cargo de D'Estrées o Pointis, ni por armadas de piratas y corsarios como Morgan, o Lorencillo. La isla solo fue objeto de ataques en lugares distantes de la capital, poco poblados y mal defendidos y no constituyeron ninguna molestia significativa.

La fortificación de la isla de la Tortuga por Le Vasseur supuso el inicio del auge del filibusterismo así como los permanentes cambios en la política internacional europea que tenía, obviamente, su reflejo en América⁵⁰. La política exterior española en Europa, sus esfuerzos por mantener cerrado el acceso de otras potencias a las tierras y mercados Americanos y los deseos de las demás naciones de participar en sus riquezas repercutió en Cuba. El enfrentamiento contra Inglaterra a fines del siglo XVI, estimuló el nacimiento de la industria

⁵⁰ PEÑA BATTLE, Manuel. *La isla de la Tortuga. Plaza de Armas, refugio y seminario de los enemigos de España en Indias*. Madrid: 1951, pp. 145-146.

naval, el establecimiento de la fundición de artillería y el comienzo de la llegada de dinero procedente de México para la construcción de obras militares. Pero por otra parte, el comercio e industria se resintieron notablemente con la proliferación de los rescates, la consiguiente disminución de los negocios lícitos, y los inicios del contrabando a gran escala.

Las guerras de Flandes tuvieron su principal reflejo en Cuba en un aumento de las fortificaciones, tanto en La Habana como en Santiago de Cuba, y propiciaron un espléndido momento para la construcción de navíos⁵¹. Sus orígenes fueron en realidad muy tempranos. Nada más establecerse el sistema de flotas en 1564, y se fijó el punto de partida para la unión y el retorno para la península en La Habana, comenzó a pensarse en la posibilidad de establecer una armada, cuyo teatro de operaciones no sobrepasara la extensión de las islas antillanas. Ya desde la época del gobernador Pedro Menéndez de Avilés (1567-1574), se insinuó primero e insistió después a la Corona en la conveniencia de dotar al mar Caribe con una escuadra de carácter permanente, destinada a luchar contra los corsarios y piratas. La reiteración de estas acciones y el desmesurado aumento del comercio ilícito por parte de los holandeses en los últimos años del XVI y principios del XVII, llevaron, a casi todos los gobernadores de esta primera mitad de la centuria a proponer a la Corte, y a crear por su cuenta, armadillas de diversa composición, con el ánimo de impedir estos intercambios comerciales.

El también gobernador Pedro de Valdés (1602-1608) concibió un proyecto que constituyó el origen de la Armada de Barlovento a base de galeoncetes en torno a las trescientas toneladas y dos pataches de a cien con una dotación de 600 hombres⁵². Su propósito era limpiar las costas septentrionales de La Española y Cuba. Para ello, tal armadilla debía visitar los puertos más importantes de estas islas dos o tres veces al año. Su financiación se llevaría a cabo mediante la imposición de un real en cada puerto y sobre el sebo acarreado a La Habana para su exportación. La proposición resultó desorbitada y, consecuentemente, se desestimó como tal, aunque se tiene constancia de haber actuado con vecinos sirviendo de marineros⁵³. El también gobernador Ruiz de Pereda (1608-1616) consiguió formar pequeñas escuadras encargadas de batir a los rivales extranjeros. En 1620 se equiparon dos buques de buen tamaño con la finalidad de patrullar y desalojar enemigos de las costas de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico y Antillas Menores. El gobernador Venegas (1620-1624) fue el primero que gravó con un impuesto las importaciones procedentes de México, Campeche y Honduras, como base de sustentación de la armadilla que pretendió establecer y constituyó un claro precedente del tipo de financiación que posteriormente tendría la Armada de Barlovento.

La actividad de filibusteros, no decayó, antes al contrario, fue a más al contar con el respaldo proporcionado por la isla de la Tortuga por una parte,

⁵¹ WRIGHT, Irene. *Historia documentada de La Habana en la primera mitad del siglo XVII*. La Habana: 1930, p. 150.

⁵² MARRERO, Leví. *Cuba. Economía y sociedad*, 11 vols. Madrid: 1972-1984, vol.III, p. 173.

⁵³ *Ibidem*.

y con el resto de asentamientos insulares iniciados en 1625 por franceses e ingleses en San Cristóbal. Se temió durante estos años por la posibilidad de un fuerte ataque, ante el ofrecimiento en hombres hecho por las islas de Barlovento para ocupar Puerto Rico, Santo Domingo, Margarita o Cumaná. La Junta de Guerra de Indias aseguraba que había en dichas islas más de 40.000 personas y les otorgaba una capacidad para levantar 30.000 hombres armados dispuestos a caer sobre La Española o Jamaica⁵⁴. A pesar de lo preocupante de estos datos la única determinación que se tomó fue ordenar a los gobernadores de aquellas plazas que estuviesen prevenidos para tal eventualidad, pues la recién fundada Armada de Barlovento estuvo ocupada en escoltar las flotas a España en varias ocasiones, y apenas podía participar en las operaciones para las que había sido proyectada.

El déficit de navíos y la falta de una auténtica y recta política naval que arrancaba desde que en 1575 comenzaron a declinar los astilleros de Vizcaya, constituyó un elemento del auge del filibusterismo y de la inestabilidad de esa zona del Caribe. La crisis llegó a tales extremos que en 1635 por primera vez, la Corona española tuvo que comprar en Flandes naves aparejadas y artilladas, por no poder satisfacer la industria nacional las necesidades propias, a pesar de que se botaban anualmente 50 galeones fabricados por administración directa o por asiento⁵⁵. La Corona, en cuanto podía, enviaba pertrechos, armas e incluso hombres a la isla de Cuba. No pudo hacerlo con ocasión de la caída de Jamaica por el bloqueo de la bahía gaditana y el peligro que se cernía en aguas próximas a Canarias al patrullar la Armada inglesa del almirante Blake, pero sí lo efectuó cuando la invasión de Santiago de Cuba, en octubre de 1662, cuyo nuevo gobernador desembarcará con 300 hombres⁵⁶. Se dejó a las posibilidades y decisiones del virreinato de Nueva España el sostenimiento del costo de la defensa de las posesiones españolas en el Caribe, a la buena diligencia y virtudes militares de los gobernadores de los lugares afectados y a la cooperación económica y personal de sus pobladores⁵⁷.

El gobernador Diego de Villalba y Toledo (1647-1653), invirtió de su peculio, en 1649, más de 30.000 ducados en la escuadra de tres naos que formó para expulsar a los piratas de la isla de Roatán en Honduras, lugar en el que estaban asentados desde hacía nueve años⁵⁸. Por su parte, el gobernador Francisco de Gedler (1653-1654) se quejó en distintas ocasiones de la falta de una armadilla, similar a la existente en Cartagena, para defender las costas. El fiscal del Consejo de Indias reconoció la urgente necesidad de sostener una coherente defensa naval, no obstante la imposibilidad de la Hacienda real

⁵⁴ Archivo General de Indias, (AGI). Indiferente General 1874, carta de la Junta de Guerra de 31 de diciembre de 1643.

⁵⁵ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, 9 vols. Madrid: 1972-1973, vol. IV, p. 61.

⁵⁶ MORALES PADRÓN, Francisco. *Jamaica española*. Sevilla: EEHA 1951, p. 341.

⁵⁷ CASTILLO, Francisco. *Op. cit.*, p. 43.

⁵⁸ AGI, Indiferente General 113, Carta de méritos y servicios de 1649.

para costearla y la Junta de Guerra dejó pendiente, por no poder solucionarlo, el asunto de la armadilla hasta que en marzo de 1654 dispuso que desde México se enviase dinero para tres bajeles de fábrica de Campeche y para una embarcación de remos⁵⁹. Esta disposición tampoco constituyó una solución positiva, pues los virreyes, de ordinario, se mostraban reacios y esquivos a estos habituales incrementos, en la consignación del situado, a los que Madrid acostumbraba a recurrir cada vez que se planteaban semejantes casos.

En 1656 el Cabildo habanero solicitó un empréstito general para sufragar la construcción de varias embarcaciones ante la continuada presencia de embarcaciones extranjeras. La ausencia de la Armada de Barlovento, la parvedad de barcos españoles en general y la falta de órdenes precisas y tajantes se hacía notar, por lo que la defensa naval y la construcción se mantuvo bajo mínimos. En diez años, de 1662 a 1672, asistimos a la invasión de cuatro ciudades de la isla: Santiago, Sancti Spiritus, Puerto Príncipe y San Juan de los Remedios. Su obispo, Juan de Santomatías, dibujaba un cuadro muy duro de la situación pues «las costas del puerto de La Habana están asistidas por muchos bajeles ingleses, apresando las embarcaciones españolas que conducen los basamentos, destrozando unas, llevándose otras, ejecutando lo mismo en las fragatas, barcos y otras embarcaciones, que van y vienen a los puertos de Tierra adentro y las que vienen de Nueva España, que traen las harinas para el sustento y para celebrar, haciéndolas varar en los arrecifes las que se hallan cerca de tierra»⁶⁰. Solicitaba de camino que se les autorizase a disponer de los fondos recaudados por el concepto de Armada de Barlovento que unido a la contribución voluntaria del vecindario serviría para formar una armadilla con algunas fragatas artilladas para recorrer las costas cubanas de norte a sur en persecución del enemigo. Hacía casi 20 años que las unidades pertenecientes a la Armada de Barlovento habían dejado de surcar aquellos mares y que hasta el año siguiente -1667- no sería de nuevo botada al mar. Concretamente, el 21 de julio desplegaron sus velas los cinco navíos que la formaron en esta ocasión, después de cinco años de gestación. Y ello no por el motivo de aliviar la extremada situación de Cuba, sino por la urgente necesidad que había de hacer llegar azogues a Nueva España.

En 1668 el gobernador Francisco Dávila Orejón se dirigía al rey lamentándose de que hacía más de 30 años que La Habana suspiraba por dos embarcaciones de remos para librar a sus costas de las piraguas enemigas⁶¹. En 1670, tras la celebración de una Junta de Hacienda, el nuevo gobernador Rodríguez de Ledesma (1670-1680) y los oficiales reales acordaron aprestar tres bajeles con hombres suficientes, procedentes de la infantería del presidio, para atacar a cuatro embarcaciones piratas que se mantenían en la entrada del puerto habanero impidiendo su acceso. Esta situación había ocasionado que el navío

⁵⁹ AGI Santo Domingo, 102, Madrid, 15 de marzo de 1654.

⁶⁰ AGI Santo Domingo, 452, carta de 4 de febrero de 1666.

⁶¹ AGI Santo Domingo, 452, carta de 29 de octubre de 1668.

con el situado mexicano destinado a Puerto Rico y Santo Domingo y las dos fragatas que lo acompañaban, no hubiesen arribado. En 1671 el gobernador dispuso dos armadillas de tres naves cada una para dejar expedito el puerto y las costas del sur⁶².

La situación de La Habana dentro del sistema defensivo caribeño siguió siendo la misma durante el resto del siglo XVII, aunque empeoró su posición financiera al resentirse su capacidad de actuación por el descenso de las remisiones de dinero de Nueva España, como consecuencia directa de los ataques corsarios de Morgan contra el sector clave Panamá-Portobelo en los años 1670 y 1671⁶³. Su actividad naval, y por tanto la de su astillero, centro de la Armada de Barlovento junto con Veracruz, se vio fuertemente afectada. Habría que esperar al nuevo siglo y a un cambio en la dirección operativa de los astilleros para que La Habana además de continuar siendo un centro de importancia estratégica y militar fuera de toda duda, se acabara constituyendo también en el principal astillero de la Monarquía.

Las Armadas defensivas americanas

Existe todavía hoy en día una interesante pugna historiográfica acerca del siglo XVII español en América. Ya no parece que sea tan evidente la crisis estructural que tradicionalmente se había defendido, o al menos esta ya empieza a estar más atenuada por diversos factores en el tiempo y en el espacio⁶⁴. Es cierto que los recursos españoles que se drenaban a la metrópoli disminuyeron en el siglo XVII en comparación con la centuria anterior, pero recientes investigaciones prueban que durante la segunda mitad hubo una franca recuperación⁶⁵. Más importante fue la cierta apatía entre los Austrias menores a la hora de encarar el *problema Americano* y darle una solución naval a la conexión con las colonias que tan necesarias eran para las finanzas castellanas. También significativo es, indudablemente, que en Europa la preponderancia militar ya empezó a estar cuestionada tras la derrota española de Rocroi en 1643 y las posteriores consecuencias de la paz de Westfalia en 1648. Pero las estructuras imperiales se mantuvieron intactas y los dominios Americanos (que es lo que más interesa aquí) se conservaron en esencia incólumes. La pérdida de Jamaica en 1655, una isla deshabitada y a la que los españoles

⁶² AGI, Contaduría 1138, carta de 28 de noviembre de 1671.

⁶³ SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. *Ejército...* pp. 43 y ss.

⁶⁴ Entre los que han defendido la crisis secular del XVII español cabe destacar HAMILTON, E. *El tesoro Americano y la revolución de los precios en España*. Barcelona: 1975; ELLIOT, J. H. «América y el problema de la decadencia española». *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 28. 1971, pp. 1-23; THOMPSON, I.A.A. *Guerra y Decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona: 1981.

⁶⁵ OLIVA MELGAR, José María. «Los insondables galeones del tesoro y las informaciones diplomáticas toscanas sobre las remesas de plata Americana en la segunda mitad del siglo XVII», en *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*. Huelva: Universidad de Huelva 2013, p. 130.

no daban especial importancia en ese tiempo, puede ser considerado el revés más significativo desde el punto de vista territorial. Sin embargo, y pese a que durante los siglos XVI y XVII muchas ciudades y enclaves españoles en el Caribe habían sido atacadas y aun destruidas, la esencia del control sobre tan vastos territorios se había mantenido.

Mucho más grave era la falta de presencia española en el mar. El control de los mares era imprescindible para que la política imperial siguiera dando frutos. Por eso, ya desde el siglo XVI se creó un sistema de defensa que, aunque arcaico, pretendía poner coto a los posibles abusos de otras potencias navales, como Inglaterra, Francia u Holanda. A finales del siglo XVII existían no menos de nueve armadas destinadas a la defensa de costas y trayectos marítimos de capital importancia, la mayoría de ellos en rutas Americanas o protegiendo los convoyes que discurrían entre América y España. Tras la creación del sistema de convoyes en 1564, la monarquía se preocupó de suministrar una cobertura naval que protegiera la preciada carga de oro y plata que cruzaba el Atlántico en dirección a España.

En 1576 se creó la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, cuya principal y única misión consistía en escoltar las flotas y galeones en sus viajes Americanos y en el tornaviaje, probablemente el trayecto más peligroso⁶⁶. En teoría se sostenía con un impuesto denominado *avería* que pagaban los mercaderes sevillanos sobre las mercancías que trasladaban al nuevo mundo. El tamaño teórico de esta flota era de 8 galeones más 3 pataches, totalizando unos 1.100 marineros y 998 soldados⁶⁷. Un puerto clave para esta escolta era el de La Habana pues allí debía reunirse todo el convoy con la plata Americana y retornar con su protección. En este sentido, gozar de un buen astillero, con buen material para carenar los navíos y personal preparado era indispensable. La Habana cumplía esa misión, y para ello recibía a lo largo de los siglos XVI y XVII importantes cantidades de dinero mexicano. Lamentablemente, como se verá más adelante, la política de construcción naval no siguió los mismos pasos pues en esta etapa el navío criollo era claramente minoritario en las flotas españolas.

La inserción de esta Armada en el sistema atlántico inició el sistema naval del Imperio español con América, concretado con la adopción de la Armada de Guardacostas de Andalucía cuya principal misión era la protección temprana de los buques que zarpaban o regresaban a o desde América⁶⁸ y que empezó a operar desde 1521. Esta Armada, que recibiría también el nombre de Armada del Mar Océano, se concentró en tres focos: los alrededores de las islas Azores, el estrecho de Gibraltar y el Cantábrico. Sin embargo, los hechos históricos demostraron que era muy difícil atacar a un gran convoy tanto en

⁶⁶ DÍAZ BLANCO, José Manuel. «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II». *Revista de Indias*, vol. LXXIV, n.º 262, 2014, pp. 665-666.

⁶⁷ GOODMAN, David. *Op. cit.*, p. 22.

⁶⁸ MIRA CEBALLOS, Esteban. *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Sevilla: Muñoz Moya Editor 1998, pp. 17-21.

la ida como en la vuelta, por la sencilla razón que la inmensidad del mar, y el gran conocimiento marinero que solían tener los pilotos de Indias, protegían indirectamente las flotas Américas en estos largos trayectos donde, probablemente, eran más peligrosas las tormentas y los huracanes que los propios enemigos.

No ocurría lo mismo en el Caribe, mar grande pero cerrado, en donde las corrientes eran muy conocidas y existían pocas rutas que se pudieran tomar como alternativa en caso de presencia no deseada. Por este motivo, allí se crearon más armadas con misiones más específicas, y si cabe, mucho más importantes ya que, en efecto, era en las aguas caribeñas donde se concentraba el grueso de las mercancías y tesoros metalíferos⁶⁹.

En fecha no determinada, hacia finales del siglo XVI se crearon dos flotas de protección específica: la Armada de Nueva España (que cubría la ruta Veracruz-La Habana) y la flota de Tierra Firme (que enlazaba Portobelo y Cartagena de Indias con Veracruz). Al mismo tiempo, desde la década de 1560 actuaba en Cartagena una pequeña flotilla de galeras (las famosas galeras de Cartagena) que debían proteger la entrada de la bahía ante la llegada de los galeones de España. Ninguna de estas flotas tuvo una vida fácil. La falta de recursos era endémica y la incoherencia de la política naval (si es que es posible hablar de una política naval en los siglos XVI y XVII en América) hizo que todas estas armadas tuvieran una fuerza real muy inferior a la teórica. La carencia de medios marítimos en Indias y la tozudez de las autoridades españolas por construir casi exclusivamente los galeones y demás navíos en los astilleros cantábricos, evitó la extensión del poder naval español en el Caribe. Los astilleros Américos actuaban casi enteramente como elementos sostenedores de los navíos, y hasta bien entrado el siglo XVII no se entendió que el navío criollo gozaba de muchas ventajas marineras frente al peninsular. La primacía y la importancia de los astilleros peninsulares redundaron, en este caso, contra la defensa naval Americana⁷⁰. El galeón español, que tan fuertemente se construía en España y que constituyó la principal arma de combate de España en el mar, apenas si tuvo presencia en Indias⁷¹.

El desarrollo de estas armadas derivó en la formación concreta de la Armada del Mar del Sur (1575) y la Armada de Barlovento (1595), la primera de las cuales defendía la ruta que iba por la costa pacífica desde el alto Perú hasta Panamá –vital pues por ella subía la plata de Potosí a ser intercambiada por los productos españoles que traían los galeones– y la segunda tenía la nada fácil tarea de proteger todo el Caribe entre La Habana, Veracruz y Cartagena de Indias.

⁶⁹ TORRES RAMÍREZ, Bibiano. «La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI», en *América y la España del siglo XVI*. Madrid: CSIC 1983, pp. 115 y ss.

⁷⁰ CASADO SOTO, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid: San Martín 1988, pp. 24 y ss.

⁷¹ SERRANO MANGAS, Fernando. *Los galeones de la carrera de Indias, 1650-1700*. Sevilla: EEHA 1985, pp. 35-47.

La reactivación de la Armada de Barlovento para la defensa naval del caribe entre Cartagena y La Habana, la configuración definitiva del sistema de subsidios militares *interAméricanos* –los llamados *situados*⁷²–, o la promulgación de la Recopilación de las Leyes de Indias de 1680, que otorgaba una privilegiada posición al factor militar, fueron cambios que se operaron a costa de derrotas y fracasos militares, pero que sirvieron para iniciar un proceso que culminaría en el siglo XVIII con una auténtica *atlantización* de la política exterior de los Borbones españoles. En este sentido, la Armada de Barlovento se constituyó en el siglo XVII como un exponente claro de lo que debía ser la política de defensa naval en el Caribe. El problema fue que los mecanismos que empujaban a sostener en buenas condiciones las armadas del Caribe aún estaban construyéndose: canales de financiación permanentes, profesionalismo, y astilleros criollos capaces de construir buenos navíos capaces de adaptarse a las diferentes condiciones marineras locales.

Este fue un problema que cercenó la operatividad naval en el siglo XVII en el Caribe y arrastró un desfase que fue decisivo en los comienzos del siglo XVIII. La Armada del Mar del Sur apenas construyó una decena de fragatas y navíos en el astillero de Guayaquil durante las cruciales dos últimas décadas del siglo XVII, mientras que la Armada de Barlovento no llegaba a la decena en la segunda mitad del siglo⁷³.

La primacía constructiva peninsular en los siglos XVI y XVII, concentrada especialmente en la cornisa cantábrica, redundó en perjuicio de la construcción criolla, probablemente porque el tradicional sistema constructivo en esas fechas, mediante asiento, hacía que la fiscalización final del producto –el navío– llevara a primar la cercanía física de las fuentes de financiación. Además, los mejores constructores y las técnicas navales más avanzadas de los poderosos galeones españoles se concentraban en la península, y no era habitual el fluido de arquitectos navales entre las diferentes partes del Imperio. América se constituía como lugar de aprovisionamiento de dinero y mercado de productos, pero en el siglo XVII a nadie se le ocurrió que también podía ser un poderoso arsenal naval.

Uno de los mayores constructores navales de las décadas de 1630-1640, Francisco Díaz Pimienta, era curiosamente de La Habana, aunque su vida profesional la realizó casi por entero en España. Tal vez por su origen, sus navíos estaban en gran medida destinados a servir en la Carrera de Indias o en algunas de las armadas que allí operaban. Muy relacionado con las familias

⁷² El situado fue la figura clave dentro de la Administración militar en América aunque, paradójicamente, son muy pocos los estudios a que ha dado pie. En esencia, el situado era una cantidad de dinero en metálico suministrada por una caja matriz a otra tesorería necesitada de fondos para los gastos de su guarnición fija, estableciéndose así un sistema subsidial de apoyo a la Administración militar. Para un estudio del conjunto de los situados en la época colonial, puede consultarse la obra de conjunto *El secreto de las finanzas del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*. México: Instituto Mora, 2013.

⁷³ PÉREZ-MALLAINA, Pablo E.; TORRES RAMÍREZ, Bibiano. *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: EEHA 1987, pp. 100-107.

vascas y cántabras dedicadas a la construcción naval para las Indias, su influencia fue decisiva en el tipo naval que operó en los galeones a mediados del siglo XVII⁷⁴. Alguno de los asentistas que trabajaron siguiendo los modelos de Díaz Pimienta y cuyos buques operaron en Indias son los siguientes: Tomás de Larraspuru, fabricó sus unidades en La Habana y País Vasco, al menos tres de sus bajeles fueron utilizados para transportar plata; Martín de Arana, firmó varios asientos con la Corona para labrar navíos destinados a la Armada del Océano, pero, durante la década de los treinta, y a causa de la agobiante necesidad, hubo de readaptar los esquemas de doce unidades para que formaran parte de los efectivos de la Carrera de Indias; Juan de Hoyos, formó parte del elenco de asentistas-constructores en el que se apoyó Felipe IV para cimentar el poderío naval hispano anterior a 1639, y también se vio en el trance de reconvertir navíos planificados para la actividad corsaria en unidades de la Carrera de Indias; Mariana Pérez, prosiguió la labor de los dos galeones inconclusos de su marido Miguel de Aristiguieta, proyectados para Capitana y Almiranta de Tierra Firme, con 1.100 y 900 toneladas respectivamente, en 1680 construyó un patache, que acabó sirviendo como navío gobierno en la Armada de Barlovento; Pedro de Aróstegui, asentó contrato en 1679 para dar forma a dos navíos, y tuvo en exclusividad el astillero de Basanoaga. En 1697, Aróstegui construyó otros dos navíos para la Carrera de Indias en Mapil, que se entregaron en 1698, con el mayor tonelaje hasta entonces conocido en el tráfico indiano, 1.200 toneladas cada uno⁷⁵.

Los inicios del astillero de La Habana y la construcción naval en los siglos XVI y XVII

Aunque fue un proceso lento, y tal vez doloroso para las autoridades locales, La Habana fue configurándose paulatinamente como centro de vital importancia para el sostenimiento del tráfico naval y la construcción de unidades.

La fabricación naval en Indias no estaba en absoluto prohibida, aunque representó una mínima parte del esfuerzo constructivo durante los Austrias. La Casa de Contratación de Sevilla, creada en 1503, dispuso de las normas adecuadas para que las naves que se construyeran en Indias fueran naos desde 160 hasta 320 toneles de arqueo, tripuladas por 50 o 64 navegantes. Sin embargo, aunque desde un principio se construyeron en América pequeños buques y canoas, lo cierto es que los grandes navíos de guerra seguían produciéndose principalmente en España durante los siglos XVI y XVII.

Noticias muy prontas se tienen en La Habana vinculadas a la construcción naval y al apresto de buques. En 1509, cuando no había tocado siquiera

⁷⁴ SERRANO MANGAS, Fernando. *Vascos y extremeños en el Nuevo Mundo durante el siglo XVII: un conflicto por el poder*. Mérida: Asamblea de Extremadura 1993, pp. 17-26.

⁷⁵ SERRANO MANGAS, Fernando. *Los Galeones...*, pp. 135-137 y 172.

tierra Hernán Cortés en México, el conquistador Sebastián Ocampo hizo un alto en su viaje de contorno por la isla de Cuba, para carenar sus navíos en La Habana, cuando se la conocía con el nombre de Puerto carenas⁷⁶. La Habana, a mediados del siglo XVI, comenzó a producir galeones, galeoncetes y fragatas que por aquella época eran un tipo menor de galeras, y como estas, propulsadas por remos. El primer galeón que aparece en el libro de registros de la Casa de Contratación de Sevilla construido allí es el *San Andrés* de 200 toneladas, propiedad de Juan de Burgos, que fue botado en 1535⁷⁷. Uno de los constructores navales que botó seis galeones en el puerto fue Pedro Enríquez Almeyda, quien importó para ello materiales y mano de obra especializada. En 1541 La Habana quedó incluida en el circuito naval caribeño como puerto de arribada de los buques de Veracruz y tras 1564, con la configuración del sistema de Flotas, su puerto se convirtió en eje fundamental para el tornaviaje de las flotas y el control del Caribe, lo mismo que su arsenal para la carena y apresto de navíos. Es precisamente a partir de esta época cuando se empieza a plantear la necesidad de que su astillero se revitalice para convertirse en algo más que un lugar de aguada de flotas.

El gobernador Pedro Menéndez de Avilés afirmaba en una carta enviada al Consejo de Indias en 1568 que había construido seis navíos tan excelentes como los fabricados en Vizcaya⁷⁸. Los ataques de Drake y Hawkins por el Caribe en las décadas de 1580 y 1590 obligaron a las autoridades cubanas a construir los castillos de El Morro y de La Punta, al tiempo que convertían a la ciudad, y su astillero, en una fortaleza. A partir de 1591 se estableció en la villa habanera una fundición y se estructuró la maestranza del astillero para poder construir y carenar varios navíos. Pedro Martínez Avilés consiguió en 1568 la contrata para reparar galeones y en 1578 el asentista Diego López pudo obtener el necesario permiso para la fabricación de una fragata⁷⁹.

La actividad en torno al puerto se hizo evidente desde esta época. Son varias las menciones que se tienen de carpinteros de ribera y constructores que cruzan el Atlántico para arribar a la floreciente industria naval cubana. En 1589 Domingo González, carpintero de ribera sevillano, se trasladó allí en medio de una creciente ola de profesionales en busca de las excelentes oportunidades que le brindaba el nuevo mundo⁸⁰. Dedicados a la construcción, se han calculado que a lo largo del siglo XVI trabajaron en el astillero de La Habana 3 ingenieros y 2 maestros de obra, más otros 31 profesionales de diferentes artes, así como 79 carpinteros⁸¹.

⁷⁶ HERNÁNDEZ OLIVA, C., y HERNÁNDEZ ARTEAGA, E. «La arquitectura naval en La Habana durante el siglo XVI: aproximación histórica», *Revista de Historia Naval*, n.º 88, 2005, p. 14.

⁷⁷ ORTEGA PEREYRA, Ovidio. *El Real Arsenal de La Habana*. La Habana: Editorial Letras Cubanas 1998, p. 30.

⁷⁸ *Ibidem*, p. 31.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 37.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 15.

⁸¹ *Ibidem*, p. 39.

Alrededor de 1590 llegaron dos galeras la *Capitana* y *Brava* para guardar las costas de Cuba. Estas naves eran sostenidas mediante el pago de un impuesto sobre ganado y piedras de molinos, conocido como sisa de la piragua. Seis años después estos buques se encontraban ya inutilizados. Por esta época Juan de Tejada fabricó, por mandato real, seis fragatas de entre 280 y 300 toneladas. Se importaron de España jarcias, cables, clavazón, brea, estopa y herramientas, lo que demostraba que el astillero aún no era independiente. Se tardaron tres años en construir las, a un costo de más de 5.000 ducados cada 100 toneladas sin la artillería.

El 14 de mayo de 1599 el contador de la Real Hacienda en La Habana, Pedro de Arana, solicitó en carta a la Corona, la autorización para construir barcos en Cuba mediante asiento, que era la forma prácticamente única mediante la que se construía en esa etapa tanto en España como en América. En la misma línea escribió el gobernador Pedro de Valdés, el 3 de enero de 1604, indicando la necesidad de construir allí una armadilla pues consideraba que los costos serían mejores que si se hacía en España y se trasladaba allí. En esencia, solicitaba la creación de unas bases sólidas para la estructuración de una industria naval propia en La Habana⁸². Existían argumentos y solicitudes que determinaron la creación de una armadilla que patrullara las islas de Barlovento y condujera hacia La Habana el cobre de Santiago, para evitar así que este se perdiera en el comercio ilícito o de rescate. El parecer de los generales Luis Fajardo, Marcos de Aramburu, el capitán Juan Pérez de Oporto, el almirante Alonso de Chaves y el ingeniero Bautista Antonelli, diseñador de las fortificaciones habaneras, estaban a favor de la construcción de navíos en La Habana, mientras que Melchor Ochoa de Villanueva sostenía el criterio contrario basado en la lejanía de la ciudad a los montes útiles al astillero. Hubo de celebrarse una comisión especial para poder determinar el grado de idoneidad del proyecto constructivo en La Habana que, finalmente reunida el 13 de marzo de 1607, en Sevilla, e integrada por el alcaide Bernardino Delgado, Francisco de Nart y Juan Bautista de Broca, determinó que el puerto y la ciudad tenían suficiente abundancia de materiales y calidad en las maderas como para sostener el mencionado proyecto⁸³. En vista del dictamen positivo se envió a La Habana al conocido constructor Juan Enríquez de Borja con el encargo de construir 7 navíos artillados para proteger la flota y como parte integrante de la Armada de Barlovento. Al parecer alrededor de 1608 comenzó la supervisión de Borja, quien condujo a Sevilla en 1610 cinco galeones para ser artillados convenientemente.

El gobernador Gaspar Ruiz de Pereda anunció en 1610 la llegada de barcos cargados con pertrechos y equipamientos para los galeones que se construían en La Habana. Uno de estos navíos, el *Nuestra Señora del Rosario*, desplazaba

⁸² PICHARDO, Hortensia. *Documentos para la historia de Cuba*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales 1973, vol. I, p. 123.

⁸³ Archivo del Museo Naval de Madrid, Colección Navarrete, t. XXIII, documento 17.

unas 600 toneladas, mientras que los demás, *San Esteban*, *San Pablo*, *San Pedro* y *San Martín*, apenas llegaban a las 350 toneladas. Borja tuvo no pocas dificultades para cumplir su contrato pues sostuvo una gran pugna con el propio gobernador por la compra de esclavos para sus galeones, ya que se requerían al mismo tiempo para las obras del castillo de El Morro. Por otra parte las jarcias y arboladuras compradas a los holandeses resultaron de muy mala calidad, lo que provocó no pocos inconvenientes. Es más, una vez construidos los navíos, la mayoría pasó a servir en la Armada del Mar Océano, en vez de en la de Barlovento⁸⁴.

En cualquier caso, el hecho de que se acabaran construyendo y que finalmente tanto el porte como las prestaciones marineras fueran buenos, dio un espaldarazo definitivo a la construcción naval en La Habana. Una Real Cédula de 16 de abril de 1617 ordenó el establecimiento definitivo del arsenal de La Habana⁸⁵ idea que se vio incrementada tras la captura en Matanzas de la flota de Nueva España en 1628 a manos del corsario holandés Piet Heyn. Desde ese momento se hacía claro que la construcción criolla era la única forma eficiente de mantener operativa las armadas del Caribe ante las crecientes pérdidas en acciones bélicas.

Tras el asiento de Borja, otros quisieron seguir su estela. A fines de 1616, el capitán Alonso Ferrera firmó un contrato para fabricar cuatro galeones para la Armada de la Carrera de Indias. El último partió para España el 24 de julio de 1620. El capitán Juan Pérez de Oporto se convirtió en el principal constructor de naves en La Habana hacia 1619 y protagonizó un largo litigio con los ganaderos por el uso de las maderas. Una Real Cédula, fechada el 2 de marzo de 1620, que falló a su favor, lo que provocó una protesta general ante el gobernador.

El gobernador Francisco de Venegas trajo de Cartagena de Indias dos galeotas, compró otras dos y construyó una quinta en un carenero que se arregló en La Habana. Además, impuso en 1622 un impuesto denominado armadilla tanto a los colonos de Cuba como a los de Santo Domingo para sostener esta flota. El mismo año se publicó la primera Real Cédula sobre los cortes de madera para uso de la Marina, limitando su uso al estrictamente militar.

El capitán Francisco Díaz Pimienta, habanero, construyó también en el astillero en 1616 cuatro galeones, para posteriormente firmar un contrato en Madrid el 8 de febrero de 1624, por medio del cual se comprometía a fabricar dos galeones, los que debían navegar ya en junio de 1626 al servicio de la Armada de la Carrera de Indias. La corte se comprometía, por su parte, a enviarle, en el primer aviso que fuese a Nueva España, los oficiales y aserradores necesarios con la garantía de que todos regresarían a España una vez concluida la fabricación⁸⁶.

⁸⁴ ORTEGA PEREYRA, Ovidio. *El Real Arsenal...*, p. 33.

⁸⁵ *Ibidem*.

⁸⁶ GARCÍA FUENTES, Lutgardo. «Economía indiana en el siglo XVII». *Historia de las Américas* (coord. Luis Navarro García). Sevilla: Alambra 1991, vol. II, p. 608.

En 1627 una real cédula ordenó la construcción de barcos para la Armada de Barlovento en el puerto habanero con el apoyo de la Real Audiencia de Santo Domingo, hasta 1648, año en el que se solicitó la ayuda del virrey de Nueva España para ser costeadas⁸⁷. El capitán Juan de Veas propuso entonces construir por su cuenta seis galeones y un carabelón en La Habana de acuerdo con las ordenanzas, pidiendo autorización para conducir desde España a 30 carpinteros y 30 calafates.

En 1622 Díaz Pimienta fue nombrado superintendente de las fábricas de navíos, cargo que no incluía remuneración alguna sino la promesa de suceder al castellano de La Fuerza cuando dicho cargo quedara vacante. Las Reales Cédulas de 25 de junio de 1638 y del 29 de octubre de 1648 aprobaron la admisión de los navíos habaneros en el tornaviaje a España. Díaz Pimienta fundó también una Sociedad de Armadores integrada por Alonso Ferrera, Antonio Veloso, Juan de Veas y Juan Pérez de Oporto, entre otros, sin duda alguna los mayores asentistas de La Habana quienes ya de hecho controlaban por completo la construcción mediante asiento. Una vez que terminaba la construcción oficial para la Armada, este grupo continuaba fabricando embarcaciones con fines comerciales, lo que les reportaba beneficios adicionales. Pimienta logró gran celebridad y confianza como constructor de naves hasta tal punto que su fábrica de construcción de galeones acabó imponiéndose durante una etapa también en los astilleros peninsulares cantábricos. Sus condiciones excepcionales le hicieron acreedor de cargos, títulos y nombramientos. Fue caballero de la Orden de Santiago, del Consejo de Guerra, señor de Villareal, gobernador y capitán general de la isla de Menorca, almirante general de la Real Armada, gobernador general de la Armada con honores de capitán general y virrey de Sicilia⁸⁸.

En 1672 el médico sevillano Lázaro de Flores, vecino de esta ciudad, terminó su libro *Arte de navegar*, primera obra científico náutica escrita en Cuba, lo que da una idea del progreso que estaba adquiriendo la construcción naval militar en la isla caribeña. Sin embargo, y a pesar de todo el auge que llegó a adquirir la construcción acabó por desaparecer en la práctica, sin duda influenciada por la crisis financiera y militar por la que atravesó España en el Caribe tras los ataques de Morgan a Panamá en 1671⁸⁹. Entre 1680 y 1685 se construyeron dos galeotas armadas y un galeón por órdenes del gobernador Manzaneda. De hecho, el de 25 de septiembre de 1690 el rey encargó al gobernador, por medio de un despacho, que practicara la provisión de gente de guerra y municiones necesarias para dichos navíos ya que los vecinos habían aportado 4.000 pesos para la composición de buques en el puerto de La Habana⁹⁰.

Por estos motivos, durante el siglo XVII la construcción naval en La Habana gozó de cierta protección por la Corona. Entre 1622 y 1623 se legisló

⁸⁷ ORTEGA PEREYRA, Ovidio. *El Real Arsenal...*, p. 34.

⁸⁸ *Ibidem*, p. 35.

⁸⁹ MANUEL SERRANO, José. *Ejército y fiscalidad...*, pp. 33 y ss.

⁹⁰ ORTEGA PEREYRA, Ovidio. *El Real Arsenal...*, p. 36.

desde Madrid para que estuviera prohibido el corte de cedros, robles y caobas en los alrededores de la ciudad, en un intento de mantener la principal fuente de materia prima de los navíos, pues pronto se había observado que la calidad de las maderas cubanas era muy superior a las del cantábrico. Sin embargo, y pese a la protección, la situación coyuntural ya apuntada desde 1670 debilitó las estructuras mismas que sostenían el astillero: faltó el dinero, disminuyeron los profesionales vinculados a la fábrica y los lugareños no vieron especial interés en sostener el astillero mientras desde el propio virreinato de Nueva España no se comprometieran a envíos periódicos. El resultado fue que mientras en el primer tercio del siglo XVII del astillero salieron alrededor de un tercio de los galeones construidos en todo el Imperio español, en el último tercio la construcción decayó hasta casi desaparecer. Al mismo tiempo, otros astilleros Americanos, que sin tener la calidad de las maderas cubanas, ni poseer la misma tradición naval, como los de Campeche o Cartagena de Indias, aumentaron significativamente sus construcciones en esta etapa, constituyeron una competencia que La Habana no pudo soportar⁹¹.

No se disponen aún de estudios amplios sobre el costo de la defensa naval y la construcción militar en el astillero habanero para los siglos XVI y XVII. Como la inmensa mayoría de los buques se construyeron bajo asientos privados, es de suponer que los costos finales no debieron ser muy altos. Lo que sí está claro es que la defensa naval nunca fue prioritaria en esta etapa, y por consiguiente no gozó del respaldo monetario suficiente de México ni de fuertes transferencias desde la propia Tesorería local. La Habana no empezó a recibir situados hasta 1558 de la caja central de México, pero hasta 1581 estos envíos fueron de escasa cuantía y ocasionales. Desde esa fecha se convirtieron en anuales, justo cuando el situado, como tal, se configuró para todas las posesiones caribeñas de importancia. Entre 1558 y 1649 La Habana recibió de México 7.189.570 pesos para el conjunto de sus defensas⁹². Lamentablemente no es posible deslindar el destino exacto de estas cantidades, aunque sabemos que la mayoría estaban destinadas a la guarnición habanera y a las crecientes y muy costosas fortificaciones. Por extrapolación de algunas cantidades y años sueltos, no creemos que más de un 15% estuviera destinado a la construcción naval y al apresto de navíos, lo que habla bien a las claras de la escasa importancia que en aquellos tiempos tenía el astillero para el conjunto defensivo de La Habana.

⁹¹ GARCÍA FUENTES, Lutgardo. «Economía...», p. 608.

⁹² SLUITER, Engel. *The gold and silver of spanish América*. Berkeley: The Bancroft Library 1998, p. 188.

CAPÍTULO II

EL ASTILLERO DESDE LA UNIFICACIÓN DE LAS ARMADAS HASTA 1730

El renacimiento de la Armada: la época de Bernardo Tinajero y Andrés de Pes, 1700-1726

La situación de la Marina de guerra española al despuntar el siglo XVIII era dramática tanto en términos de efectivos navales, como en cuestiones de organización y financiación. De hecho, si bien se ha discutido si anteriormente había existido verdaderamente un poder naval español, lo cierto es que ahora, en los comienzos del siglo XVIII, era objetivamente inexistente⁹³. La escasez de buques, su heterogeneidad y división en múltiples escuadras, hacían de la Marina de guerra española un elemento inoperativo⁹⁴.

Uno de los objetivos primordiales de las reformas administrativas y económicas del siglo XVIII fue, indefectiblemente, la Marina. El poder naval estaba en el epicentro de la mayor parte de los cambios estructurales que se llevaron a cabo a lo largo de toda la centuria, en esencia, porque todos eran conscientes del papel fundamental que representaba la fuerza naval para el sostenimiento de España como potencia de primer orden. La inoperante política naval emprendida durante el siglo XVII (descentralización administrativa y fiscal, multiplicidad de armadas, diversificación de modelos constructivos) había tenido como resultado la práctica desaparición de España como potencia marítima a comienzos del siglo XVIII. Hacia 1694 las fuerzas navales españolas apenas contaban con diez navíos⁹⁵, lo que hizo inevitable que los franceses ocuparan Cartagena de Indias en 1697 con notable facilidad⁹⁶ y, desde 1700, con ellos de aliados, se tuviera que recurrir a las flotas de Luis XIV para salvaguardar las rutas oceánicas.

No fue difícil detectar alguno de los problemas heredados del anterior siglo porque en gran medida la postergación de la Marina española se consideraba a efectos prácticos una prolongación de la famosa decadencia del siglo XVII. Hasta la llegada de los Borbones, los negocios de la Marina habían estado en manos de los Consejos de Indias y Guerra, lo que deparó no pocas frustraciones y enfrentamientos entre sus titulares acerca de cómo manejar

⁹³ MESSEGUÉ, Roger. «¿Existió un poder naval hispánico? La reciente historiografía sobre la marina en tiempos de los Habsburgo (1516-1659)». *Revista de Historia Naval*, n.º 91, 1999, pp. 1-15.

⁹⁴ PÉREZ-MALLAINA, Pablo E. «La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo XVIII (1700- 1718)». *Revista General de Marina*. Madrid: agosto 1980, pp. 390-397.

⁹⁵ HERNÁNDEZ ESTEVE, E. «Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735», en *Revista Memoria*. Colombia: Archivo General de la Nación, Nos. 11 y 12, 2004, p. 6.

⁹⁶ Para un análisis de las causas navales que llevaron a la derrota en 1697 véase: MANUEL SERRANO, José. «Gasto militar y situados en Cartagena de Indias, 1645-1699», en *Cartagena de Indias en el siglo XVII*. Cartagena: Banco de la República 2007, pp. 249-343.

los asuntos navales. Además, el Consejo de Hacienda tenía mucho que decir al respecto de la financiación de las armadas peninsulares (las Americanas dependían exclusivamente de los fondos Americanos), lo que provocaba un incremento de las fricciones burocráticas. La ineficacia de este sistema a tres bandas no se hizo claramente perceptible hasta la segunda mitad del siglo XVII, cuando los enemigos de España se convirtieron en problemas de primera magnitud a causa de su fortaleza en los mares. Esta fortaleza marítima de Inglaterra y Francia principalmente había tenido como consecuencia inmediata el traslado a las bases Americanas de las disputas europeas, y la consolidación de las Indias como un teatro de operaciones bélico de primera magnitud. Coincidente con este nuevo esquema bélico de los enemigos de España (recuérdese la conquista de Cartagena de Indias en 1697 por ejemplo) estaba la consabida debilidad financiera de los últimos Austrias y la falta de una planificación naval verdaderamente atlántica. Por consiguiente, la primera medida para la modernización administrativa y financiera de los asuntos navales, con vista a una revitalización del poder marítimos español, consistió en vaciar de contenido a los Consejos de época anterior (lentos e inoperantes) y transmitir sus poderes a una institución nueva con escasos precedentes en España: las Secretarías de Estado y del Despacho.

En la tarea de reestructurar institucionalmente los servicios armados de España (Marina y Ejército), el elemento central era la fiscalización de las actividades económicas. Por lo que respecta a la Marina, este fue el principal caballo de batalla, y el eje central que movió a diferentes personalidades a encontrar un modelo de gestión económica y administrativa realmente eficiente. Nada de lo que se emprendiera para mejorar los asuntos navales tendría sentido si no se centraba en la articulación de un método que priorizara y optimizara los recursos económicos. Al fin y al cabo, el dinero era la base de toda reforma, no solo en lo referente a la cuantía del mismo, sino fundamentalmente en la manera de canalizarlo y controlarlo en beneficio de todo el entramado naval. El edificio de los asuntos marítimos operaba multidireccionalmente y abarcaba una enorme cantidad de aspectos que dependían, para su correcto funcionamiento, de lo acertado que fuese el uso del dinero destinado al mismo. Por ese motivo, las reformas navales de los inicios del siglo XVIII tuvieron como objetivo primordial (incluso podría decirse que casi único), la reestructuración del modelo financiero y fiscal, sin el que nada podía funcionar bien, insertado en el moderno aparataje que representaban las Secretarías del Despacho. Los cambios a nivel administrativo, político y financiero operaban, obviamente, también en Indias, porque la conexión entre ambos hemisferios resultaba esencial para la salvaguarda de los intereses españoles. Naturalmente, y aunque en primera instancia esta nueva planta se adaptó en primer lugar en la península, siempre se pensó en América y su potencialidad constructiva como un objetivo, como mínimo, igual de importante que los acometidos en la propia España. Por consiguiente, se hizo patente que si el sostenimiento del Imperio Americano constituía una de las prioridades esenciales para España,

no lo era menos la imperiosa necesidad de revitalizar las rutas oceánicas por donde discurrían las riquezas en ambos sentidos. La cuestión era cómo y cuándo se podría poner en marcha semejante intención.

En este sentido, la conflagración sucesoria en la que se vio envuelta España entre 1700 y 1713 afectó decisivamente a la Marina de guerra que, sencillamente, se mostró sumisa a los designios de Francia, aliada en la contienda. Los efectivos de las diferentes armadas españolas se reducían a unos pocos buques, mal preparados y pertrechados, la mayoría muy antiguos. Las tripulaciones eran escasas y los recursos dinerarios aún más cortos. Con este panorama, los astilleros cantábricos (tradicionales constructores hasta finales del siglo XVII) se encontraron prácticamente paralizados por falta de pedidos debido a la demora en los pagos, los incendios y los ataques enemigos⁹⁷. La carencia de medios navales era tan dramática que se hizo necesaria la incautación de navíos y buques de particulares imprescindibles para destinarlos a empresas bélicas⁹⁸. Existieron proyectos para construir en 1706 veinte fragatas de guerra, lo mismo que dos años más tarde una junta trató de reincidir en lo mismo, aunque en ambas ocasiones nada se pudo concretar por falta de fondos⁹⁹.

Estos problemas generaron una incómoda dependencia del exterior. En efecto, la acción tutelada de la Marina francesa sobre la española fue realmente humillante para la larga tradición marinera española, pues sin las escoltas de Duccase o Chateaurenault –al menos seis viajes a América entre 1701 y 1713– el comercio interoceánico habría quedado completamente cortado durante más de una década¹⁰⁰. Durante estos difíciles años de anarquía administrativa e inestabilidad política en la península, el papel de La Habana decayó bruscamente. Como seguía siendo base naval indispensable para el tornaviaje, su astillero nunca llegó a cerrar ni a parar su actividad, pero las remesas de plata mexicana escasearon, y la mayoría de las que llegaban desde Veracruz eran en realidad reexpedidas a España donde eran más necesarias para la continuación de la guerra de Sucesión.

El cambio de dinastía en España tras la guerra de Sucesión (con la entronización del candidato francés, Felipe V) no repercutió en una modificación sustancial del rol que debía jugar la Marina española a ambos lados del Atlántico. El sostenimiento de la América colonial suponía no solo una necesidad política, sino fundamentalmente, una inevitable realidad económica. Como

⁹⁷ APESTEGUI, Cruz. «Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y la primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización». *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern ships of Iberian-Atlantic Tradition*, 2000, p. 170.

⁹⁸ NAVARRO GARCÍA, Luis. «La política indiana». *Historia General de España y América*, vol. XI-1. Madrid: Rialp 1983, p. 7.

⁹⁹ QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid: Ministerio de Defensa. Instituto de Historia y Cultura Naval 2004, p. 27.

¹⁰⁰ BUCHET, Christian. «Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas de las operaciones navales llevados a cabo en el Caribe (1689-1713)». *Ibero-American Institute of Maritime Studies*. París: 1999, p. 5.

bien han demostrado Carlos Marichal¹⁰¹ y Johanna von Grafenstein¹⁰², entre otros, la red económico-fiscal que se concentraba en el circuncaribe convertía en una razón de Estado el mantenimiento de sus principales enclaves: entre ellos descollaba Cuba y su astillero. Si bien se ha dado una importancia mayor a las décadas finales del siglo XVIII, muy posiblemente por el impacto de las famosas reformas borbónicas, lo cierto es que el camino que llevó a la implementación del apuntalamiento de esa política se inició ya desde los comienzos de la nueva centuria. Lejos de modificar los objetivos, lo que se propició administrativa, política y financieramente fue una reestructuración para obtener éxito en esos mismos fines. Es posible que la capacidad naval militar española no fuese tan importante como para aplicar a sus enemigos una supeditación completa a sus intereses; y también es posible que, debido a la ausencia de grandes batallas navales, esa potencia naval no acabara por finiquitar el problema general de la defensa atlántica. Sin embargo, España no tenía en el siglo XVII la necesidad de sostener una estrategia global ofensiva en el mar; de hecho, era tácticamente imposible también para sus enemigos. Sus objetivos estratégicos pasaban por sostener sus posiciones Americanas y mantener abiertas las líneas de comunicación comerciales con España. En este sentido, el éxito fue aceptable, al menos hasta las dos últimas décadas del siglo XVII.

Aunque formalmente el astillero de La Habana constituía parte de una red más amplia de astilleros Americanos, y era una de las bases de la Armada de Barlovento –teóricamente la base principal era Veracruz–, al entrar en el siglo XVIII su estatus jurídico y su papel dentro del organigrama de astilleros españoles era poco claro; representaba un astillero más, y eso era todo, al mismo nivel que el de Guayaquil. La falta de centralización administrativa, propia de las Austrias, y la carencia de una idea nítida de cuál debía ser la política naval en América, dejó al astillero en una situación inestable hasta que se emprendieron los grandes procesos de reforma en la Marina.

Las desastrosas políticas navales de Carlos II, dejando en manos de asentistas privados la construcción naval, provocó un rápido declive de su potencia efectiva y un subsiguiente abandono de la presencia naval en los mares. En América, y en concreto en su vital astillero de La Habana, la situación se tornó ambivalente, porque aunque los dineros públicos estaban cerca (provenientes del virreinato novohispano) se tendió a la contrata privada naval con vistas, sin duda, a interceder ante la crecientemente poderosa oligarquía local.

¿En qué influía la adopción de una política de asiento privado sobre el óptimo discurrir naval? La cesión del control a particulares de los asuntos de construcción, víveres y suministros, suponía a efectos prácticos la supeditación de las actividades navales a los fines clientelares de turno. Nobles, aristócratas y ricos comerciantes monopolizaban la política naval en las últi-

¹⁰¹ MARICHAL, Carlos. *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México: FCE 1999.

¹⁰² VON GRAFENSTEIN, Johanna. *Nueva España y el circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*. México: UNAM 1997.

mas décadas del siglo XVII, sin atender a una planificación general. Simplemente eran servidores del rey, pero a cambio de pingües beneficios económicos y sociales. La coincidencia de una contracción comercial general a finales del siglo XVII con una política naval sin planificación y privada, sumió a las flotas en un declive rápido, justo en el momento en que debía enfrentarse a las ambiciones coloniales y europeas de Inglaterra.

Incluso cuando el fragor de la contienda europea continuaba, la actividad en el astillero de La Habana no cesó en absoluto. En 1701 el maestro mayor Joseph Ruiz de Campos recibió el encargo de construir dos galeones afragatados con un costo de 39.491 pesos¹⁰³. En realidad estos encargos constituían, desde el punto de vista técnico, el paso previo hacia la construcción de navíos de línea, pues el galeón, como unidad de combate, había dejado de ser operativo desde finales del siglo XVII, y aunque se construyeron algunos en España en los primeros años del nuevo siglo, la tecnología naval, muy influida por la moda francesa, introdujo decisivamente los nuevos modelos. Así, entre 1700 y 1702 salieron del astillero de La Habana los navíos *Santa Rosa* y *Rubí* que serían los últimos modelos híbridos pero también los últimos buques que saldrían del arsenal habanero en más de diez años¹⁰⁴.

Mientras en La Habana se continuaba con cierta actividad constructiva, donde realmente se estaba decidiendo el futuro de la Armada, y por supuesto, de La Habana como centro de construcción naval, era en la península. Y en este sentido, la influencia francesa acabó siendo decisiva.

El 5 de junio de 1705, cuando aún la guerra estaba en pleno desarrollo, la alianza tácita entre España y Francia daba sus primeros frutos al nombrarse como primer intendente de Marina de España a Ambrosio Daubentón, que tenía no solo la confianza del poderoso e influyente Juan Orry, dos veces ministro de Hacienda con Felipe V, sino que además era hermano del sacerdote Guillermo Daubentón, jesuita francés confesor del monarca y con una muy notable influencia sobre el primer Borbón español¹⁰⁵. Las facultades del intendente de Marina fueron decisivas para el futuro de la Marina de guerra española en el siglo XVIII, pues dio coherencia a la institución militar y centralizó eficientemente todos los recursos que eran indispensables para hacer frente a la creciente amenaza inglesa tras Utrecht. El intendente ejercía jurisdicción civil, criminal, política y económica para entender y conocer, en nombre del rey, todas las causas judiciales y extrajudiciales de los dependientes del Ministerio, como eran los comisarios Ordenadores y de Guerra. También eran responsables de los capitanes de Maestranza, empleados de arsenales de Marina, almacenes, maestros de jarcia y víveres, y de los sirvientes asentistas. En orden a las construcciones navales era el máximo responsable de examinar los recursos, materiales y dinerarios, disponiendo la forma adecuada para que

¹⁰³ AGI Santo Domingo, 417, carta de 9 de noviembre de 1701.

¹⁰⁴ VV.AA. *El buque en la Armada Española*. Madrid: Museo Naval 1981, p. 415.

¹⁰⁵ RAQUEJO ALONSO, Antonio. *Historia de la Administración y fiscalización económica de las Fuerzas Armadas*. Madrid: Ministerio de Defensa 1992, p. 299.

no se detuvieran las obras una vez comenzadas¹⁰⁶. Esta institución suponía a efectos prácticos toda una revolución para la Marina española, y el primer paso para poner orden en el caos imperante.

Sin embargo, esta nueva institución difícilmente podría dar los frutos deseados si el andamiaje político-institucional heredado de los Austrias se mantenía incólume. Resultaba bastante obvio que pergeñar unas reformas de profundo calado no funcionaría sin dejar atrás a aquellas instituciones y organismos que, con el paso de las décadas, habían demostrado una inoperancia catastrófica. Por consiguiente, menoscabar las funciones de los antiguos Consejos se hacía vital, para trasladar vitalidad y funcionalidad a las nuevas reformas. En este sentido, y por influencia directa de Luis XIV, se desplazó al ineficaz Consejo de Estado por el Consejo del Despacho, convirtiéndose este en una verdadera Junta pluripersonal que despachaba con el rey a través de un secretario que recibía el mismo nombre: *despacho*¹⁰⁷. Aunque esta medida, introducida en 1701, aún estaba lejos de concretar las Secretarías del Despacho, fijaba su primera ineludible prueba. Las inevitables pugnas entre los defensores del viejo sistema de Consejos y las renovadas ideas francesas de Secretarías del Despacho se resolvieron finalmente a favor de estos últimos en 1714.

Entre febrero y noviembre de ese año se concretó el sistema de Secretarías sobre la base de cuatro secretarios de Estado y del Despacho, con un veedor general para asuntos de hacienda y un intendente universal que lo asistía¹⁰⁸. Los cuatro ministerios así creados quedaron constituidos por Guerra, Marina e Indias, Estado y Justicia, al que se añadía el veedor general con funciones prácticas de ministro de Hacienda. Los antiguos Consejos (sistema *polisindial*) quedaron relegados a funciones secundarias, principalmente de justicia, vaciándoles de contenido político. Desde ese momento, el secretario de Estado asumía funciones ejecutivas claras, despachando *a boca* directamente con el rey, y siendo su principal consejero. De hecho, fueron los secretarios más secretarios directos del rey que secretarios de sus respectivos consejos, a quienes representaban¹⁰⁹. La acción directa del secretario despachando con el rey permitía una mayor flexibilidad en la toma de decisiones, y la posibilidad real de llevar a cabo trámites y decisiones ejecutivas sin las inagotables consultas del sistema anterior. Los beneficios de esta Nueva Planta fueron evidentes porque creó la *vía reservada* para los negocios políticos directamente entre el rey y el secretario que atendía funciones y asuntos específicos. Y ni que decir tiene, que uno de los grandes logros de este nuevo sistema de centralización política fue una mayor atención a los asuntos de la Marina, postergados ante la inevitable realidad de la guerra.

¹⁰⁶ Ibidem, pp. 300-301.

¹⁰⁷ ANTONIO ESCUDERO, José. *Los orígenes del Consejo de Ministros en España*. Madrid: Editora Nacional 1979, vol. 1, pp. 32-34.

¹⁰⁸ ANTONIO ESCUDERO, José. *Los orígenes...*, p. 49.

¹⁰⁹ ANTONIO ESCUDERO, José. *Administración y Estado en la España moderna*. Valladolid: Junta de Castilla y León 2002, pp. 47 y ss.

En efecto, siendo el primer secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias Bernardo Tinajero (nombramiento de 3 de diciembre de 1714¹¹⁰) se produjo la tan esperada creación de la Marina de guerra española en el siglo XVIII, mediante la supresión de todas las armadas existentes hasta entonces y la centralización de todos los buques de guerra en torno a un solo ministerio y a un solo intendente general de Marina¹¹¹.

Las acciones tomadas desde la nueva Secretaría de Marina e Indias influenciaron muy pronto la posición Americana dentro del entramado naval, y más concretamente, respecto del papel que debía jugar el astillero habanero. En efecto, en la década de 1710 el astillero cubano acabó convirtiéndose en lugar permanente de construcción naval para la España del siglo XVIII. Aunque ya se ha visto que la actividad constructiva nunca había desaparecido totalmente, y que la tradición marinera se mantenía, en esa fecha el alcalde ordinario de La Habana, Agustín de Arriola, cuya familia hacía décadas que influía decisivamente en los designios de la ciudad a través de los cargos en el cabildo, propuso a Bernardo Tinajero¹¹² la conversión del astillero en definitivo¹¹³. El proyecto fue finalmente aprobado contando con la aquiescencia del constructor naval Antonio Gaztañeta y del propio José de Grimaldo (secretario del Despacho de Guerra y Hacienda), decisión que se percibía en el documento de 15 de enero de 1713 en el que Tinajero argumentó con solidez a Grimaldo las ventajas del establecimiento en Cuba de un astillero poderoso y organizado modernamente¹¹⁴. Sin embargo, el proyecto de 1713 venía sustentándose desde hacía algunos años. Tenemos indicios claros de que las autoridades de Madrid, comenzando por el propio Tinajero, habían convencido al rey de las bondades de La Habana. De hecho ya a finales de 1712 se había notificado al virrey de Nueva España, duque de Linares, que fuera aprontando maderas para el inicio de construcciones, aunque aún sin especificar los tipos¹¹⁵.

En la aparentemente rápida inserción de La Habana como el único astillero significativo de América jugó, como no podía ser de otra forma, un papel primordial la élite local. Ricardo O'Farrill (de innegable origen irlandés, establecido en La Habana desde 1715, y que introdujo la primera factoría de venta

¹¹⁰ PERONA TOMÁS, Dionisio A. *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 1998, p. 389.

¹¹¹ *Ibidem*.

¹¹² En este momento, y hasta su nombramiento como secretario de Marina e Indias en 1714, Tinajero ostentaba el rango de secretario del Perú en el Consejo de Indias, desde 1706.

¹¹³ El origen del astillero habanero remontado a la idea e interés de Arriola aparece citado en varios autores, entre otros, Luis Navarro García, Antonio Bethencourt Massieu y Leví Marrero.

¹¹⁴ *Planta o proyecto que en virtud de orden de S.M. ha formado el Sr. D. Bernardo Tinajero de la Escalera... de lo que se ha de observar y reglas con que se ha de hacer la fábrica de diez bajeles y dos pataches que S.M. ha resuelto que se construyan en el puerto de la ciudad de La Habana*. Analizado ampliamente en: PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio. *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos 1982.

¹¹⁵ AGI Indiferente General, 2516, carta del rey al virrey de 30 de octubre de 1712.

de esclavos¹¹⁶) había firmado en la década de 1720 un asiento en Cuba para surtir de bombas a la escuadra de López Pintado¹¹⁷. Tras este servicio no le resultó difícil obtener la naturalización por Real Cédula de 17 de enero de 1722, abandonando el asiento de negros (ya rico) y enlazando con la élite pura habanera¹¹⁸. Inmediatamente casó con María Josefa Arriola, que era hija de Bartolomé de Arriola, proveniente de una de las familias más ricas e influyentes de La Habana y que había sido además contador del Tribunal de Cuentas¹¹⁹.

María Josefa Arriola se había casado, anteriormente a unirse con el naturalizado O'Farrill, con Miguel Ambulodi, habanero de ilustre familia, de quien tuvo dos hijas no menos ilustres. Una, Teresa Ambulodi Arriola, terminaría casándose con el que sería dueño y señor del astillero de La Habana durante décadas, Lorenzo Montalvo, Conde de Macuriges. La otra hija, Josefa Ambulodi Arriola, se casaría con José del Campillo y Cossío, posterior ministro de Marina y uno de los padres del resurgimiento naval español del siglo XVIII¹²⁰. Justo cuando la pugna por el asentamiento de un gran astillero en América estaba en efervescencia, Agustín de Arriola solicitó en 1713 a Madrid el establecimiento de dicho astillero en La Habana, y la comunicación e informe fue suficiente como para que fuera trasladado a la ciudad cubana el mismo José del Campillo en 1722 en calidad de Comisario de Marina, sin duda, para tratar el asunto directamente¹²¹. La particular relación personal con Josefa Ambulodi sin duda surgió en el ínterin, mientras conectaba con la élite local y ejercía sus labores de comisario de Marina. En 1725 ya se podía dar por seguro el triunfo de La Habana como astillero principal de América, justo antes del regreso a España de Campillo.

La presencia en La Habana de José del Campillo y Cossio entre 1719 y 1725 como comisario de Guerra de Marina acabó siendo, como hemos visto, providencial¹²². El futuro ministro de Marina, que sin duda conocía bien la potencialidad de La Habana, sus recursos y la iniciativa mostrada tradicionalmente por sus habitantes, inició la construcción de dicho astillero en 1722 cerca del castillo de La Fuerza, intramuros de la ciudad¹²³. En 1724, siendo capitán de la maestranza Juan de Acosta, personaje decisivo en la historia del arsenal habanero, se inauguró formalmente el astillero con la botadura del navío *San Juan Bautista*, de 50 cañones. Anteriormente a esa fecha habían

¹¹⁶ FORNES, L. *Cuba. Cronología: cinco siglos de historia, política y cultura*. Madrid: 2003, p. 32.

¹¹⁷ QUINTERO, J. «La madera en los pertrechos navales». *Tiempos Modernos*, N.º 10, 2004, p. 9.

¹¹⁸ SERRANO, José Manuel; KUETHE, Allan J. «La familia O'Farrill y la élite habanera», en *Las élites urbanas en Hispanoamérica*. Sevilla: 2005, p. 204.

¹¹⁹ MANUEL SERRANO, José «El poder y la gloria élites y asientos militares en el astillero de La Habana durante el siglo XVIII». *Studia historica. Historia Moderna*, N.º 35, 2013, p. 105.

¹²⁰ GONZÁLEZ-RIPOLL, M.ª D. *Cuba, La Isla de los Ensayos-Cultura y Sociedad (1790-1815)*. Madrid: 1999, p. 140.

¹²¹ ROSAIN, D. *Necrópolis de La Habana: historia de los cementerios de esta ciudad: con multitud de noticias interesantes*. La Habana: 1875, p. 238.

¹²² Nombramiento de Comisario de 1 de marzo de 1719. PERONA, Dionisio A. *Op. cit.*, p. 394.

¹²³ ORTEGA, Ovidio. *Op. cit.*, p. 39.

salido de La Habana los siguientes otros navíos: *Santa Rosa* (1700), *Rubí* (1701), *San Francisco* (1714), *San Juan Bautista* (1718), *Victoria* (1718), *Príncipe de Asturias* (1720), *Conquistador* (1723)¹²⁴.

La nueva posición habanera estaba claramente inserta en el plan general de reorganización naval, y operaba conjuntamente con el papel que debía tener la Armada dentro y fuera de aguas Americanas. Antes de 1715 apenas se contaba con una veintena de buques en las diferentes armadas españolas, ninguno de los cuales era navío de línea, lo que demostraba el completo fracaso de la política naval del siglo XVII¹²⁵. La reorientación de la política española tras la llegada del primer Borbón, Felipe V, con unas miras más puestas en América que en Europa, supuso los inicios del resurgimiento del poderío naval español. El Secretario Bernardo Tinajero, comprendió la necesidad de reforzar el papel de España en el mar como medida inmediata para tratar de paliar los efectos negativos que sobre el comercio tendría en el futuro el Tratado de Utrecht de 1713. El objetivo prioritario era restablecer un programa constructivo netamente español, que pudiera independizarlo de la necesidad que en aquel momento se tenía de recibir escolta naval de los franceses cada vez que una flota Americana se planteaba su regreso a la metrópoli. Se contó tanto con los astilleros españoles como con los Americanos, pero Tinajero dejó claro sus preferencias sobre estos últimos al decir que «si el navío fabricado en Vizcaya durase, que se duda, diez años, el de Indias pasará de treinta»¹²⁶. Adoptando los diseños del constructor Antonio de Gaztañeta firmó primeramente en 1713 un asiento privado con Manuel López Pintado para la construcción en La Habana de diez navíos y ese mismo año, en junio, se aprobó el ya comentado proyecto para elegir a La Habana como el astillero por excelencia de América. El extenso informe, de unas 100 caras de folio, sopesaba con detenimiento los diferentes astilleros Americanos, sus ventajas e inconvenientes, así como el panorama general de la Armada española y sus objetivos en la nueva lucha que se presentaba¹²⁷.

Este informe, que ha pasado bastante desapercibido a los historiadores navales, constituye uno de los puntos culminantes de las reformas de la Marina en los tiempos de Felipe V. Aunque se ha resaltado, no sin razón, la evidente

¹²⁴ Existen varias listas de navíos construidos en La Habana en el siglo XVIII y en todas hay discrepancias en los nombres y años hasta la segunda mitad de la década de 1720, cuando la unanimidad es la tónica general. Los nombres que uso aquí están cotejados con las fuentes de Archivo y las listas que aparecen en HARBRON, John D. *Trafalgar and the spanish navy*. London: Conway Maritime Press 1988, p. 52; VV.AA. *El buque en la Armada Española*. Madrid: Museo Naval 1981, pp. 415-416 y ORTEGA PEREYRA, Ovidio. *El Real Arsenal de La Habana*. La Habana: Editorial Letras Cubanas 1998, pp. 84-86, siendo las dos últimas las que me parecen más acertadas.

¹²⁵ OZANAM, Didier. «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI». *Historia de España*, dirigida por Ramón Menéndez Pidal, Vol. XXIX, *La época de los primeros borbones: La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*. Madrid: Espasa Calpe 1981, p. 457.

¹²⁶ PATRICIO MERINO, José. «La armada en el siglo XVIII». *Las Fuerzas Armadas Españolas: Historia institucional y social*, Vol. II. Madrid: Alambra 1981, p. 97.

¹²⁷ Bernardo Tinajero a José de Grimaldo, 15 de enero de 1713, AGI Indiferente, leg. 2644. Este proyecto no ha sido analizado con toda la profundidad que merece.

importancia de los decretos unificadores de la Armada de 1714, se suele pasar por alto que, siendo La Habana el principal astillero español y el único que estuvo permanentemente en activo durante más de cien años, es imprescindible averiguar el origen de su creciente importancia entre los astilleros hispanos¹²⁸. Es cierto que el plan original de Tinajero venía unido a determinadas actuaciones puntuales, como las del asentista López Pintado, y que finalmente no se pudo concretar el transporte de materia a América para el inicio de la construcción debido a que el esfuerzo bélico se trasladó en último momento al sitio de Barcelona¹²⁹. También es cierto que el favorito de Felipe, Jean Orry, al regresar de Francia vetó el programa de Tinajero en favor de la compra de navíos¹³⁰. Sin embargo, La Habana se concretó *de facto* como el único astillero verdaderamente activo de América, y a larga, triunfó la tesis última de Tinajero quien, efectivamente, buscaba fijar en La Habana el centro de la construcción naval de la naciente nueva Armada española.

La incorporación de La Habana al nuevo concepto naval de principios del siglo XVIII se hizo justo en el momento en que la Marina española, dividida en múltiples escuadras inoperantes, no era más que una sombra de sí misma¹³¹. En la primera década de 1700 el poder naval se encontraba en su punto más bajo¹³², de ahí que un astillero como el cubano encajara perfectamente en los planes de reorganización que pululaban por Madrid. De hecho, La Habana no se consolidó únicamente como astillero, sino también como base de la defensa naval del Caribe, en especial después del fracaso en reavivar la antigua Armada de Barlovento durante la década de 1720; fracaso que terminó con su disolución legal (de facto era inoperante desde hacía años) por Real Orden de 31 de enero de 1748¹³³.

La Habana se encontró, por tanto, muy pronto en el epicentro de las construcciones navales que con gran fuerza se incentivaban desde España. La madera Americana (y en especial la cubana) tenía una enorme fama y en determinadas latitudes era abundante y de fácil acceso¹³⁴. Los astilleros españoles esperaban con avidez la llegada de estas maderas para sus propias

¹²⁸ O'DONNELL, Hugo. «La marina durante el primer reinado de Felipe V (1700-1724)». *La Guerra de Sucesión en España y América: X Jornadas Nacionales de Historia Militar*. Sevilla: Deimos 2000, p. 446. Este autor considera la unificación de la Armada y la creación de la escuela naval militar de 1717 como los dos grandes logros del reinado de Felipe V.

¹²⁹ PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio. *Op. cit.*, pp. 405 y ss. Este autor considera un completo fracaso el plan de Tinajero.

¹³⁰ DOUGLAS INGLIS, G. *The Spanish Naval Shipyard at Havana in the eighteenth century*, New Aspects of Naval History. Baltimore: The Nautical and Aviation Publishing company of América 1985, p. 48.

¹³¹ HERNÁNDEZ ESTEVE, E. «Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735», en *Revista Memoria*, n.º 11. Bogotá: 2004, p. 6.

¹³² PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. «La Hacienda de Marina en la política naval del primer tercio del siglo XVIII», en *De las Navas de Tolosa a la Constitución de Cádiz. El Ejército y la guerra en la construcción del Estado*. Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones 2012, pp. 251-254.

¹³³ SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest. «La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)», en *Guerra y Fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglo XVI-XIX)*. México: Juiz de Fora 2012, pp. 89-90

¹³⁴ FUNES MONZOTE, Reinaldo. *De bosque a sabana: azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba, 1492-1926*. México: Siglo XXI 2000, p. 113.

construcciones y arreglos. Así, cuando se pensó en el lugar definitivo para iniciar el ambicioso programa constructivo las dudas quedaron rápidamente despejadas a favor de La Habana¹³⁵. Las primeras construcciones habaneras serían sufragadas por partidas especiales provenientes de México y destinadas en exclusiva al astillero aunque fiscalizadas en todo momento por el tesorero real. Al mismo tiempo se prohibía expresamente la construcción por parte de particulares de navíos de ningún tipo, lo que equivalía en la práctica a un control monopolístico de la Corona del astillero habanero en tanto continuaran las construcciones encargadas a López Pintado o se resolviera cambio al respecto.

Pese a todas sus virtudes, la elección de La Habana no estuvo exenta de problemas ya que el negocio de la construcción naval era una ventaja que no pocos puertos Americanos se disputaban. Aunque el informe de Tinajero de 1713 dejaba bien evidentes las ventajas de la isla de Cuba, en 1720 llegó a la Corte un plan del entonces gobernador de Guatemala Francisco Guiral para trasladar a Coatzacoalcos¹³⁶ el arsenal más importante de América, con muchas y muy evidentes ventajas, en apariencia¹³⁷. Aparte de los ahorros que se prometían se estimaban como mejores las maderas locales, antes incluso que las habaneras. El proyecto, aunque se cursó al secretario de Marina, no prosperó, sin duda por la mayor y más larga tradición local en Cuba, y a los no menos importantes intereses que prevalecían en la isla, muchos de los cuales estaban fuertemente entroncados en la Península. No es baladí que algunos de los que hicieron posible el nacimiento del moderno astillero en La Habana y su posterior despegue, hubieran estado durante años en la isla sirviendo a los intereses del rey¹³⁸.

Uno de los que con más ahínco defendió el proyecto habanero fue el propio Jerónimo de Uztáriz quien en 1724 escribió lo siguiente refiriéndose al puerto cubano:

«... el Astillero más seguro, cómodo y más a la mano para la construcción y para el avío y ocupación de los nuevos navíos, es el de La Habana, con el considerable beneficio de que si los fabricados en Europa durante de 12 a 15 años, se conservan más de 30 los que se hacen allá con el cedro, roble más duro y otras maderas de superior firmeza y resistencia; lo que es causa también de que necesitan de menos carenas y de otros reparos.

Fuera de que en un combate tiene también el cedro la ventaja de que embebe en sí las balas, sin que se experimenten los efectos de

¹³⁵ Véase a este respecto el excelente y voluminoso informe elaborado por Bernardo Tinajero el 15 de enero de 1713 y enviado al ministro José Grimaldo, donde se decidió la ubicación del astillero de La Habana y gran parte de la política naval de las décadas siguientes, Archivo General de Indias (AGI), México, 2045A. Ver también, KUETHE, Allan y SERRANO, José Manuel. «El astillero de La Habana y Trafalgar». *XIV Congreso de la Asociación AHILA, Hispanoasia, (1521-1898)*. Castellón: 2005.

¹³⁶ BETHENCOURT MASSIEU, Antonio. «El Real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735)». *Anuario de Estudios Hispano Americanos*, XV. Sevilla: 1958, p. 373.

¹³⁷ Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina 303, informe sin fecha exacta pero datado en 1720.

¹³⁸ Andrés de Pes y José del Campillo son probablemente los más conocidos.

los astillazos, que en los navíos fabricados en Europa, y que suelen maltratar y aun matar mucha gente. Pero es de advertir también que si en España se cuidasen los navíos armados y desarmados, como en Inglaterra y Holanda durarían duplicado tiempo.

Mucho convendrá al servicio de SM. y al bien de sus barcos que todos los navíos que se hubiesen de emplear, así a la guardia de las Flotas y Galeones como en la Escuadra de Barlovento y otros mares de Indias, sean contruidos de maderas de aquellas provincias y en sus astilleros...»¹³⁹.

Mientras tanto, en España, el favorito de la reina, Julio Alberoni, sustituyó al francés Orry en 1715 provocando un giro de la política internacional hacia el Mediterráneo, lo que afectó momentáneamente las construcciones Americanas. La caída Tinajero en 1715 por la disolución temporal de la Secretaría de Marina e Indias¹⁴⁰, precisamente cuando se le había nombrado primer titular de la recién creada Secretaría, marcó un cierto giro en la política constructiva que tenía en este instante su base en la compra a Francia de nuevas unidades¹⁴¹ y la revitalización del astillero cubano.

Su continuador en la Secretaría, Miguel Fernández Durán¹⁴², representó en gran medida una proyección de la obra anterior, aunque mucho más enfocado hacia las labores de reestructuración financiera. Fernández Durán, disponía de plenos poderes sobre los asuntos navales, incluyendo las instrucciones específicas del intendente de Marina bajo su mando. En el otoño de 1715 (ahora con los negocios de Marina y Guerra unidos) envió al nuevo intendente de Marina con sede en Cádiz, Francisco de Varas y Valdés (que había sustituido a Daubenton en enero del mismo año) órdenes específicas sobre sus funciones, en estos términos:

«...perpetua donde queden radicadas las noticias para siempre como veeduría y contaduría compuesta por cuatro o seis oficiales diestros en la cuenta y razón de los sueldos de toda la gente de mar; distribución de raciones, caudales, almacenes, gastos de carena, oficiales y marineros, navíos que son del Rey, y últimamente todo lo demás dependiente de esto, con un tesorero que residirá en Cádiz a la orden del Intendente para recibir y distribuir con su intervención todos los caudales que se destinasen a Marina»¹⁴³.

¹³⁹ UZTÁRIZ, Jerónimo de. *Theórica y práctica de Comercio y Marina*. Madrid: edición facsímil 1968, pp. 216-217.

¹⁴⁰ ESCUDERO, José Antonio. *Los orígenes del Consejo de Ministros en España*. Madrid: Editora Nacional 1979, vol. 1, p. 55. Los asuntos de Marina fueron repartidos entre las otras tres Secretarías, de Guerra, Estado y Justicia.

¹⁴¹ MERINO, José Patricio. *Op. cit.*, p. 97.

¹⁴² La Secretaría de Marina e Indias volvió a crearse en abril de 1717, siendo su titular Miguel Fernández Durán, ESCUDERO, José Antonio. *Los orígenes...*, pp. 56-57.

¹⁴³ Citado en FERNÁNDEZ DURO, C. *Historia de la administración de la Armada y de la organización del Cuerpo Administrativo, 1325-1717*. AMN 1949, doc. 13.

Sin embargo, Varas no dispuso de tiempo suficiente para emprender tan importante labor, ya que el 28 de enero de 1717 entró en escena la imponente figura de José Patiño. Efectivamente, el nombramiento de José Patiño como intendente general de Marina, superintendente del reino de Sevilla y presidente de la Casa de Contratación, supuso un punto de inflexión (y a la vez de arranque) de todo el proceso reformista que estaba afectando a la Marina. Las atribuciones que recibió Patiño fueron enormes, y en gran medida vaciaban de contenido algunas de las funciones más destacadas de la Casa de Contratación, justo dos meses antes de que esta fuese trasladada (provisionalmente) a Cádiz. Ahora la figura del intendente era omnímoda, en especial en los asuntos referentes a «la fábrica de bajeles, su carena y composición, provisión de víveres, compra de pertrechos, razón del consumo, cuenta y razón de la distribución de los caudales que se emplearen en estos fines y en la paga de la gente de mar y guerra, así de Armadas y Escuadras, como de navíos sueltos». Las funciones materiales y económicas estaban tan nítidamente establecidas y centralizadas en la persona de Patiño, que no disponía de ningún obstáculo legal para emprender la enorme y privilegiada tarea de reedificar el derruido y desolado panorama de una Marina aún incipiente. La estructuración de la Intendencia tal cual la había recibido Patiño convertía a esta institución en el pilar fundamental de la Secretaría del Despacho, dejando a esta prácticamente con las funciones de dirección y planificación general de la política naval, así como de los nombramientos más destacados.

La actitud de Patiño, primero como intendente de Marina y después como secretario de Marina e Indias (1726-1736), marcó el inicio de la recuperación del poder naval español y el lento resucitar del proyecto de Tinajero. Además de proceder a una completa reestructuración administrativa y económica de la Armada, Patiño se fijó como elemento primordial la construcción naval. En este sentido el papel habanero se vio claramente favorecido por el agresivo programa constructivo, especialmente desde que se hizo cargo del ministerio en 1726.

A pesar de que las primeras disposiciones orientadas a la formación de una Marina de guerra comenzaron en 1714 con la unificación de las distintas flotas y el nombramiento de Bernardo Tinajero de la Escalera como secretario de Marina e Indias, podemos considerar que el auténtico artífice de la moderna Armada española fue José Patiño. El intendente comprendió tanto la necesidad de construir buques con un cometido específicamente bélico, como de profesionalizar el personal que los había de dirigir. En este sentido, uno de sus objetivos preferentes fue la formación de los futuros oficiales, para lo que recabó informes sobre los métodos de enseñanza seguidos en las academias navales de otros países. La estructuración de la Academia española estaría más próxima al modelo francés que al inglés, aunque ninguno de los dos satisfacía plenamente a Patiño¹⁴⁴.

¹⁴⁴ En 1683 se crearon compañías de guardias marinas en cada uno de los tres puertos militares franceses: Brest, Rochefort y Tolón. Las enseñanzas científicas impartidas consistían en aritmética y geometría elementales, resumen de la esfera, uso de instrumentos astronómicos, fortificación, hidrografía, así

Con la concreción de la Intendencia General de Marina en manos de Patiño los planes se aceleraron de manera nítida. En febrero de 1717 se reorganizaron las brigadas de artillería y los batallones de Marina en un notorio intento de profesionalizar esta arma¹⁴⁵, y en abril se reglamentaba el cuerpo de oficiales de guerra a la vez que se creaba la Compañía de Guardias Marinas. El cuerpo administrativo de la Armada lo organizó Patiño también a finales de abril en medio de una frenética actividad burocrática que estaba poniendo en pie en muy poco tiempo los cimientos de una Armada moderna y poderosa. La Compañía de Guardias Marinas tuvo su sede en el Castillo de la Villa de Cádiz siendo la primera disposición la que regulaba la Instrucción para el gobierno, educación, enseñanza y servicio de los Guardias Marinas, y obligación de sus Oficiales y Maestros de facultades, de 15 de abril de 1718. En ella se mencionaba explícitamente la necesidad de la formación científica para todo buen oficial de Marina¹⁴⁶.

Los requisitos que debía reunir un aspirante a guardiamarina, según indicaba la Instrucción de Patiño, eran los siguientes: ser hijo de hidalgo o de militar con empleo de capitán o superior, tener una edad comprendida entre 14 y 16 años y saber leer y escribir. Es interesante subrayar que la corona encontró en la nobleza baja un importante apoyo para sus proyectos, pues los miembros de este estamento utilizaron el Ejército, la Marina y la Administración estatal, para lograr una consideración social que se les negaba por nacimiento. Por el contrario, las nuevas vías de acceso a la profesión militar encontraron ciertas reticencias por parte de la nobleza alta, que prefería el antiguo sistema de ascensos, en el que apenas se valoraban las cualidades militares.

El acelerado plan de Patiño, que concentraba casi un poder omnímodo, tuvo como prerrequisito su excelente relación con el secretario, lo que le permitió llevar a cabo profundas modificaciones. Fruto de esta concentración de poder fue el nacimiento, el 1 marzo de 1717, de la Comisaría de Ordenación y Contaduría Principal de Marina, con sede en Cádiz, la primera gran decisión administrativa y de gestión de Patiño tras su nombramiento. Por primera vez en la historia naval española, todos los recursos materiales, económicos y de personal quedaban fuertemente concentrados en un único organismo bajo la supervisión directa del intendente general. De esta manera nacía también, en la

como enseñanzas prácticas de tiro y construcción de buques. Véase: HAHN, R. «L'enseignement scientifique des gardes de la Marine au XVIIIe siècle», en R. Taton (ed.), *Enseignement et diffusion des sciences en France au dix-huitième siècle*. París: Hermann 1964, p. 547.

¹⁴⁵ MERINO, José Patricio. *La Armada...*, pp. 98-99.

¹⁴⁶ Para una información más detallada sobre la enseñanza naval en la Armada española del siglo XVIII y la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, pueden consultarse los siguientes trabajos: GUILLÉN TATO, J. F. «La enseñanza naval en España». *Revista General de Marina*, 83, 1918, pág. 605-627; 84 (1919), pp. 49-64, 179-196; LAFUENTE A., y PESET, J. L. «Militarización de las actividades científicas en la España ilustrada (1726-1754)». *J.L. Peset et al., La Ciencia moderna y el nuevo mundo*. Madrid: C.S.I.C. 1985, pp. 127-147; LAFUENTE A., y SELLÉS, M. A. «El proceso de institucionalización de la Academia de Guardiamarinas de Cádiz. (1717-1748)». *Actas del III Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias*. San Sebastián- Zaragoza: Sociedad Española de Historia de las Ciencias, 3 vols., 1986, Tomo 2, pp. 153-175; LAFUENTE, A., y SELLÉS, M. A. *El Observatorio de Cádiz (1753-1831)*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 1988.

práctica, el llamado Cuerpo del Ministerio de Marina que representaba toda la jerarquía burocrática y de fiscalización de los recursos materiales de la Armada que estaban bajo el control del comisario ordenador (director de la Comisaría de Ordenación y Contaduría Principal de Marina) así como de todos sus empleados y subordinados. Bajo la supervisión de este comisario ordenador se situaban el contador principal de Marina y el tesorero general, de los que dependían un variable número de funcionarios con atribuciones muy específicas, como los comisarios de Marina, contadores, guardalmacenes, etc.

Esta estructura se duplicó para los otros dos arsenales de la península (El Ferrol y Cartagena) a través de la figura del intendente particular, delegado del intendente general, quienes disponían a su vez de su propia Comisaría de Ordenación y Contaduría, con una jerarquía similar a la de la sede principal, que siguió siendo inevitablemente Cádiz. Aunque formalmente ambos departamentos no fueron creados hasta 1727, se había ya previsto la fiscalización de los asuntos materiales de la Marina sobre la base del modelo de 1717 que, mediante la figura del intendente delegado, mimetizaba una estructura a la vez clara y sin mezcla de funciones.

Paralelamente surgió también en 1717 el llamado Cuerpo General de la Armada, integrado por todos los oficiales de guerra de la Marina, y que constituía el apartado puramente militar del organigrama creado desde la Secretaría del Despacho. Sin embargo, la fiscalización y control de los gastos de la Marina, así como todas las responsabilidades de construcción y aprovisionamiento naval, dependían única y exclusivamente del Cuerpo del Ministerio, es decir, de la Intendencia General y de la sede principal de la Comisaría de Ordenación y Contaduría Principal de Marina en Cádiz. Como es lógico, pronto surgieron roces entre ambos brazos de la Marina (el económico y el de oficiales), en esencia porque a los oficiales de los navíos no les agradaba la idea de tener que soportar el ojo fiscalizador de los comisarios de Marina y contadores que, por disposición legal, debían ir siempre a bordo para llevar «cuenta y razón» de los gastos dinamados. Por regla general, y a causa de la propia idiosincrasia de sus responsables, tanto Patiño como sus continuadores naturales (Campillo y Ensenada), favorecieron al Cuerpo del Ministerio sobre el Cuerpo General: resultaba obvio que para ellos la financiación y buena organización de los recursos materiales de la Marina constituían la verdadera base sobre la que debía descansar una potencia naval sólida.

Al tiempo que desde la Intendencia General se imponía un frenético ritmo reformista, en el nivel superior, es decir, en la Secretaría de Marina e Indias, se producían cambios de nombres, aunque no de ideas. En efecto, en 1721 fue nombrado nuevo secretario de Marina e Indias Andrés de Pes, sucediendo a Miguel Fernández Durán, quien habiendo continuado con las medidas emprendidas por Tinajero, no tuvo la suficiente iniciativa para impulsarlas. Andrés de Pes tenía, en cambio, una extraordinaria capacidad de trabajo y una iniciativa tal vez solo equiparable a la que tendría, años más tarde, Patiño al frente del mismo ministerio. Disfrutaba de una excelente formación marinera, habiendo

participado como general de flotas en dos importantes arribadas a España en 1707 y 1710 procedente de América. Fue nombrado incluso para dirigir el bloqueo de Barcelona en 1714 y gozaba de un gran conocimiento de La Habana y su astillero. De hecho, en 1719, siendo miembro del Consejo de Indias, se permitió atacar rudamente el nuevo reglamento para la guarnición de La Habana por considerarlo inapropiado¹⁴⁷, y no hay que olvidar que había participado en importantes reuniones de la Juntas de Marina junto con Patiño y Alberoni donde se decidieron vitales cambios en el organigrama de la Armada y en el papel de La Habana en el seno de la nueva política naval española. Según el propio Patiño, participó en la toma de decisiones que abocaron en el establecimiento del estanco del tabaco en La Habana en 1717 y en la ordenación y apresto de buques destinados allí¹⁴⁸. Lamentablemente su muerte en 1723 cercenó parcialmente la rápida ascensión del poderío naval español, aunque las bases eran tan sólidas que ya no tendría vuelta atrás. Pero antes de su defunción fue uno de los que más apoyó el traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz y la concreción allá de un departamento naval cuya importancia a lo largo del siglo XVIII sería trascendental¹⁴⁹.

Todos estos avatares políticos y reformas en la Marina afectaron, obviamente a La Habana, que tras su configuración como el astillero Americano por excelencia, pudo iniciar en la década de 1720, de la mano de actitudes políticas tan favorables, el despegue definitivo. Hubo, empero, un último intento de desplazar, o al menos compartir, la incipiente primacía de La Habana en cuanto a la fábrica de bajeles. En 1726, el general de la Armada Antonio Serrano, encontrándose en La Habana, escribió a José Patiño, ya como secretario de Marina¹⁵⁰, con la idea de que tal vez podría fabricarse los cuatro bajeles que el rey había ordenado fabricar en La Habana en los astilleros de Coatzacoalcos, e incluso consideraba posible hacer navíos de 80 cañones en Pensacola. Lógicamente estos intentos cayeron en saco roto, pero La Habana siempre contó con el astillero guatemalteco como un duro competidor a lo largo de todo el siglo. De hecho, muchas de las arboladuras para los navíos mayores llegaron desde las costas continentales, ya que al parecer este tipo era más resistente que el cubano.

Mientras tanto se botaba en 1725 el *San Lorenzo*, de 50 cañones y al año siguiente el *San Jerónimo*, del mismo porte, ambos concluidos por el constructor Juan de Acosta, quien ya había tenido duras disputas con los ganaderos locales por el asunto del corte de maderas¹⁵¹. Aunque estas disputas se prolongarían durante todo el siglo XVIII lo cierto es que la Corona había

¹⁴⁷ AGI Santo Domingo, 2104A, informe de Andrés de Pes sobre el reglamento de La Habana.

¹⁴⁸ PERONA, Dionisio A. *Op. cit.*, p. 78.

¹⁴⁹ CRESPO SOLANA, Ana. «La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la corona del siglo XVIII». *Trocajero: Revista de historia moderna y contemporánea*, N.º 6-7, 1994-1995, pp. 38-40.

¹⁵⁰ Su nombramiento como secretario de Marina e Indias tiene fecha de 21 de mayo de 1726.

¹⁵¹ MARRERO, Leví. *Op. cit.*, p. 4.

dejado bien claro que la prioridad la tenía, en ese momento, la construcción naval. Los desesperados intentos de los ganaderos y hacendados eran obvios y lógicos en una situación de claro intrusismo de las autoridades locales sobre unas prácticas, el corte de maderas, que tradicionalmente había sido libre en La Habana. Sin embargo, la moderna configuración del astillero, y la creación de puestos burocráticos oficiales y fiscalizados por el gobernador y en última instancia por el ministro de Marina, como era el caso de comisario de Marina, dejaban pocas posibilidades a los siempre quejosos hacendados.

El problema principal para el astillero era, y fue a lo largo de todo el siglo, la financiación. Con independencia del tipo de construcción, bien por asiento o por administración, La Habana no disponía de recursos propios capaces de sacar adelante un muy ambicioso programa constructivo. Sus recursos locales estaban limitados y en las primeras décadas del siglo XVIII la prioridad la tuvieron las fortificaciones y la guarnición fija. Desde muy temprano se reglamentó para que los fondos fueran llegando de Nueva España conforme se requerían, y para este fin se habían publicado ya varias reales órdenes dirigidas al virrey. La Tesorería de La Habana era la depositaria de estos caudales, y desde esta eran trasladados en función de las necesidades a las prioridades de gasto dimanadas del propio astillero. En 1702 llegaron 115.000 pesos para poner en marcha la fábrica de bajeles¹⁵² y no se volvió a enviar ninguna cantidad más hasta 1714, cuando se suministraron 20.000 pesos para la construcción naval¹⁵³. Esta demora fue causada por la difícil coyuntura internacional que, en plena guerra de Sucesión, y sin buques capaces de resguardar el trayecto Veracruz-La Habana por el peligro de las flotas inglesas, convertía a Cuba en una isla prácticamente sitiada. Lo que más tarde se denominaría *situado naval*¹⁵⁴ no existía en este momento, sino más bien peticiones *ad hoc* para asuntos concretos: habrá que esperar hasta 1725 para que México se haga cargo de transferencias periódicas a La Habana con fines puramente navales, y que serán ingresadas en una Tesorería naval independiente de la principal.

En efecto, a partir de 1725 la situación cambió notablemente, aunque no la problemática. Con la creación oficial del astillero y los incesantes pedidos de nuevos navíos desde España la contabilidad de La Habana mostró un cambio notable, al crearse una caja especial (Tresorería) destinada a los envíos provenientes de Nueva España. Así, y desde ese momento, los contadores tenían que incluir en dicha caja todo el dinero mexicano desligándolo completamente del que entraba en la Tesorería principal. La Maestranza dispuso, por consiguiente, de sus propios contables y de su propia fiscalidad, y la misión principal del comisario de Marina, y posteriormente del intendente, consistiría en velar porque el dinero destinado a la fábrica de bajeles fuese destinado a esta tesorería propia y gastada exclusivamente en los navíos y su aderezo. En

¹⁵² AGI Contaduría, 1152, Cuentas de Real Hacienda.

¹⁵³ AGI Contaduría, 1153, Cuentas de Real Hacienda.

¹⁵⁴ Transferencias de capital en moneda.

este sentido, en 1725 y 1726 ingresaron en dicha Tesorería de Marina 153.252 pesos y 116.179 pesos respectivamente que estuvieron fiscalizados por el comisario de Marina José del Campillo, justo antes de que dejara La Habana para encargarse del no menos importante astillero de Guarnizo¹⁵⁵. En ese último año llegaron también, de manera extraordinaria, otros 265.365 pesos para el resguardo de la flota de Antonio Serrano y Rodrigo de Torres, pronta a partir hacia España¹⁵⁶.

Las cuentas de esta tesorería muestran por primera vez los gastos de la fábrica de bajeles que ascendieron en 1725 a 118.879 pesos y en 1726 a 90.427 pesos¹⁵⁷, año este último que acabó con la construcción del navío *Incendio*, de 58 cañones. Los costos de estos navíos habían rondado los 45.000 pesos la unidad, y estuvieron siempre bajo la dirección técnica de Juan de Acosta, que había sido el máximo exponente de la fábrica de navíos criollos siguiendo planteamientos un poco diferentes. Aunque formalmente se seguía el modelo implantado por Gaztañeta, Acosta gozó de bastante libertad de acción, e introdujo no pocas variaciones en sus modelos.

El nombramiento en 1726 como ministro de Marina e Indias de José Patiño, que acumularía hasta 1736 también las Secretarías de Hacienda, Guerra y Estado, abriría una nueva etapa para la Marina de guerra en España y también en La Habana, que además, aquí, vendría caracterizada por la llegada de un nuevo comisario de Marina, Juan Pinto, pronto enfrentado al insigne Juan de Acosta.

Patiño y la construcción naval hasta 1730

El programa naval iniciado por Tinajero y Andrés de Pes fue continuado y potenciado por Patiño quien, en sus veinte años de administración de los asuntos de la Marina, consiguió concentrar las construcciones en La Habana y Guarnizo, canalizando hacia ellas enormes recursos humanos y materiales para conseguir, al fin, unos grandes resultados: 58 navíos y 8 fragatas nuevos a disposición del rey de España¹⁵⁸. Desde este momento, la preeminencia de La Habana entre los astilleros españoles fue incuestionable hasta los años 60 del siglo XVIII.

La ascensión de Patiño, primero como intendente de Marina y después secretario de Marina e Indias (1726-1736), marcó, como se ha comentado, el inicio de la recuperación del poder naval español y el nacimiento de la Armada del siglo XVIII. Antes incluso de su ascenso a la Secretaría, había elaborado

¹⁵⁵ FORTEA, José I. «La historia económica de Cantabria durante la edad moderna en la historiografía reciente: un balance» en *II encuentro de Historia de Cantabria*. Santander: Universidad de Cantabria 2002, p. 416.

¹⁵⁶ AGI Contaduría, 1154, Cuentas de Real Hacienda.

¹⁵⁷ AGI Contaduría, 1154, Cuentas de Real Hacienda.

¹⁵⁸ 20 navíos y 6 fragatas en Guarnizo, y 22 navíos y 2 fragatas en La Habana, DOUGLAS INGLISH, G. «The spanish naval shipyard at Havana in the eighteenth century». *New Aspects of Naval History, 5th Naval History Symposium*. Baltimore: The Department of History U.S. Naval Academy 1985, p. 49.

un plan en 1724 en el que desdeñaba la compra de navíos en el extranjero y se fijaba la prioridad en su construcción dentro de departamentos navales¹⁵⁹. Este plan sería, sin duda, el nacimiento de los departamentos españoles y la consolidación de La Habana, que tenía a su vez como base la *Instrucción General* de 1 de mayo de 1723 que regulaba el funcionamiento de los arsenales¹⁶⁰.

La actividad naval en el astillero durante los primeros veinte años de la centuria se limitó casi exclusivamente al control de las aguas caribeñas y a la persecución de contrabandistas, acciones que estuvieron protagonizadas por la escuadra de Barlovento y las escasas unidades surtas en puerto, en especial la fragata *San Juan Bautista*, de 22 cañones¹⁶¹. La proyección consolidada de fábrica de navíos en La Habana hubo de esperar a la definitiva concreción de los departamentos navales en España, aunque ya en 1726 se habían construido dos buques indispensables para mejorar el control del Caribe y la permanente lucha contra unidades contrabandistas. Estos eran el navío *El Incendio*, de 54 cañones, aunque con planta de fragata, y las fragatas *El Retiro* y *San Juan Bautista*, de 54 y 50 cañones respectivamente¹⁶².

En efecto, en 1732 se estructuraron definitivamente los departamentos marítimos en España (proyecto comenzado en 1726), fijándolos en Cartagena, Cádiz y El Ferrol, al tiempo que empezaba poco a poco a volcar el esfuerzo constructivo en La Habana. Aunque el astillero habanero nunca se mencionó en esta etapa como parte de los departamentos marítimos legalmente establecidos, a efectos prácticos se constituyó como tal después de la década de 1720. La *negativa* a llamar al astillero cubano por su verdadero nombre (departamento naval) sin duda obedecía a la propia singularidad del espacio Americano en el que las relaciones de poder estaban enlazadas en primera instancia por la enorme figura del virrey, en este caso, del virreinato de Nueva España, del que La Habana dependía financiera y políticamente. Trasladar a Cuba, oficial y legalmente, un departamento naval en esta época habría representado, sin duda, un desequilibrio en la balanza de poderes y un incremento de las disputas entre los diferentes actores estatales allí presentes.

En cualquier caso, el programa de Patiño dio enormes frutos muy tempranamente. Entre 1728 y 1737 se construyeron un total de treinta y nueve navíos de guerra, entre ellos el primer español de tres puentes, el *Real Felipe*, botado en 1732 en Guarnizo, y de los que catorce se botaron en La Habana, todos de más de sesenta cañones. Los éxitos del secretario de Marina provocaron honda preocupación en su viejo rival inglés, que se hizo patente en las palabras del embajador británico en Madrid, Benjamín Keene:

¹⁵⁹ PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. «La Secretaría del Despacho de Marina y la fundación del Arsenal de Cartagena: (1728-1736)». *Murgetana*, N.º 97, 1998, p. 64.

¹⁶⁰ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. «Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)». *Revista Hispano-Americana. Publicación digital de la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras*. 2013, n.º 3, p. 8.

¹⁶¹ GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique. *Las fragatas de vela de la Armada española 1600-1850 (Su evolución técnica)*. Madrid: Autor-Editor 2013, pp. 117-119.

¹⁶² GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique. *Op. cit.*, p. 126.

He notado con gran disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento para la marina española...Lo domina hasta tal punto esta idea que ni los subsidios pagados al emperador, ni la miseria de las tropas españolas, ni la pobreza de las personas que componen la servidumbre real y los tribunales pueden apartarlo de estos sentimientos. Tiene el tesoro a su disposición y todo el dinero que no va a Italia para realizar los planes de la reina se aplica a la construcción de buques¹⁶³...

Gracias precisamente a este único objetivo de Patiño se lograron importantes realizaciones en el exterior, como fueron la expedición de Orán en 1732 o la conquista del reino de Nápoles y Sicilia en 1734.

La Habana, obviamente, no quedó olvidada de los planes del poderoso secretario. En efecto, el 28 de octubre de 1728 llegaba a La Habana, procedente previamente de Veracruz, el nuevo comisario de Marina, Juan Pinto, con la idea preclara, y con órdenes expresas de Patiño, de controlar la construcción naval y empeñar todo el esfuerzo en fabricar el mayor número posible de navíos. A su llegada se encontró ya concluidos dos nuevos buques: *El Fuerte* (1727) de 60 cañones y *El Constante* (1728) de 54 piezas, pero debió acometer en seguida la puesta en marcha de dos nuevos navíos de 60 cañones fabricados «a un tiempo»¹⁶⁴. Esta es la primera noticia que se tiene de la fábrica de bajeles en La Habana al unísono, e indica claramente el grado de desarrollo que había alcanzado el astillero. Probablemente fue este empuje constructivo y la necesidad de más espacio para trabajar con mayor maximización de los recursos, lo que llevó posteriormente en la década de 1730 a trasladar el astillero a una nueva ubicación. Igualmente estos navíos fueron construidos siguiendo planos de Gaztañeta, aunque parece ser que habían sido modificados (agrandándolos) por inspiración del constructor Pedro de Torres y especialmente de Juan de Acosta. Esta modificación técnica fue sin duda el detonante de las constantes fricciones entre Pinto y Acosta, e inauguraban un panorama de difíciles relaciones en el astillero.

En efecto, Juan Pinto pudo observar rápidamente la manera independiente que tenía de actuar Juan de Acosta y cómo dominaba todos los entresijos del astillero. Acosta era dueño de importantes terrenos cerca de La Habana y fiscalizaba el corte de maderas de manera absoluta. Esto no gustó a Pinto, que veía en Acosta un competidor nada leal. Y en esto no se encontró solo pues otro constructor, Pedro de Torres, hizo frente común con el comisario en contra de la actitud altiva de Acosta. A finales de 1729 informó a Patiño de las tiranteces en el astillero y de cuál había sido su solución salomónica. Como ambos constructores se enfrentaron por la construcción de los dos nuevos navíos, optó por encargarle a cada uno la fábrica de un bajel,

¹⁶³ Didier Ozanam, op. cit. p. 461.

¹⁶⁴ AGS Marina, 303, carta de Pinto a Patiño de 13 de noviembre de 1729.

y a Acosta además la terminación de un paquebot y una chata¹⁶⁵. La cosa se empezó a complicar cuando llegó de Guarnizo un nuevo constructor, José de Miranda, a quien Pinto encomendó la construcción de un nuevo buque pues al parecer había suficientes caudales de México para construir tres a la vez, y así dar ocupación a cada constructor naval¹⁶⁶. Lo cierto es que Acosta, amparándose en su calidad de capitán de Maestranza, hacía todo lo posible por obviar las órdenes de Pinto, lo que conjuró en su contra definitivamente a Pedro de Torres. Este denunció abiertamente a Acosta ante Patiño, acusándole de prácticas injustificadas y poco lícitas, y de excederse en sus funciones pues «Juan de Acosta es un hombre que está imaginándose ministro principal de esta dependencia»¹⁶⁷.

Estas acusaciones cayeron pronto en el olvido. Primero, porque el nuevo constructor Miranda pronto se fue a Nueva España dejando así de competir, y en segundo lugar, porque Acosta demostró tener amigos poderosos. En efecto, el virrey de México, marqués de Casafuerte, escribió a Patiño para dar su apoyo al capitán de maestranza, dirigiéndole gratificantes palabras de apoyo al decir que «ha dado muestras de su inteligencia en la profesión, como porque en aquel astillero hará más que otro, teniendo muchos parientes y paisanos que le ayudan de veras y grande conocimiento del país»¹⁶⁸. Estas palabras son altamente significativas, pues prueban que el poder y la influencia de Acosta en el astillero, como otros harán en decenios posteriores, se basaba en los contactos locales, el nepotismo y la cercanía a las oligarquías de poder. Su carácter fuerte pero sus contactos aún más fuertes en el seno de la economía que empezaba a girar en torno al astillero, convirtieron a Acosta en un claro exponente de las oligarquías habaneras que vivían y morían apegados al poder del Ejército y la Marina. El virrey incluso se permitió reconfortar al «apesadumbrado» Acosta quien le había comunicado sus roces con el comisario Pinto. Al decantarse el virrey por alguien quien, como Acosta, estaba por debajo de Pinto en la jerarquía burocrática del astillero, no solo debilitaba la posición de este frente a aquel, sino que además sentaba un muy peligroso precedente que estallaría, años más tarde, cuando el joven Lorenzo Montalvo, ostentando el mismo cargo que Pinto, tendría exactamente los mismos problemas con Acosta.

En el ínterin, la labor constructiva continuaba gracias a la buena aportación de las arcas mexicanas. En 1730 se pudieron concluir finalmente los navíos *Nuevo Conquistador*, *Gallo Indiano*, *Volante* y *Nuestra Señora del Carmen*, todos entre los 54 y 64 cañones¹⁶⁹.

¹⁶⁵ AGS Marina, 303, carta de Juan Pinto a Patiño de 7 de diciembre de 1729.

¹⁶⁶ AGS Marina, 303, carta de Pedro de Torres a Patiño de 17 de febrero de 1730.

¹⁶⁷ *Ibidem*.

¹⁶⁸ AGS Marina, 303, carta de marqués de Casafuerte a Patiño de 1 de agosto de 1730.

¹⁶⁹ Del navío *Nuevo Conquistador*, botado el 19 de noviembre de 1730 dijo Pedro de Torres, su constructor, que «no hay artillería ni pertrechos ni nada en este astillero» lo que ralentizará su navegación, AGS Marina, 303, Pedro de Torres a Patiño, 12 de noviembre de 1730.

Los costos en la construcción naval del astillero reflejaron el lógico incremento de esta etapa expansiva.

Cuadro 1
CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA HABANA, 1726-1730¹⁷⁰

	INGRESOS		GASTOS
1726	116.179	1726	90.427
1727		1727	31.682
1728	83.965	1728	33.965
1729	112.000	1729	69.224
1730	41.880	1730	26.932
Total	354.024	Total	252.230

Si exceptuamos 1727 en que con motivo de la amenaza de guerra con Inglaterra no llegó ninguna cantidad de Nueva España, se puede observar que, sin ser cantidades fijas (no estaba reglamentada aún una cantidad permanente para el astillero), el virrey atendió bastante bien los requerimientos de La Habana. Más de trescientos mil pesos llegaron a las arcas destinadas a la construcción, lo que significó casi una cuarta parte de todo lo llegado en esos años desde Veracruz para las atenciones militares de la plaza cubana. Si consideramos que aún la prioridad militar de la plaza no era el astillero, y que habría que esperar hasta que la Intendencia diera un nuevo aire a la actividad burocrática y administrativa en el entorno habanero, no cabe duda de que los tiempos de Patiño generaron enormes beneficios. Un cuarto de millón de pesos costaron en esa época los navíos construidos en unas gradas que, gracias precisamente a la creciente actividad constructiva, pronto dejarían paso a un nuevo astillero, más amplio y mejor ubicado.

Los ingresos totales dedicados a la construcción (354.024 pesos) superaron a los gastos reales efectuados (252.230 pesos) lo que lleva a pensar que las autoridades virreinales actuaron con gran eficacia, aunque también es cierto que el ritmo de construcciones no fue muy elevado. Los apenas cincuenta mil pesos anuales gastados en este ramo indican un ritmo sostenido de los egresos, muy elevado en comparación con la etapa anterior, pero no tan elevado como lo sería en el futuro próximo. Es pues esta una etapa de consolidación, al alza, pero en la que aún las estructuras que movían los engranajes del astillero (materiales-dinero-coordinación-planes), estaban en construcción.

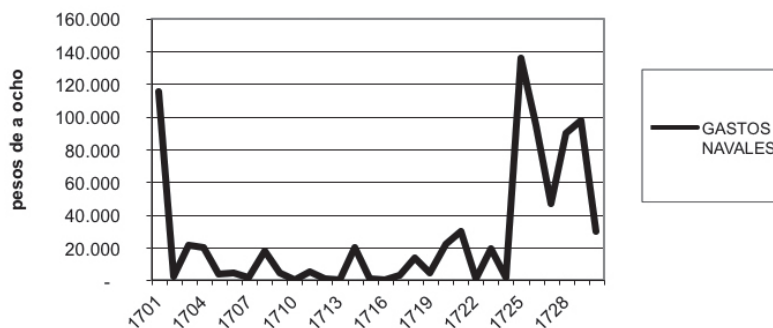
Para observar mejor la incidencia de los tiempos iniciados con Patiño en la construcción naval militar de La Habana, solo hay que acercarse a la gráfica general de los egresos del astillero desde principios de siglo, así como a los datos concretos de gastos entre 1701 y 1730.

¹⁷⁰ AGI Contaduría, 1154, Cuentas de Real Hacienda. Las cantidades siempre en pesos de a ocho.

Cuadro 2
GASTOS NAVALES, 1701-1730

GASTOS NAVALES		GASTOS NAVALES	
1701	115.000	1716	-
1702	2.044	1717	3.146
1703	21.726	1718	13.685
1704	20.169	1719	4.226
1705	3.930	1720	22.267
1706	4.330	1721	29.669
1707	1.593	1722	1.281
1708	17.906	1723	19.569
1709	4.516	1724	1.767
1710	212	1725	135.753
1711	4.898	1726	94.541
1712	1.166	1727	46.645
1713	-	1728	90.163
1714	20.000	1729	97.427
1715	700	1730	30.240

Gráfica 1
Gastos Navales, 1701-1730¹⁷¹



Como se puede apreciar, los gastos navales se mantuvieron hasta 1726 en unos niveles muy bajos, con unas medias anuales para el periodo comprendido entre 1701 y 1725 que no llegaban a los 20.000 pesos. La llegada de Patiño al Ministerio y la revitalización del programa constructivo, herencia directa de la idea que en su momento Tinajero tuvo sobre la Marina, espolearon espectacularmente la fábrica entre 1726 y 1730. Se unieron todos los

¹⁷¹ Datos extraídos de AGI Contaduría, 1152, 1153 y 1154. Cuentas de Real Hacienda y elaboración propia.

ingredientes necesarios para que la Marina de guerra empezara a ser tomada en serio por sus competidoras: un hombre decidido (Patiño), un plan claro (Tinajero y Patiño), un lugar con condiciones idóneas (La Habana), una sociedad concienciada de la importancia económica del programa (las élites habaneras y los comerciantes) y dinero (Nueva España).

La conjunción de tres elementos esenciales de toda empresa naval, capitales, expertos y materiales, se hizo aquí más patente que nunca¹⁷².

Construir en La Habana, desde luego, no era barato. Un informe del comisario de Marina a Patiño de 1730 reflejaba con claridad los costes de unidades menores acabadas recientemente:

paquebot *Júpiter*

paquebot *Marte*.

Costaron ambos 186.058 reales de plata, de los que 121.080 fueron en jornales de carpinteros, calafates y en obras de arboladuras; 45.633 en maderas de cedro y caoba; 5.234 en tablazones, 1.423 en varar y poner astillero y 12.688 en obras de herrería. En armamento y subsistencia se gastaron 95.642 en ambos, más 51.205 en otros aumentos, representando un total de: 332.905 reales (41.613 pesos), de los que se pagaron al contado 281.700 reales y 51.205 en géneros de almacenes¹⁷³.

Los problemas que más adelante causaría la figura del constructor Juan de Acosta ya estaban presentes en esta etapa. El comisario de Marina, Juan Pinto, desesperado por el enfrentamiento permanente entre Acosta y él, y entre Acosta y el constructor Pedro de Torres, eligió la forma más directa para sofocar el asunto, que no era otra que la denuncia ante el mismo Patiño. Nada más acabar el *Nuevo Conquistador*, Pinto informó que el siguiente navío, el *Constante*, sería fabricado por Acosta, aunque en su opinión esto dará problemas, pues mientras Torres es muy dócil, Acosta es muy irascible y «ofrece ejecutarlo todo cuanto se le ordena pero en llegando a la práctica, todo hace lo contrario de suerte que es necesario andar siempre componiendo disensiones» informando además que ambos constructores apenas se hablaban¹⁷⁴.

De poco le sirvió a Pinto su denuncia a Madrid, porque apenas se había secado la tinta con la que escribió su carta cuando en noviembre de 1730 los oficiales reales Juan Tomás de la Barrera y Diego Peñalver Angulo¹⁷⁵ redactaron una misiva, dirigida también a Patiño, en la que defendían ferozmente las

¹⁷² ALONSO MOLA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos. «Los astilleros de la América colonial». *Historia General de América Latina* (dirigida por Alfredo Castillero y Allan J. Kuethe). Paris: UNESCO 1999, Vol. III, tomo 1, pp. 280-281.

¹⁷³ AGS Marina, 303, Juan Pinto a Patiño, 10 de octubre de 1730.

¹⁷⁴ AGS Marina, 303, Juan Pinto a Patiño, 13 de noviembre de 1730.

¹⁷⁵ Ambos eran dos personajes muy influyentes en La Habana y miembros de sendas oligarquías locales. Barrera ocupaba en este tiempo el cargo de contador de la Tesorería de fábrica de buques, y Peñalver tesorero principal de la misma. AGI Contaduría, 1168.

actuaciones de Acosta como capitán de la maestranza¹⁷⁶. Este hecho prueba las enormes conexiones que el constructor tenía en la ciudad y que, junto con el poderoso apoyo de Patiño, lo sostuvieron como gran adalid de la construcción naval hasta la desaparición del ministro de Marina.

¹⁷⁶ AGS, Marina, 303, carta a Patiño de 11 de noviembre de 1730.

CAPÍTULO III EL NUEVO ASTILLERO Y LA ÉPOCA DORADA

El asentista Juan de Acosta y la reestructuración del astillero, 1731-1740

La figura de Juan de Acosta va a marcar decisivamente la construcción naval en La Habana durante más de veinte años. Este criollo, bien posicionado socialmente, estuvo íntimamente vinculado con el astillero habanero y con la construcción naval militar tanto por sus conocimientos técnicos, como constructor de navíos, como por sus fuertes lazos con el poder local. Sus excelentes relaciones con la mayoría de aquellos que estuvieron de una u otra forma relacionados con el astillero va a transformar su etapa en una de las más florecientes para la Marina de guerra española. Resulta, sin embargo, sintomático que su figura histórica haya quedado fuertemente oscurecida por otros nombres que, probablemente, no hicieron más que él por la construcción naval en América.

Las primeras noticias significativas que tenemos de Acosta datan de 1717 cuando se le nombró, en atención a sus servicios, alférez de la Compañía de Gente de Mar de La Habana¹⁷⁷. Parece ser que en esta primera etapa estaba al cargo de los guardacostas de la ciudad ya que sus servicios en este empleo le llevaron a un ascenso como teniente en 1720, aunque también empezó a distinguirse como fiel servidor de Su Majestad aprontando y pagando embarcaciones en corso para la persecución de contrabandistas ingleses. Esta actividad, por otro lado muy fructífera, le granjeó el reconocimiento del gobernador y capitán general de La Habana Gregorio Guazo Calderón. A este reconocimiento sin duda ayudó las actividades aparentemente altruistas de Acosta, quien en una ocasión llegó a ceder a la Real Hacienda los 3.500 pesos que le correspondían como tercera parte de una presa que hizo por uno de sus barcos armados en corso¹⁷⁸. Más desinteresado aún si cabe fue la cesión que hizo para su posterior venta de una fragata de veintidós cañones que de igual manera apresó.

Entre 1720 y 1722 se mantuvo enormemente activo. Fue comisionado por el mismo gobernador para que se encargara del rescate del navío *San Juan*, de la Armada de Barlovento, que se había hundido a la entrada del puerto así como del rescate de los 30.000 pesos que traía consigo. Igualmente, se le delegó poderes para armar y componer una escuadra de 16 embarcaciones destinadas al desalojo de los ingleses de las islas de San Jorge y la Providencia,

¹⁷⁷ En 1727 el gobernador de La Habana Dionisio Martínez de la Vega informaba que Juan de Acosta le había indicado que llevaba 21 años de servicio al rey, participando como soldado en España en acciones donde recibió herida en el hombro izquierdo, siendo además hijo del capitán Félix de Acosta. AGI Santo Domingo, 379.

¹⁷⁸ AGI, Indiferente General, 150, N.25. Relación de servicios, 26 de agosto de 1743.

pero al tener noticias de la ocupación francesa de Pensacola fue elevado como director de Armamento de la expedición destinada a recuperar este fuerte. Fue tan expeditivo su trabajo en el calafateado y apresto de buques en estas acciones que el gobernador le recomendó, y el rey aceptó, como capitán de Maestranza de La Habana por Real Despacho de 23 de febrero de 1722¹⁷⁹.

A partir de este momento se multiplicó su actividad relacionada con la construcción naval, apresto de navíos y organización del astillero. Ahora empieza ya a insertarse en los círculos ligados al asiento de materiales para los navíos así como con la concesión de prerrogativas económicas que le van a permitir estar en una posición de preponderancia cuando la corona se plantea la necesidad de buscar un asentista de prestigio para hacerse cargo de uno de los mayores programas constructivos de la Marina española. Desgraciadamente desconocemos aún cómo se insertó en los círculos de intermediarios de suministros para el astillero, y cómo fue capaz de acaparar en muy poco tiempo un enorme control sobre el apresto de toda clase de materiales no solo para el astillero sino incluso también para las fortificaciones de La Habana. Pero lo cierto es que se granjeó una gran influencia sobre el gobernador de la ciudad porque fue capaz de eliminar todo tipo de competencia de posibles suministradores o asentistas, y todo ello a costa de ofrecer los mejores contratos y a las mejores condiciones para la hacienda local. El ahorro que ofrecía a las arcas locales le llevó a controlar la práctica totalidad de los suministros al astillero en muy pocos años. Es más que posible que estas prerrogativas y facilidades tengan mucho que ver con sus conexiones sociales en La Habana, ya que su padre, Mateo, capitán en La Habana, estaba bien relacionado con la sociedad local y poseía importantes tierras en el entorno¹⁸⁰.

En cualquier caso, a mediados de la década de 1720 se hizo necesaria la construcción de 122 cureñas para los castillos de La Habana y Acosta fue capaz de mejorar la mejor oferta ofrecida hasta entonces para su composición, de 11.000 pesos, hasta rebajarla a 7.600. Estos méritos no fueron aislados, ya que se empezó a hacer cargo personalmente del control del corte de maderas para el astillero «sin haber querido recibir gratificación alguna por su trabajo»¹⁸¹. Para compensar su trabajo, el rey le concedió oficialmente un sueldo de 50 pesos al mes por real cédula de 10 de febrero de 1728. Una vez que se hizo con el contrato del asiento, en 1731, ese ingreso regular le fue aumentado a 150 escudos mensuales, que era lo legalmente establecido para los constructores navales.

A finales de los años 1720 estaba claro que la actividad asentista de López Pintado estaba tocando a su fin. La construcción mediante la fórmula del asiento parecía un buen método, especialmente por cuanto que la corona española fiscalizaba enormemente la actividad del contratista a través del te-

¹⁷⁹ Ibidem.

¹⁸⁰ LEIVA E., y TORRES CUEVAS, E. *Presencia y ausencia de la Compañía de Jesús en Cuba*. Madrid; 2005, p. 59.

¹⁸¹ AGI, Indiferente General, 150, N.25. Relación de servicios, 26 de agosto de 1743.

sorero real, del gobernador y del comisario de Marina. Controlado en primera instancia por el comisario de Marina y luego por el gobernador, el asentista tenía muy escasa capacidad de maniobra, aunque en su favor estaba que la responsabilidad de muchas cuestiones recaía precisamente en quienes lo vigilaban, lo que le eximía de no pocos problemas. Pero resultaba evidente que a la corona le convenía mucho que el asentista se hiciera cargo de la construcción naval ya que evitaba el engorroso problema de tener que buscar los mejores precios a través de intermediarios, al mismo tiempo que se garantizaba en buena medida unos plazos de construcción más o menos fijos, ya que el asentista se veía obligado a construir determinado número de navíos en un tiempo concreto. Así, cuando el ministro Patiño escribió en agosto de 1730 al comandante general de la escuadra Americana sita en La Habana, Rodrigo de Torres, con la idea de buscar a alguien que se hiciera cargo del asiento naval para la construcción de cuatro navíos en el plazo de cuatro años, todas las miradas se dirigieron a Juan de Acosta¹⁸².

Finalmente, y no sin demasiados inconvenientes, Juan de Acosta se hizo cargo del asiento y firmó sus cláusulas el 7 mayo de 1731, obligándose a construir 4 navíos de línea de a 64 cañones, uno por año. Fue ascendido a capitán de fragata por despacho de 21 de abril de 1732, y desde ese momento no solo se encargó de la organización y control del astillero habanero, sino también de los aspectos técnicos que rodeaban a la construcción naval. Acosta, como constructor, aunque seguía planos ya definidos de antemano, se permitió introducir mejoras en los navíos que se construyeron bajo su asiento, lo que añade un carácter muy original a sus buques.

En 1731 se finalizó el primer navío, llamado el *Constante*, pero a raíz de su construcción Acosta empezó a recibir instrucciones asiduamente para que sus atribuciones no excedieran las del asiento. En una de estas instrucciones se le dejó muy claro que cualquier disputa con algún asentista de maderas debía ser resuelta por el gobernador, al tiempo que se le recordaba que no tenía ningún control sobre el dinero que desde el Virreinato de Nueva España se enviaba para la continuación de su asiento. Para que no le quedaran dudas de cuáles eran los canales correctos, se le indicó muy claramente que el dinero era remitido por oficiales reales, recibidos por oficiales reales habaneros y fiscalizados por ellos¹⁸³. Acosta fue aleccionado para que tuviese especial cuidado en la elección de las calidades y precios de las maderas y herrajes para los navíos. Otras disposiciones indicaban que el constructor debía hacerse cargo del aparejo del navío, en colaboración con el contra maestre de maestranza¹⁸⁴. Por el contrario, el comisario de Marina debía inspeccionar detenidamente cada fase de la construcción, reservándose el derecho a solicitar informes pertinentes al asentista y enviando en su momento a España cuentas y estados declarados

¹⁸² DOUGLAS INGLIS, G. *Op. cit.*, p. 51.

¹⁸³ Instrucción de mayo de 1731, sin fecha exacta. Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (en adelante AAB), Consignaciones, 7191.

¹⁸⁴ En esta etapa el contra maestre era José Jiménez. *Ibidem*.

de todos los gastos realizados en la construcción y apresto de cada navío. Los marineros reclutados para los buques estaban también bajo el mando directo de Acosta aunque solo dentro de la bahía de La Habana, no necesitando permiso especial de los superiores en España a no ser que saliera el buque. Acosta también gozaba de prerrogativas para imponer castigos disciplinarios en caso de necesidad. Por otra parte, las instrucciones mostraban que el armamento de los nuevos navíos debía ser preparado en La Habana conjuntamente entre el propio asentista y el comisario de Marina, aunque es muy probable que el buque tuviera que viajar a la Carraca, en Cádiz, para la puesta a punto de su despliegue artillero ya que esta era la norma general.

Aunque la mayoría de las informaciones referentes a Lorenzo Montalvo, Comisario de Marina en época de Acosta, hacen su primera mención en La Habana en 1734, la documentación ha mostrado que este se encontraba ya ejerciendo dichas funciones al menos desde 1731. En esta fecha Montalvo recibió unas instrucciones referentes al asiento de Acosta en la que se le fijaban sus deberes como comisario, todas ellas fiscalizadoras de la labor del constructor, haciéndose especial hincapié en la necesidad de coordinar determinadas prácticas con el asentista¹⁸⁵. Así las cosas, Montalvo aparece ya ligado al astillero habanero en fecha muy temprana y además con altas responsabilidades que, como veremos, dieron motivo a una amplia e interesante documentación.

En 1732 Acosta terminó un nuevo navío, el *África*¹⁸⁶, que empezó ya a generarle ciertos problemas. La práctica habitual después de la conclusión de un navío en un astillero Americano era su viaje a España para su inspección técnica así como para armarlo completamente. El *África* recibió ciertas críticas de los técnicos gaditanos que no pasaron desapercibidas a Acosta. Al parecer, el incorregible constructor seguía modificando los planos a su antojo, y que para esta época se debían esencialmente al constructor Ciprián Autrán. Acosta, de todas formas, se defendió. Este envió una carta al rey en la que informaba a principios de 1734 de que gozaba del apoyo de Lorenzo Montalvo y de Patiño y de que probablemente las injustificadas críticas recibidas en la Carraca se debieran a «haber mudado aquel manejo de la Carraca en manos de franceses»¹⁸⁷. De hecho, la organización del astillero, la compra y traslado de material, la supervisión de las obras y el control indirecto sobre el dinero le hacía mantener muchos contactos con la élite local política y económica, pero también le granjeó no pocos enemigos¹⁸⁸. Lo cierto es que su primer buque del asiento le iba a provocar un serio disgusto. El 19 de abril de 1734 recibió el informe de los técnicos en Cádiz acerca de las supuestas carencias del na-

¹⁸⁵ AAB 7191, Instrucciones de mayo de 1731.

¹⁸⁶ El *África* fue en realidad el primer navío del asiento propiamente dicho, ya que el *Constante* ya estaba proyectado antes de que Acosta recibiera los artículos del asiento.

¹⁸⁷ AAB, 7191, Acosta al Rey, marzo de 1734. La indirecta iba claramente destinada a la creciente influencia francesa en la proyección de los navíos españoles a través de varios constructores.

¹⁸⁸ *Ibidem*.

vío. El problema era que dicho informe debía tenerlo muy presente Acosta ya que estaba realizado nada menos que por Miguel Bonet –capitán de navío y de maestranza de la Real Armada–, el famoso constructor Ciprián Aufrán y el asentista en Cádiz Sebastián Parcero. Además el informe llevaba el visto bueno del mismo intendente general de Marina, Salvador de Olivares. Por si fuera poco, el hasta ese momento protector de Acosta, Lorenzo Montalvo, fue responsabilizado, como comisario de Marina de La Habana, de la vigilancia y escrupulosa observancia del asiento, lo que le dejaba en una posición de debilidad de cara a futuras acciones o peticiones. Además, a la corte había llegado ya el rumor de las tirantezas entre Acosta y el jefe de la Escuadra de la Real Armada y comandante general Rodrigo de Torres, quien mostraba una mal disimulada animadversión por Acosta. La resolución de este informe acabó no siendo del todo favorable a Acosta, ya que se le culpó de haber realizado obras no estipuladas en el asiento y de haber obviado otras. Finalmente Acosta tuvo que reconocer un déficit de 1.978 pesos en la construcción del *África*, lo que le sería descontado de cantidades futuras para el resto de navíos a construir.

El 10 de septiembre de 1733 se tiró la quilla del nuevo navío *Europa*, con unas características técnicas de 68 codos de quilla y 60 cañones. Lorenzo Montalvo informó seguidamente a Patiño de que deseaba que la construcción del nuevo buque fuese rápida, como venía siendo hasta ahora, y mostraba la esperanza de que en marzo de 1734 pudiera ya navegar a España. Mostraba también un especial interés por armar en la misma Habana al navío *Europa* utilizando las piezas de artillería de un naufragio reciente¹⁸⁹. Por otra parte, el sostenimiento de los navíos en el puerto representaba un costo añadido a las arcas locales que empezaron a pesar, no solo por el drenaje dinerario, sino fundamentalmente por los materiales que se desviaban de la mera construcción. A esto habría que añadirle la no menos gravosa carga de la marinería. En este sentido, el importe de lo que se pagó a las tripulaciones que estaban en La Habana desde 5 agosto 1733 a 23 noviembre 1733 por todos los conceptos fueron: 555.605 reales plata (69.450 pesos) por los navíos: *Rubí* (371 hombres), *Gallo* (385 hombres), *Infante* (323 hombres), *África* (200 hombres), *Europa* (17 hombres), fragata *Javier* (196 hombres), *Santa Rosa* (220 hombres), y pingüe *Pópulo* (80 hombres)¹⁹⁰.

El principal problema para Acosta era, sin embargo, el dinero. El control sobre la construcción naval y sobre la labor organizativa inherente al astillero no parecía provocarle demasiados problemas, al menos de momento, pero siempre estaba preocupado por la fiscalización del numerario que debía recibir del virreinato mexicano para la construcción. En teoría, cada navío debía costar a la hacienda un máximo de 77.000 pesos. Aunque en 1733 aún

¹⁸⁹ AAB, 7191, Montalvo a Patiño, 26 de septiembre de 1733. El naufragio al que se refiere es el del navío *Rubí*, de la escuadra de Rodrigo de Torres, hundido en Los Cayos en el canal de Bahamas, y del que se pudieron recuperar diecisiete cañones de 18 y cinco de 12. Carta de Montalvo a Patiño de 7 de noviembre de 1733.

¹⁹⁰ AGS Marina, 393, informe de 4 de agosto de 1734.

se encontraba construyendo el segundo navío del asiento, Acosta solicitó el 31 de octubre del mismo año al virrey marqués de Casafuerte un adelanto de 80.000 pesos para la terminación de los dos últimos. La respuesta del virrey se la hizo llegar a Lorenzo Montalvo el 29 de diciembre, y en ella no solo se negaba adelantar ninguna cantidad a Acosta, sino que además le indicaba que no debía tener ninguna prisa en concluir los citados navíos «a quien advertirá VE que se arregle literalmente a lo estipulado en el asiento, que se construya cada año un navío»¹⁹¹. En enero de 1734 Acosta no quiso incidir nuevamente al virrey con el asunto del dinero pero le escribió indicándole que se sentía capacitado para concluir dos navíos al año si se le aprontaban los suficientes recursos materiales¹⁹².

Mientras Acosta terminaba el segundo navío del asiento, a un ritmo realmente bueno, empezaban a hacerse patentes problemas personales entre los diferentes intervinientes en el proceso de fabricación de bajeles. En carta de 4 de enero de 1734 Acosta se quejaba amargamente a las autoridades españolas de la cantidad de enemigos que se había acarreado desde que comenzó su trabajo. Aunque no mencionaba directamente ningún nombre parecía entreverse un cierto malestar con el comisario de Marina Montalvo, probablemente porque Acosta consideraba que no hacía todo lo posible para que dispusiera de los medios materiales que necesitaba para una rápida conclusión del asiento¹⁹³. Además también se quejó de que determinados artículos del asiento no se estaban cumpliendo plenamente y no era precisamente por su culpa. Advirtió de esto en abril de 1734 a Rodrigo de Torres, exponiéndole las dificultades que estaba teniendo en el corte de maderas en la isla porque había hacendistas que cortaban indiscriminadamente maderas para luego vendérselas a él a precios no convenientes a la hacienda real. Eso le obligó a comprar diversas balsas por valor de 15.333 pesos para buscar en lugares lejanos maderas para cortar sin tener que depender de estos hacendados¹⁹⁴. Por de pronto, el nuevo gobernador de La Habana, Juan Francisco de Horcasitas, fue instruido para que se evitaran en el futuro violaciones de los espacios arbolados que estaban destinados a servir a la construcción naval, así como a suprimir las prácticas abusivas de los hacendados, en un conflicto típico en la zona entre quienes buscaban sus propios intereses respecto de la madera (los comerciantes y hacendados) y las autoridades vinculadas al uso de esta materia prima con fines constructivos. En la segunda mitad de siglo, la batalla por la madera será una de las más cruentas.

Pero mientras tanto, Acosta se mostró muy expectante ante la actitud del nuevo gobernador. En 1734 estaba muy preocupado por el trato financiero que pudiera recibir tanto del virrey de Nueva España como por parte de Horcasitas ya que él, al fin y al cabo, se consideraba «un pobre hombre desinteresado y

¹⁹¹ AAB 7191, Casafuerte a Montalvo, 29 de diciembre 1733.

¹⁹² AAB 7191, Acosta a Casafuerte, 4 de enero 1734.

¹⁹³ AAB 7191, Acosta a Patiño, 4 de enero 1734.

¹⁹⁴ AAB 7191, Acosta a Rodrigo de Torres, 10 de abril 1734.

sacrificado del todo del real servicio»¹⁹⁵. Pero mientras esperaba un giro positivo en el trato que hasta el momento había recibido pudo al menos celebrar la conclusión en mayo del mismo año del navío *Europa* en el que al parecer no volvió a cometer los mismos errores de diseño que con el *África*.

A mediados de 1734 se inició la fábrica del tercer navío del asiento, el llamado *Asia* de 64 cañones. Una vez que los inconvenientes parecieron desaparecer, Acosta se atrevió incluso a solicitar la continuación de su labor constructiva una vez hubiera finalizado los cuatro navíos del asiento, aunque en esta ocasión pedía que se hicieran por cuenta de la real hacienda. En definitiva, trataba de obtener el permiso para seguir ejerciendo como constructor pero sin tener que arriesgar ni un solo peso. En noviembre ya apuntó en esta dirección al solicitarle directamente a Patiño la continuación de las obras prometiéndole que todos los nuevos navíos construidos saldrían más baratos a la real hacienda, o en el peor de los casos no más caros que con su actual asiento¹⁹⁶. Solo solicitaba «caudales con fija existencia en estas cajas para que nunca falten a la atención de cuantas urgencias sobrevengan, y aseguro que pondré cortes de maderas, proveeré bueyadas, operarios y balseiros (...) con más verás que si los navíos estuviesen y corriesen por asiento»¹⁹⁷. Indicaba a Patiño que era vital que pudiera disponer libremente de todos los caudales de la hacienda, y no solo en lo tocante a la construcción de navíos sino también en lo referente al apresto de buques y demás gastos navales. En caso de que muriese apuntaba que las obras podían ser continuadas sin demora por su hermano el alférez Pedro de Acosta, así como por su hijo a quien estaba enseñando los secretos de la construcción naval. Se consideraba capaz de poner la quilla de dos navíos al mismo tiempo siempre y cuando dispusiese de medios económicos suficientes y gozara de libertad plena en el uso y administración de los caudales¹⁹⁸. Lo más interesante, sin embargo, es que Acosta se ofrecía a suministrar todas las maderas que fueran necesarias en la construcción de navíos si el rey lo estimaba conveniente, lo que significaba en la práctica tratar de conseguir el monopolio absoluto sobre las materias primas primordiales, amén del control total sobre las finanzas habaneras. Lo que es seguro es que Acosta a estas alturas ya controlaba en exclusiva el corte de maderas para el astillero, al fin y al cabo, la materia prima más determinante en la fábrica naval.

Mientras tanto, el 18 de diciembre se botaba el *Asia* con unas excelentes cualidades marineras, según el gobernador Horcasitas, quien se quejaba también a Patiño de la demora en llegar el dinero de México para la terminación de la parte nueva del astillero, lo que permitiría construir dos navíos al mismo tiempo¹⁹⁹. Por este motivo, hasta que no se concluyera definitivamente el *Asia* no se podría iniciar el cuarto y último navío del asiento. Desde el verano de

¹⁹⁵ AAB 7191, Acosta al rey, 3 de mayo de 1734.

¹⁹⁶ AAB 7191, Acosta a Patiño, 11 de noviembre de 1734.

¹⁹⁷ *Ibidem*.

¹⁹⁸ *Ibidem*.

¹⁹⁹ AAB 7191, Horcasitas a Patiño, 31 de diciembre de 1734.

1734, en que llegaron de México 50.000 pesos para la construcción, aún no se había suministrado cantidad alguna de dinero, y esto preocupaba no solo a Acosta sino también a Montalvo quien, como comisionado de Marina era el responsable último de la correcta finalización de los navíos en La Habana. En este sentido a comienzos de 1735 faltaba dinero para comenzar el cuarto navío, toda vez que el *Asia* iba a concluirse en breve plazo de tiempo. La situación era realmente crítica y el astillero corría peligro de quedar en la práctica parado. Hacían falta 40.000 pesos para el último buque y Montalvo se decidió a solicitar permiso a Patiño para que el gobernador le liberara 12.000 pesos del buceo que se estaba realizando sobre el naufragio del navío mercante *San Ignacio*, varado en los cayos de la boca del canal de Bahamas²⁰⁰. La positiva respuesta le permitió salir del atolladero pero puso en entredicho los canales de financiación del astillero de La Habana así como su correcta gestión. La dependencia del exterior era excesiva y eso redundaba en la práctica en una administración congestionada y sometida a fuertes tensiones económicas que podían dar al traste con meses de trabajo.

La preponderancia del astillero habanero sobre los demás tanto en España como en América era evidente, y esto se hizo aún más patente cuando surgió el proyecto a finales de 1734 y principios de 1735 de construir en este astillero de 8 a 10 fragatas de a 40 a 50 cañones. Cuando Acosta tuvo noticia de tal proyecto, en diciembre de 1734, volvió a remitirse a Patiño para ofrecerse a construirlas en las condiciones que ya había expresado con anterioridad, es decir, contar con financiación suficiente por cuenta de la real hacienda y disponer de libertad absoluta en la gestión y administración del astillero²⁰¹. Eso sí, solicitaba que en caso de que se le asignara la construcción de dichas fragatas necesitaría un adelanto de 150.000 pesos para ir preparando el corte de maderas y materiales necesarios, ya que tenía proyectado construir dos fragatas al mismo tiempo de 60 codos cada una, reservando 15.000 pesos para cada fragata y el resto de su costo le sería aprontado antes de la conclusión de cada una. Acosta consideraba que así no habría demora alguna ya que podría usar a discreción el dinero sin tener que esperar los caudales mexicanos. El problema no era solo de dinero, ya que un proyecto de tal envergadura, unido al que ya se estaba llevando a cabo, tendería a provocar tensiones en la inevitable lucha de intereses por el control del astillero. Esto era algo de lo que ya estaba al tanto Acosta, pero ahora se iba a destacar como vital.

Por de pronto, Acosta se consideraba en una situación de privilegio con respecto a las demás autoridades habaneras, entendiéndose por tales el gobernador y el comisario de Marina. Su categoría de constructor, asentista y capitán de Maestranza le hizo entrar de lleno en la lucha por el poder. En febrero de 1735 requirió abiertamente a Rodrigo de Torres que se le invistiera como «comandante de aquel astillero y su absoluto gobernador y dueño como lo es

²⁰⁰ AAB 7191, Montalvo a Patiño, 22 de febrero de 1735.

²⁰¹ AAB 7191, Acosta a Patiño, 23 de febrero de 1735.

en todos los arsenales el capitán de maestranza, mayormente cuando no solo concurre en mi el serlo en este, sino también constructor»²⁰². Como no podía ser de otra forma, su actitud marcadamente vehemente le llevó a chocar frontalmente con el joven comisario Montalvo convirtiendo lo que era una aceptable relación profesional en una abierta guerra por el control del astillero.

En efecto, Acosta llegó incluso a señalar a Montalvo como uno de los inconvenientes principales para su administración centralizada, indicando a Torres su disgusto con Montalvo porque este llegaba al caso de «decir al asentista haga esto, o que haga lo otro». Acosta se negó también a aceptar a Montalvo como intendente aduciendo que no le hacía falta para construir los navíos acusándolo incluso de haber tenido una rápida ascensión política gracias a sus contactos con los Campillo²⁰³. Acosta exigió a Torres trabajar «quieto y solo» pues no veía la forma de adecuar su posición a la de Montalvo, llegando a mostrar verdadera animadversión por el intendente de quien dijo que una vez hubiera concluido los navíos «que mande, que gobierne, que intencie y que haga cuanto le venga en gana, pero mientras estoy en la construcción yo solo, a menos que no sea un oficial de grado que se halle aquí accidentalmente (...) yo responderé a la Corte». Además Acosta amenazó subrepticamente a Torres poniéndole en la tesitura de «una de dos cosas, o relevarme de tan cercano enemigo, o apartarme totalmente de las fábricas, que ya me es imposible sufrir el peso de tan brumoso yugo»²⁰⁴. Todas estas acusaciones las corroboró y afianzó indicando que había varios personajes que también habían tenido problemas con Montalvo, como el capitán de navío Daniel Boni, y principalmente Antonio de Castañeda, quien según Acosta llegó incluso a retarse en duelo con Montalvo debido a los problemas entre ambos²⁰⁵. Finalmente acusó a Montalvo de hacerse honores a su costa y de haber filtrado la información de que él era capaz de construir los navíos del asiento más baratos. Esto último causó verdadero enfado en el asentista, además de cierta hilaridad, pues adujo que Montalvo no tenía más experiencia naval que la de «escribanía (...) sin saber ni aun la entrada de los caminos por donde marchan estas dependencias ni tener más conocimientos que de entintar papeles, debiendo parecerles que son lo mismo cedros sabicues y caobas que plumas». Acababa el informe rogando nuevamente a Torres que acabara con el «incendio» que Montalvo había ocasionado en el astillero con sus actitudes altaneras y sus enfrentamientos permanentes con todo el mundo por su propensión a acaparar todo el poder de decisión. La guerra entre Acosta y Montalvo como representante real sin duda se incrementó ante las acusaciones

²⁰² AAB 7191, Acosta a Torres, 23 de febrero de 1735.

²⁰³ *Ibidem*. En esta época José del Campillo era intendente de Marina, por Real Orden de 15 de agosto de 1730, cargo en el que ya gozaba de experiencia por haber sido entre 1719 y 1725 comisario de Marina en La Habana. PERONA, Dionisio A. *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Madrid: Ministerio de Defensa 1998, p. 394.

²⁰⁴ *Ibidem*.

²⁰⁵ Antonio de Castañeda llegó a La Habana comandando el buque *Santa Bárbara*, y parece ser que el comisario de Marina Montalvo quiso mandar sobre el pasaje lo que provocó la fricción entre ambos.

de corrupción contra el asentista que estaban tanto directamente relacionadas con la concesión del asiento anterior (al parecer utilizó la ayuda de familiares) como por las dudas en cuanto a la calidad de los navíos por él construidos²⁰⁶.

Mientras la pugna entre Acosta y Montalvo continuaba, el 18 de marzo llegó finalmente de México una partida de 50.000 pesos destinada a la construcción naval, y dado el enorme retraso que acumulaba resultó muy bien recibida. Pese a todo aún hacían falta más de 30.000 pesos para la conclusión definitiva del *Asia*²⁰⁷ –que debía hacer el preceptivo viaje a España– y dar comienzo al cuarto y último navío del asiento²⁰⁸. Además en mayo de 1735 recibió Montalvo la noticia, que probablemente no acogió de buen agrado, de que Patiño había decidido que Acosta se encargara de la construcción de una fragata de dos cubiertas y 50 cañones, y que su traza y construcción corriera por cuenta de la real hacienda y al mismo tiempo que el cuarto navío del asiento. El costo de esta fragata estaba estipulado entre los 45 y 50 mil pesos, por lo que se dictaron órdenes inmediatas para que desde México se aprontaran las cantidades adecuadas²⁰⁹. En este sentido, y para evitar nuevos retrasos, se ordenó a Montalvo que adelantara dinero a Acosta, lo que hizo inmediatamente en junio de 1735 entregándole 6.000 pesos para los cortes de madera.

En el verano de 1735 se inició la construcción del cuarto navío del asiento, que llevaría por nombre *América*, al tiempo que en la flota al cargo de Benito Antonio Espínola proveniente de Veracruz llegaron los caudales con destino a España. La tesitura no podía ser más propicia, ya que aunque en los navíos de Espínola no había dinero con destino a La Habana, finalmente se determinó desviar 50.000 pesos para el nuevo navío y la fragata que se iban a construir igualmente. Las necesidades de dinero eran tan urgentes que nadie puso la más mínima objeción. Montalvo procuró, probablemente no con demasiada felicidad, destacar y conseguir para Acosta todos los elementos constructivos necesarios para el cuarto buque así como para la mencionada fragata ya que las órdenes provenientes de Madrid eran muy taxativas al respecto: no se quería el más mínimo retraso en la construcción de navíos.

Sin embargo, y aunque el ritmo de fabricación era bueno, Montalvo aprovechó la primera oportunidad que tuvo para lanzar acusaciones contra Acosta. En efecto, en el otoño de 1735, y mientras Acosta parecía estar dedicado plenamente y sin distracciones al control de la fabricación naval, Montalvo le acusó en una carta enviada a Patiño de aprovecharse de los precios de los materiales para ganar dinero en beneficio particular²¹⁰. Las condiciones de compra de materiales según el asiento eran muy estrictas, pero no le resultaba difícil a un hombre como Acosta, con excelentes contactos entre los suministradores de la isla,

²⁰⁶ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización de Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: IberoAméricana 2011, pp. 238-239.

²⁰⁷ La construcción en sí misma se había concluido el mismo 18 de marzo de 1735.

²⁰⁸ AAB 7191, Montalvo a Bizarrón, 26 de marzo de 1735.

²⁰⁹ AAB 7191, Juan Antonio Bizarrón virrey arzobispo de México a Montalvo, 24 de junio de 1735.

²¹⁰ AAB 7191, Montalvo a Patiño, 17 de diciembre de 1735.

hacerse con mercancías a mejores precios. Montalvo detectó esta práctica y no dudó en hacer llegar la noticia a Madrid. Además, Montalvo, como responsable directo del control sobre el dinero que debía recibir Acosta, solicitó un informe acerca del costo de la construcción de la fragata y, según se dictaminó, Acosta había gastado más de lo debido. La fragata de 50 cañones, acabada a finales de 1735 y que recibió por nombre *Esperanza*, finalmente costó a la hacienda 50.525 pesos, según un elaborado informe del propio Acosta. Montalvo escribió a Patiño indignado por el alto coste, aduciendo que de haber sido una construcción por cuenta directa de la Administración, el montante final no habría excedido de los 39.976 pesos²¹¹. Los argumentos de Montalvo, sin embargo, no parecían de mucho peso ni estaban demasiado elaborados, ya que sus cuentas se basaban en cálculos teóricos de precios, considerando además que una parte significativa de los materiales era puesta directamente por la real hacienda. Así las cosas, a Acosta no le resultó muy difícil destruir la argumentación de su rival con un amplio informe en el que sencillamente comparaba el costo de los codos de la fragata en cuestión con otros navíos y fragatas similares. El navío *El Fuerte*, por ejemplo, costó 66.975 pesos y teniendo 65 codos de quilla, el resultante era 1.030 pesos el codo.

Esta época fue decisiva para la historia del astillero gracias a la constante actividad que, aparentemente, no resultó afectada por las luchas entre los actores presentes. El dinamismo constructivo, la efervescencia del entorno social, y la necesidad de ampliar la capacidad operativa de la fábrica de bajeles, dictaminó que surgiera el plan, bien acogido por todos los implicados, de modificar la ubicación del astillero. En su lugar actual estaba condenado a ser siempre un espacio menor y problemático, pues los materiales debían cruzar, casi literalmente, la ciudad hasta llegar al almacén interior, muy reducido. En 1734 se ordenó la construcción del nuevo astillero, junto al barrio de Jesús María, extramuros de la ciudad y pegado a las murallas, al norte de la bahía y justo a la izquierda del castillo de Atares. El emplazamiento era ideal, pues permitía la construcción de un astillero de enormes proporciones, con gradas más amplias y pegado a la muralla, lo que permitía una conexión rápida y la instalación de almacenes y oficinas a espaldas del astillero. El único inconveniente era la forma y quién debía hacerse cargo de la empresa. Lorenzo Montalvo, a cuyo cargo estaba la fiscalización de tan importante obra, determinó, como comisario de Marina de La Habana, que la forma más adecuada era por asiento y en público concurso.

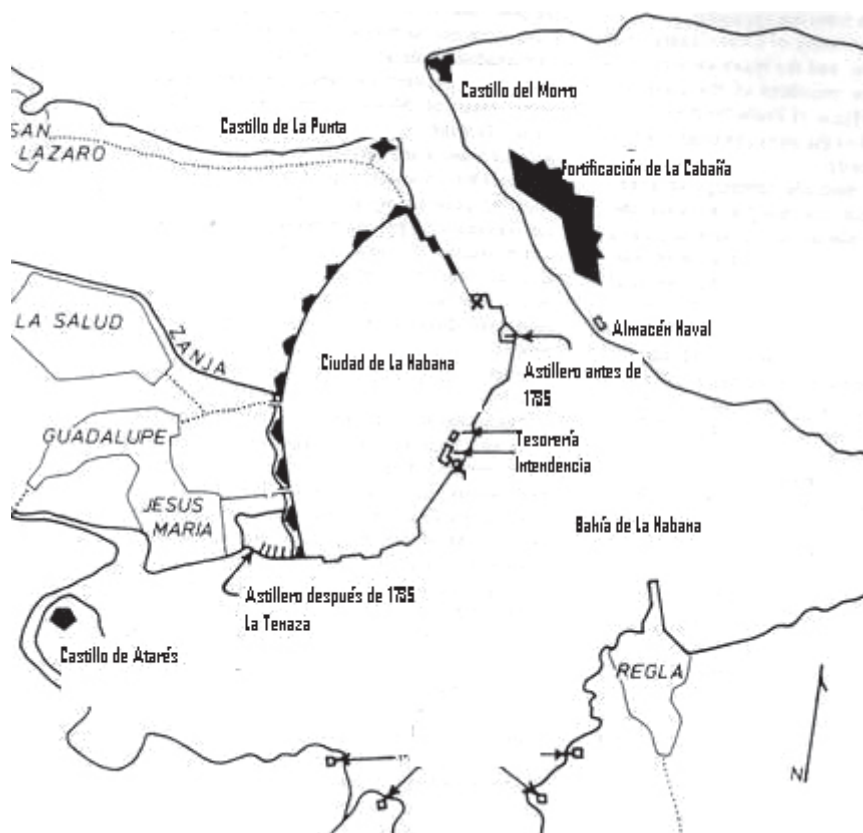
Es de suponer que semejante iniciativa supondría un auténtico revuelo para la ciudad. Un informe del ingeniero director Antonio Arredondo dictaminó que el costo del nuevo astillero estaría en torno a los 16.300 pesos. El mejor postor para hacerse cargo de la construcción fue el vecino Juan Valentín, quien por 13.000 pesos y respetando todas las condiciones, se comprometió a acometer el encargo y finalizarlo antes de finales de enero de 1736²¹².

²¹¹ AAB 7191, Montalvo a Patiño, 14 de julio de 1736.

²¹² AGS Marina, 305, carta de Montalvo a Patiño de 7 de julio de 1735.

Como complemento al nuevo astillero, denominado La Tenaza, desde 1732 se venía pensando en la posibilidad, tan necesaria como imperiosa, de construir nuevos almacenes de marina donde guardar el material, en especial las maderas, antes de pasarlas al astillero propiamente dicho. Estos almacenes eran vitales para poder acumular suficiente material con el que acometer el ambicioso programa constructivo que desde España se estaba empujando, y que se concentraba en gran medida, para su éxito, en las instalaciones de La Habana. Sin un lugar seco y seguro, y sobre todo cercano al astillero, todo el dinero o el ímpetu se vería frenado si no había materiales a mano para continuar o iniciar una nueva fábrica.

La ubicación de estos almacenes trajo no poca polémica. Fue necesaria una reunión entre Montalvo y los ingenieros Antonio Arredondo, Bruno Caballero y Francisco Ricardo de Castro para que finalmente se decidiera su lugar –en la plaza de San Francisco–, su costo –105.819 pesos de los que 35.023 se



Fuente: G. Douglas Inglis, *The Spanish Naval Shipyard at Havana in the eighteenth century*, New Aspects of Naval History, Baltimore, The Nautical and Aviation Publishing company of América, 1985, p. 50 y elaboración propia

pondrían de las fortificaciones y el resto de partidas especiales que vendrían de México— y el momento de su inicio —justo nada más terminar las obras del nuevo astillero²¹³.

En octubre de 1735 Montalvo informó a Patiño de que los tiempos en la construcción del astillero de La Tenaza iban a buen ritmo, creyendo estarían concluidos dentro del plazo previsto. No tan fácil veía él la relación con el infatigable Acosta, pues temía que con el nuevo astillero tratara de hacerse con algún tipo de contrato que le permitiera seguir controlando indirectamente la fábrica de bajeles. Era bien sabido que la Corona tenía la intención de construir varios buques al mismo tiempo en el nuevo emplazamiento, pero Montalvo no quería bajo ningún concepto la intromisión de Acosta²¹⁴.

El 21 de enero de 1736 se botó finalmente el navío *América*, aunque aún necesitó algunos meses para que estuviera en perfecto estado de navegación a excepción de la artillería que debía llegar desde Cádiz. Al tiempo que Acosta recordaba a Patiño que desde que se le dio el primer dinero para el asiento de los cuatro navíos, el 23 de junio de 1732, hasta la fecha, 23 de febrero de 1736, había construido los navíos del asiento (*África, Europa, Asia y América*)²¹⁵ así como tres fragatas para la vigilancia de las islas Canarias, una de 48 codos y dos de a 40²¹⁶.

Mientras tanto el virrey de México informaba a Montalvo y Acosta que había recibido órdenes de España para que autorizara al constructor habanero a fabricar otros dos navíos del mismo porte que el *América*, pero que frenara la construcción de nuevas fragatas como la *Esperanza* en tanto se dictaminaba si era un buen barco y si era rentable finalmente su construcción. Se ordenó a Acosta que siguiera con el asiento en tanto no se dictaminara otra cosa desde Madrid²¹⁷. Los elevados costos de fabricación hicieron que se enviara desde España el navío *Castilla* de 62 cañones para que fuera desguazado en La Habana y sus restos usados en las nuevas construcciones. También zarparon la fragata *San Cayetano* y el pingüe *La Concepción* con marineros, soldados y géneros indispensables para los nuevos buques.

En julio de 1736 llegó una nueva remesa de 50.000 pesos desde Veracruz, pero Montalvo advirtió que las obras ya finalizadas en el nuevo astillero de La Tenaza así como la puesta a punto de los navíos y la construcción de nuevos encargos hacían indispensable que se enviara más dinero. Advirtió de que sin el dinero de Nueva España sería imposible dar comienzo a las obras de los 5 almacenes proyectados y aprobados hacía tiempo²¹⁸. Pero mientras aún no se había acabado la construcción del navío *América*, Montalvo recibió en el mismo verano orden de Patiño para que efectivamente no se construyeran más fra-

²¹³ AGS Marina, 305, Junta celebrada en La Habana el 18 de abril de 1735.

²¹⁴ AGS Marina, 305, carta de Montalvo a Patiño de 19 de octubre de 1735.

²¹⁵ A esta serie se le acabó denominando *Los Cuatro Continentes*.

²¹⁶ AAB 7191, Acosta a Patiño, 23 de febrero de 1736.

²¹⁷ AAB 7191, Patiño al virrey de México, 14 de junio de 1736.

²¹⁸ AGS Marina, 305, carta de Montalvo a Patiño de 25 de julio de 1736.

gatas momentáneamente, aunque al mismo tiempo se iniciara la construcción de otros dos navíos de igual porte que el *Europa*, uno de los del asiento. Ambos navíos debían tener, finalmente, 62 codos de quilla y costar no más de 67.000 pesos cada uno. Acosta recibió, obviamente, igual notificación pero se le indicó que mientras se establecía un nuevo asiento debía atenerse con los nuevos navíos según el anterior asiento. Acosta no disimuló su contrariedad. Expuso claramente en Junta celebrada con el gobernador Juan Francisco Güemes y Horcasitas que los nuevos navíos, que debían fabricarse además simultáneamente, supondrían un esfuerzo constructivo enorme por cuanto consideraba que el astillero de La Habana no estaba preparado aún técnicamente para esta nueva tarea. Indicó que para realizarla harían falta dos gradas nuevas, lo que elevaría mucho su costo. Consideraba que la nueva ubicación del astillero, más al fondo de la bahía y más lejos que el antiguo astillero, multiplicaría por cuatro los costos en jornales²¹⁹. Por si fuera poco, Montalvo solicitó a Acosta que construyera una chata para poder realizar los viajes preceptivos a Veracruz, ya que la que existía hasta ese momento, llamada *Santa Bárbara*, se había hundido en un accidente. Se inquirió al asentista para que hiciera la nueva construcción lo más rápido posible, por un costo no superior a los 25.000 pesos y que estuviera lista como muy tarde para abril de 1737²²⁰.

Dado que las relaciones no eran precisamente buenas, esto provocó un nuevo enfrentamiento entre ambos que llegó incluso a oídos del monarca. A finales de año Montalvo recibió una reprimenda del rey por este asunto, ya que con anterioridad se les había ordenado que actuaran con discreción y buenas maneras, y que sobre todo no se ocultaran información. De paso, se ordenó taxativamente que las nuevas fábricas tuvieran lugar invariablemente en el nuevo astillero, prohibiéndose cualquier tipo de construcción particular en él. Este astillero debía estar completamente reservado para la construcción militar y por cuenta del rey. Este llamado de atención a Montalvo prueba que Acosta, pese a recibir ataques de sus enemigos, gozaba aún de buena reputación en Madrid, y de los suficientes apoyos políticos.

Al tiempo que las actividades en la Maestranza continuaban con aparente buen ritmo, en España se producía un notorio cambio que afectaba a la propia estructura de la política naval. En efecto, la creación del Almirantazgo en marzo de 1737 vino a representar el esfuerzo de la corona por maximizar los recursos, operar con una política de verdadera concentración operativa y aunar criterios tecnológicos respecto de la tipología naval a seguir²²¹. La planificación a través del Almirantazgo estaba liderada por una Junta Naval compuesta por el marqués de Mari, Francisco Cornejo y Rodrigo de Torres²²², quienes tenían que establecer relaciones (siempre difíciles) con los titulares

²¹⁹ AAB 7191, Acosta, carta de 10 de septiembre de 1736.

²²⁰ AAB 7191, Montalvo a Patiño, 22 de octubre de 1736.

²²¹ VALDÉZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 244.

²²² Rodrigo de Torres había regresado a España en 1735 cuando fue nombrado jefe del Departamento naval de Cádiz y en 1737 miembro de la Junta Naval del Almirantazgo.

de la Secretaría de Estado (marqués de Villarias) y de la Secretaría de Guerra (duque de Montemar)²²³. Además, la Junta tenía como secretario a Zenón de Somodevilla, marqués de Ensenada, quien bajo la protección de Patiño había escalado rápidamente a través del Cuerpo del Ministerio hasta insertarse en el organismo planificador más decisivo, como era el Almirantazgo. Aunque de corta existencia (únicamente 11 años) esta nueva institución de control y organización naval, fue importante para solidificar el edificio reformista de Patiño, profesionalizarlo y darle una proyección mayor al poder marítimo español. Todo esto tuvo un efecto inmediato en La Habana, por cuanto el control y fiscalización de su programa constructivo se hizo más patente e incluso asfixiante desde Madrid, y a través del Almirantazgo. Además, el diseño y control de armas para los navíos desde España, tendentes a una planificación masiva del programa constructivo²²⁴, tuvo notables consecuencias para Acosta, que vio rápidamente cercenadas sus opciones de modificar, como constructor, los planos de los buques puestos en grada.

Pero mientras estos cambios esperaban verse reflejados en La Habana, allá la polémica entre Acosta y Montalvo subía en intensidad. En el verano de 1737 la construcción de la chata había retrasado la terminación de los dos nuevos navíos de 68 codos, y esto fue utilizado por Acosta para atacar nuevamente a Montalvo. Resultaba evidente a estas alturas que no existía verdadera y leal comunicación entre ambos, y que tanto uno como otro presentaban sus quejas directamente a España sin ningún conocimiento del rival para tratar de debilitarlo. En agosto de 1737 Montalvo escribió al marqués de Torrenueva, sucesor de Patiño al frente del Ministerio de Hacienda²²⁵, que había tenido noticias de que Acosta le había denunciado por no atender una petición de dinero por adelantado que le había solicitado. En su defensa alegó que no tenía inconveniente en adelantar el dinero que le hiciese falta siempre que dispusiera de él, pero que para ello, y según órdenes de Patiño, necesitaba que el constructor le mostrara por adelantado el costo de las maderas y demás elementos que fuera a necesitar, y que después de varios intentos Acosta se había negado siempre. Hay que recordar que el comisario era el responsable de los presupuestos anuales y mensuales, siendo el verdadero fiscalizador de los dineros, por lo que no resulta extraño que el comisario se enfureciera especialmente con esta crítica de su rival. Por tanto Montalvo, que hasta ahora se había mostrado muy comedido en sus críticas al constructor, tal vez motivado por su juventud —tenía en esta fecha 27 años—, no pudo soportar más las intrigas de Acosta y estalló en una carta enviada al ministro de Marina en agosto de 1737.

²²³ BAUDOT, María. «Política naval y movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1740)». *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 69, 2014, pp. 40-41.

²²⁴ VALDÉZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, pp. 244-245.

²²⁵ El marqués de Torrenueva se hizo cargo del Ministerio de Hacienda a la muerte de Patiño en 1736, mientras que Mateo Pablo Díaz Labandero le sucedió al frente del Ministerio de Marina e Indias por real decreto de 4 de noviembre de 1736; el 12 de marzo de 1739 le sucedería en este cargo José de la Quintana, PERONA, Dionisio A. *Op. cit.*, p. 392-393.

Acusó directamente a Acosta de usar todo tipo de intrigas en su contra y para su propio beneficio, ya que esa actitud era muy bien conocida por todos los que trabajaban en el astillero. Fue mucho más lejos en su demoleedor ataque contra el asentista al objetar que «la constitución de Constructor Capitán de Maestranza y Asentista es lo mismo que juez y parte al propio tiempo para el logro de sus intereses que es todo de su mayor atención», incidiendo una vez más en que especulaba claramente con los precios de los materiales en su propio y único beneficio²²⁶.

Montalvo fue mucho más allá en sus ataques cuando escribió a Acosta que no podía adelantarle más dinero porque, entre otras cosas, su responsabilidad como comisario de Marina era precisamente el «resguardo de la Real Hacienda». Le comunicó muy escueta y directamente que el costo de los dos navíos que construía en esos momentos era de 134.000 pesos de los que habría que deducir diversas cantidades ya adelantadas. La solicitud de 80.000 pesos de Acosta quedaba, seguía diciendo Montalvo, fuera de lugar porque la hacienda entregaba dinero en función del estado de la construcción, y en ese instante se encontraban en una fase demasiado temprana, lo que hacía innecesario e inconsecuente la petición de dinero. Montalvo, con muy poco tacto, le recordaba además a Acosta que incluso le debía a la hacienda 14.000 pesos que no llegó a gastar en la construcción de los cuatro navíos del asiento propiamente dichos²²⁷.

Entre tanto, Rodrigo de Torres ponía especial cuidado desde España en que los nuevos buques se construyeran pronto, pese a la aparente lentitud de Acosta. No quedaba claro si la ralentización que se produjo en el verano de 1737 se debía enteramente a la falta de recursos o a una mal disimulada intencionalidad del asentista. Lo cierto fue que Torres escribió al ministro marqués de Torrenueva informando de este asunto e indicando que sería muy buena idea que los navíos que vinieran desde La Habana a España, en concreto al arsenal de Cádiz, lo hicieran cargados con maderas cubanas, dadas las evidentes ventajas que estas mostraban por su durabilidad. Se pretendía de esta forma realizar posteriores arreglos en España usando precisamente la misma madera con la que los navíos habían sido construidos y, de paso, se ahorra dinero evitando nuevos cortes en los ya exhaustos alrededores de la bahía gaditana²²⁸.

El día 13 de junio de 1737 fue por fin botado el navío San Francisco, alias *Castilla*, y el 28 del mismo mes el otro navío nombrado Santo Domingo, alias *Habana*²²⁹. Estos acontecimientos deberían haber supuesto para Acosta un gran alivio. Sin embargo, los movimientos políticos en los ministerios de

²²⁶ AAB 7191, Montalvo al marqués de Torrenueva, 26 de agosto de 1736.

²²⁷ AAB 7191, Montalvo a Acosta, 11 de mayo de 1737.

²²⁸ AAB 7191, Rodrigo de Torres al marqués de Torrenueva, 17 de junio de 1737.

²²⁹ AAB 7191, Acosta al marqués de Torrenueva, 28 de junio de 1737. Existe un notable misterio en torno a este navío. Las listas existentes sobre las construcciones en La Habana mencionan la botadura este año del *Dragón* (Santa Rosa de Lima), aunque en ningún documento de la época de Acosta aparece tal buque. Por otra parte, un navío denominado *Habana*, no existe en ninguna lista ni se tiene referencia de él. La única explicación a estos dos navíos tan diferentes es que el *Habana* se hubiese cambiado de nombre posteriormente por el *Dragón*, aunque no se tiene prueba documental alguna de esto.

España fueron a afectarle muy directamente. En efecto, la muerte de Patiño el 3 de noviembre de 1736²³⁰ desarticuló gran parte de los planes de futuro del constructor habanero. Con la desaparición del ministro de Marina y la subida al poder del marqués de Torrenueva como titular de la Secretaría del Despacho de Hacienda, una de las cuatro que ostentaba el todopoderoso Patiño, Acosta perdió gran parte de su ascendiente. Acosta se apresuró a escribir al marqués de Torrenueva en junio de 1737 para recordarle, con muy poco tacto por su parte, que entre Patiño y él había existido una gran relación de la que habían brotado excelentes frutos. Se apresuró a indicarle que Patiño le había prometido seguir con el sistema de asiento *después* de la construcción de los cuatro navíos del asiento firmado en 1731, y que por el bien del astillero y de la Marina, desearía que las cosas siguieran tal como estaban²³¹. El problema para Acosta empezó precisamente en ese momento, ya que su enemistad con Montalvo y la desaparición de su mejor defensor pusieron en bandeja al comisario de Marina ataques cada vez más directos sobre la línea de flotación del constructor, eso sin contar con la enemistad de Rodrigo de Torres, ahora figura preeminente del Almirantazgo. Así, en noviembre del mismo año Montalvo redactó un brutal informe contra Acosta dirigido al recién nombrado marqués de Torrenueva. Sin duda, Montalvo ya conocía la carta de junio anterior remitida también al titular del Ministerio de Hacienda por el propio Acosta, lo que le brindaba la oportunidad de conocer con exactitud cuáles eran las debilidades del asentista y por dónde atacarle con mayor dureza.

Efectivamente, Montalvo fue inmisericorde. Recordaba al marqués las dificultades financieras que estaba teniendo, tanto para el corte de maderas como para el resto de elementos indispensables en el astillero, pero le urgía a decidir con prontitud sobre el modo de construir de ahora en adelante. Hasta ese momento el asiento había sido el modo elegido por el monarca para relanzar el astillero habanero, pero él, como comisario de Marina, no tenía tan claro que fuera el mejor método. Indicaba que según su experiencia las ventajas del asiento eran «solo en apariencia, y en lo sustancial nada convenientes por los ahorros que por varios modos se solicitan en perjuicio de la construcción». Reflexionaba sobre las negativas consecuencias de unir en una misma persona las tareas de asentista y constructor, ya que invariablemente miraría a sus propios intereses. Este argumento lo escribió sin llegar a mencionar para nada el nombre de Acosta, aunque resultaba evidente que iba dirigido directamente contra él. Para acabar con su ataque solicitó sin ambages que se sustituyera el método de construcción naval, es decir el asiento, por el de la administración directa de la corona, obviamente, a través del comisario de Marina. Indicó que sería un método mucho más conveniente a los intereses reales y discutía

²³⁰ A la muerte de Patiño la Armada española estaba conformada por 34 navíos y 9 fragatas, Antonio Rodríguez Villa, *Patiño y Campillo. Patiño y Campillo; Reseña histórico-biográfica de estos ministros de Felipe V, formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*. Madrid: Imprenta Rivadeneyra 1882, pp. 187-189.

²³¹ AAB 7191, Acosta al marqués de Torrenueva, 28 de junio de 1737.

que fuera a ser más costoso que mediante asientos. Pero su ataque más brutal contra Acosta, aunque siempre sin mencionarle, fue cuando solicitó abiertamente que el constructor de los nuevos navíos que se debieran realizar en el futuro fuera Pedro de Torres quien, curiosamente, se hallaba en La Habana sin destino específico alguno. Montalvo concluía su misiva solicitándole que si el rey finalmente deseaba continuar con el asiento, al menos nombrase a Torres como constructor ya que él lo podía controlar mejor. En definitiva, lo que Montalvo pretendía era deshacerse a toda costa del irrespetuoso y belicoso Acosta que tantos quebraderos de cabeza le estaba dando²³².

Por de pronto, Acosta recibió notificación en enero de 1738 ordenándosele parar la construcción de navíos de 60 cañones y fragatas de a 40. El rey había decidido, en función de las nuevas técnicas, planos y portes para los navíos de combate, llevar a cabo la fábrica de bajeles de 70 cañones al menos²³³. Estas órdenes las recibió directamente de Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, en este momento secretario del Almirantazgo y secretario personal del rey, lo que le confería un carácter aún más solemne²³⁴. Para Acosta se multiplicaban los problemas, ya que no solo se le había ordenado cambiar de planes constructivos, sino que además se suponía que los nuevos navíos debían ser de similar costo que los proyectados con anterioridad. No tuvo más remedio que comunicarle a Ensenada en abril que resultaría del todo imposible mantener los costos, que él calculaba en 33.000 pesos más, es decir, alrededor de 130.000 pesos cada uno. Asumió la posibilidad de usar las maderas de los navíos ya proyectados, que debían ser de 78 codos de largo, pero en absoluto podía asumir un coste similar²³⁵.

Montalvo, en tanto, estaba muy pendiente de este nuevo arreglo con Acosta y le comunicó a Ensenada a finales del mismo mes que estaría muy vigilante de lo que hiciera el constructor, para lo cual incluso usaría la autoridad del gobernador en caso de que Acosta diera más problemas de los previstos. La arrogancia y el excesivo afán personalista de Acosta le estaban poniendo en verdaderos apuros, ya que el mismo intendente, Francisco Varas, había hablado con el propio Montalvo acerca del asunto y habían acordado vigilar que la fábrica de los próximos dos navíos de 70 cañones por medio de la real hacienda, se concluyeran con las mismas calidades que los navíos hasta ahora botados. Acordaron pagar al constructor la diferencia con los navíos de 60 cañones proyectados, siempre y cuando fuera razonable²³⁶. Acosta, por tanto, perdió la batalla para continuar fabricando nuevos buques por asiento, pero al menos pudo seguir teniendo cierto control operativo como constructor sobre los futuros navíos que saliesen del astillero.

²³² AAB 7191, Montalvo al marqués de Torrenueva, 22 de noviembre de 1737.

²³³ Los nuevos diseños de navíos de 70 cañones fueron obra del ingeniero Ciprián Autrán según diseños de diciembre de 1737. VALDÉS-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, pp. 247-248.

²³⁴ PERONA. *Op. cit.*, p. 394.

²³⁵ AAB 7191, Acosta a Zenón de Somodevilla, 15 de abril de 1738.

²³⁶ AAB 7191, Montalvo a Zenón de Somodevilla, 21 de abril de 1738

Hasta ahora Acosta había recibido con mayor o menor puntualidad los pagos por su trabajo, aunque en 1738 empezó a quejarse amargamente de que los recibía en plata menuda en vez de en plata fuerte, como así estipulaban sus contratos. Esta práctica defraudatoria era desgraciadamente bastante habitual. Aunque el valor teórico de ambas monedas era el mismo, en la práctica existía una pequeña devaluación en la moneda de menor porte, por lo que los contratistas y aquellos que usaban cantidades importantes de dinero solían asegurarse mediante contrato cobrar en plata fuerte. El hecho de que Acosta empezara a notar precisamente ahora que algunos pagos se le estaban haciendo en plata menuda es indicativo de su debilitada posición después de 1737. Y no cabe duda que Montalvo tuvo mucho que ver en ello pues aunque desde Veracruz se enviara el situado y las cantidades estipuladas para la construcción naval en ambas monedas, indudablemente era él quien autorizaba los pagos al constructor y en la moneda que él decidía. Por consiguiente, al librarle pagos en moneda sencilla, estaba en realidad presionándole para que no pudiera realizar su trabajo con empeño y dedicación, pues sabía claramente que dañaría el poder adquisitivo de Acosta. Por este motivo, cuando Acosta vio la oportunidad no dudó en quejarse al virrey a sabiendas de que este se lo notificaría a Montalvo para que cesase en esta práctica²³⁷. Y de igual forma, cuando firmó un nuevo acuerdo en junio de 1738 se aseguró que cobraría en plata fuerte.

En efecto, el 6 de junio de 1738 Juan Acosta y Lorenzo Montalvo firmaron un contrato por el que el constructor se hacía cargo de la fábrica de una fragata de 60 codos de quilla y 50 cañones, con iguales características que la *Esperanza*, concluida por el propio Acosta años antes. La diferencia con respecto a aquella construcción es que ahora Montalvo le obligó a aceptar duras condiciones de control sobre la fábrica, además de establecer normas muy estrictas sobre el uso de las maderas ya preparadas en el arsenal. De la misma forma, el contrato fijaba el costo total en 44.000 pesos, por lo que Acosta, que ya no construía en realidad por asiento, tenía que ajustarse fielmente a la letra de lo exigido, que incluía un tiempo máximo de siete meses para la conclusión del buque²³⁸. Así pues, el resto de 1738 Acosta lo dedicó a las difíciles tareas de fabricar dos navíos de 70 cañones y una fragata de 50, sin asiento y con un comisario de Marina especialmente atento a cualquier error del constructor.

En diciembre las obras de los tres buques estaban bastante adelantadas, especialmente la de los navíos, que serían nombrados *Invencible* y *Glorioso*. En mayo de 1739 estaban muy adelantados los progresos en estos navíos, ante la atenta mirada del comisario. Por su parte, el 13 de marzo anterior ya se había botado la fragata *Santa Catalina*, alias *Bizarra*²³⁹, que pasaría a sustituir a la

²³⁷ AAB 7191, Juan Antonio Bizarón arzobispo virrey de México al marqués de Torrenueva, 10 de julio de 1738.

²³⁸ AAB 7191, copia del contrato, La Habana, 7 de agosto de 1738.

²³⁹ Con esta fragata existen fuertes discrepancias entre las listas de buques publicadas, especialmente la de Douglas Inglis, y los datos de la documentación. Los informes mencionan con claridad que se trataba de una fragata de 50 cañones y de nombre *Bizarra*. En cambio Inglis recoge este buque como un navío del mismo porte pero de nombre *Bizarro*, no coincidiendo tampoco el nombre de bautismo que da este

anterior, *El Retiro*, y que cumplía la clásica misión de traer los situados desde Veracruz a La Habana para luego repartir la parte que correspondiera en Puerto Rico o Santo Domingo²⁴⁰. Dadas las duras condiciones para la construcción de esta fragata, especialmente las relativas al tiempo y costo, es destacable que Acosta hubiera cumplido casi escrupulosamente con el tiempo de finalización, y teniendo en cuenta que no se notificó ningún problema en cuanto al costo, es de suponer que también cumplió con esta parte de su contrato.

Las obras de los navíos de 70 cañones no parecían completarse totalmente a principios de 1740. Estaba habiendo problemas con los fondos llegados desde el virreinato, algo que tenía mucho que ver con el aumento de la actividad naval inglesa en la segunda mitad de 1739. Esta actividad era realmente el preludio de la guerra que estallaría entre España e Inglaterra en diciembre de 1739, y que sería conocida como la guerra de la Oreja de Jenkins, prologándose hasta 1748. Sabiéndose en España que las actuaciones inglesas iban encaminadas a una rápida ruptura de las hostilidades, el marqués de la Ensenada se apresuró a enviar órdenes al virrey de Nueva España para que no dejara desatendido el astillero de La Habana, y para que hiciera los ímprobos esfuerzos que hicieran falta para aumentar incluso la construcción de buques de guerra. Ensenada, como el principal garante de la expansión de la Marina de guerra española tras Patiño, no estaba dispuesto a permitir que tantos años de frenética actividad constructora, y de enormes gastos, quedaran ahora cercenados por la guerra: incluso en guerra se debía construir, y si cabe a mayor ritmo.

Así se lo comunicó a Montalvo en el verano de 1739, cuando por Real Orden de 31 de agosto se dictaminó la construcción de tres navíos anuales en La Habana, en vez de dos como hasta ese momento. El comisario indicó a Ensenada a principios de 1740 que haría todo cuanto estuviera en su mano para cumplir las órdenes de fabricar tres navíos anuales, comenzándolos a principios de cada año, pero lanzó un nuevo dardo a su tradicional enemigo Acosta al comunicar que pensaba que este no sería capaz de llevar a cabo la nueva tarea, y que se hacía indispensable, en cualquier caso, comunicar con exactitud el precio de los buques, ya que era necesario hacérselo saber al constructor²⁴¹.

Las agrias disputas entre ambos personajes principales del astillero no se hicieron esperar. Tuvieron una reunión en el otoño de 1739 acerca de los costos de los dos navíos de 70 cañones aún sin acabar, y que Acosta se negaba a concluir sin más dinero encima de la mesa. La reunión fue tan tensa como las anteriores, ya que Montalvo reprendió al constructor su falta de exactitud en las cuentas y la ambigüedad entorno al costo definitivo de dichos navíos.

autor (*Ntra. Sra. De Guadalupe*) con el que muestra la documentación, Santa Catalina. En nuestra opinión, la lista de Douglas Inglis contiene muchos errores en los portes, fechas de botadura e incluso designaciones de buques que se vienen repitiendo desde entonces. Se hace necesaria una investigación muy detallada con los fondos del Archivo General de la Marina del Viso del Marqués y del Archivo General de Simancas, entre otros, especialmente en lo referente a las fragatas y fechas de botadura de navíos de la primera mitad del siglo XVIII.

²⁴⁰ AAB 7191, Acosta a Ensenada 17 de mayo de 1739.

²⁴¹ AAB 7191, Montalvo a Ensenada 28 de febrero de 1740.

Acosta argumentó que no estaba seguro de que el costo final fuera a ser de 130.000 pesos por unidad, lo que desagradó sobremanera a Montalvo. Parece que el gasto podía ser de unos 135.000 pesos por navío, y eso si no había ningún otro imprevisto. Los costos no estaban siendo tal como se suponía debido a que se estaba necesitando más hierro y madera de la que se pensaba primeramente, eso sin contar con la aparente prodigalidad con que Acosta utilizaba varias materias primas. Montalvo, que en realidad no tenía conocimientos técnicos sobre fábrica naval, no podía comprender cómo era posible que tanto el *Invencible* como el *Glorioso* fueran a costar mucho más dinero que el *América*, uno de los mayores navíos salidos de La Habana y que Acosta terminó mediante asiento por 77.000 pesos²⁴². Los números que Montalvo manejaba sobre la cantidad de hierro, sus costos y lo que de más se usaba en los nuevos navíos de 70 cañones no cuadraban para nada con las cuentas exigidas por Acosta. Al comisario de Marina le parecía sospechoso que un navío cuyo coste no debía sobrepasar los 83.000 pesos fuera a costar una verdadera fortuna a las arcas reales. Acababa su disertación añadiendo que estaba dispuesto a ayudar a Acosta a finalizar dichos buques por el bien del rey, pero no a cualquier precio.

Las noticias acerca del aumento de la construcción naval en La Habana ordenado por el monarca obviamente llegaron también a oídos del virrey que era, al fin y al cabo, quien ponía el dinero. En mayo de 1740 este escribió a Ensenada informándole de la dificultad de dicho proyecto, «por ahora contemplo imposible de practicarse la construcción de tres quillas a la vez en cada año en el Astillero de La Habana»²⁴³. Las razones aducidas no eran precisamente de poco peso, porque consideraba absolutamente prioritario la asistencia a los presidios de Barlovento con la pesada carga de los situados, además de sostener con caudales y víveres los guardacostas de Tierra Firme, reforzar los presidios de La Florida, Cuba y La Habana y atender los cuantiosos gastos defensivos de Veracruz. Sencillamente, no había dinero para todo. Tildó de «dispendio» la mera idea de construir tres navíos anuales y consideró enormes las dificultades de llevar el dinero a La Habana, en caso de que existiera, por la falta de buques de escolta. La travesía hasta la isla no la consideraba, con razón, nada segura sin una adecuada cobertura naval, habida cuenta de la numerosa presencia inglesa que se sentía permanentemente. Por último indicó con acertado juicio que de nada serviría construir navíos nuevos en La Habana si luego no se podían armar, ya que la artillería debía venir de España o había que viajar a la península, por lo que a efectos prácticos el nuevo buque siempre tardaba mucho en entrar en servicio activo. Y eso sin tener en cuenta que mientras el navío esperaba el armamento solía estar a las inclemencias del tiempo, sufriendo invariablemente desperfectos que obligaban a nuevos reparos.

²⁴² AAB 7191, Montalvo a Ensenada 28 de febrero de 1740.

²⁴³ AAB 7191, virrey Juan Antonio Bizarón Arzobispo de México a Ensenada 30 de mayo de 1740.

Montalvo mostró una mal disimulada contrariedad por los argumentos del virrey, aunque compartía gran parte de los mismos. Sin embargo, su cargo de comisario de Marina le obligaba a cumplir con la máxima eficacia las disposiciones de Madrid en previsión de una mejor posición política en el astillero. Por consiguiente, contestó al virrey que entendía parcialmente algunos de sus argumentos pero le espetó muy directamente a cumplir con los designios reales. Además consideró que los navíos habaneros estaban especialmente bien acabados, forrándose sus fondos, lo que les hacía considerablemente resistentes a los imponderables del tiempo²⁴⁴. De paso le solicitó la nada despreciable cifra de 600.000 pesos para acometer el nuevo programa constructivo ordenado desde España.

Mientras se producía este intercambio epistolar entre Montalvo y el virrey, se recibieron en La Habana nuevos despachos de la mano del propio Ensenada con explicaciones más convincentes y amplias del por qué de la apremiante necesidad de nuevos navíos. Las acuciantes necesidades de buques tenían relación directa con la baja calidad que se había detectado en muchos navíos construidos hasta ese momento, bien por el maderamen usado bien por las inclemencias del tiempo. La Habana, con sus abigarrados y fuertes navíos, había ya ganado claramente la batalla a los astilleros peninsulares. Por eso, Ensenada no dudó en transmitir a Montalvo el plan que contemplaba la construcción de 15 bajeles entre 1741 y 1742, 10 de ellos en La Habana y los otros 5 en El Ferrol²⁴⁵. A La Habana le correspondía en este ambicioso nuevo plan la fábrica de 3 navíos de a 70 cañones, 3 fragatas de a 50, 2 de a 40 y las 2 últimas de a 20 cañones. El problema era que no se indicaba el precio que debía tener cada buque ni quien los iba a construir verdaderamente. Igualmente la coyuntura bélica no era precisamente la más propicia para estas ambiciones expansionistas. La situación era muy embarazosa para Montalvo, presionado por Ensenada para construir barcos sin parar, mientras el virrey le hacía ascos a cualquier tipo de iniciativa que conllevara cuantiosos desembolsos para Nueva España, máxime si se tiene en cuenta que debía atender las defensas del virreinato ante un posible ataque inglés. Por si fuera poco, Acosta continuaba con su poco clara política de gastos y con su interés por acaparar cualquier construcción en los astilleros. En medio de esta vorágine de acontecimientos, uno más se vino a sumar en el otoño de 1740, justo cuando se concluían por fin los dos navíos *Invencible* y *Glorioso*. Pedro Acosta, hermano del constructor, y también ligado al astillero, hizo a Montalvo una suculenta oferta para la fábrica mediante asiento de una serie de buques. Esta fue su propuesta:

- Navío de 78 codos de quilla y 70 cañones: 106.000 pesos
- Fragata de 60 codos de quilla y 50 cañones: 44.000 pesos
- Fragata de 52 codos de quilla y 40 cañones: 33.000 pesos
- Fragata de 45 codos de quilla y 22 cañones: 20.000 pesos

²⁴⁴ AAB 7191, Montalvo al virrey de Nueva España, 1 de julio de 1740.

²⁴⁵ AAB 7191, Montalvo a Ensenada 22 de julio de 1740.

- Chata de 50 codos de quilla y 24 cañones: 26.000 pesos
- Navío de 72 codos de quilla y 64 cañones: 75.000 pesos
- Navío de 68 codos de quilla y 64 cañones: 65.000 pesos²⁴⁶

Desconocemos las implicaciones de esta propuesta, pero es muy probable que el instigador de la misma fuera el propio Juan de Acosta. Las malas relaciones que mantenía con Montalvo pudieron haberle empujado a utilizar a su hermano como albacea de su oferta. Si fue así, desde luego no fue efectiva, ya que la propuesta no solo no contó con ninguna respuesta, sino que no se supo nada de Pedro Acosta en muchos años. Por si fuera poco, Montalvo recibió noticias del virrey indicándole que sencillamente no existía en todo el virreinato los 600.000 pesos que pedía para el inicio de la construcción de los bajeles requeridos por Ensenada. Es más, le anunció que las deudas de la Tesorería real que él gobernada ascendían a 3 millones de pesos por lo que bien podía olvidarse no solo de esa cantidad, sino también de los 120.000 pesos que le había solicitado para el corte de maderas²⁴⁷.

Mientras las autoridades Americanas debatían entre sí las posibilidades de financiar buques, cortes de maderas o sencillamente poder llevar adelante los planes mínimos de supervivencia del astillero de La Habana en medio de la guerra con los ingleses, en España se estaba discutiendo desde hacía un año la creación de una compañía de comercio cuyo nacimiento no solo afectaría a la construcción naval en La Habana, sino también al futuro inmediato de Juan de Acosta.

Todas estas circunstancias, entre las que destacaba sin duda el complicado carácter de Acosta y su proverbial mala relación que tenía con todos aquellos con los que trabajaba, fueron motivos de peso que empujaron a las autoridades madrileñas a firmar el asiento naval con la Compañía de La Habana, desplazando definitivamente de la escena del astillero al constructor. Aunque la fundación de la Compañía databa de 18 de diciembre de 1740, el asiento naval con ella no se cerró definitivamente hasta el 4 de junio de 1741, pese a que el presidente de la Compañía, Martín Aróstegui, se había mostrado reticente a embarcarse en la desconocida tarea de la fábrica de bajeles para el rey²⁴⁸.

No se tiene ninguna referencia directa de lo que pensó o dijo Acosta acerca del asiento con la Compañía. Su desplazamiento definitivo de la escena principal de la que había sido protagonista durante dos décadas probablemente no le sentó muy bien. En cualquier caso, mientras se acopiaba nuevo material para las construcciones navales de la década de 1740, Acosta tuvo que enfrentarse nuevamente en esta etapa final al recalcitrante problema del cobro de los navíos recién acabados, como el *Glorioso e Invencible*. Ambos costaron a Acosta, según sus propios cálculos, 243.668 pesos, pero el rey, incitado por Montalvo, no estaba dispuesto a pagarle más de 210.000 pesos. Una Real Orden de 30 de julio de 1742 expedida

²⁴⁶ AAB 7191, Pedro de Acosta a Montalvo 26 de septiembre de 1740.

²⁴⁷ AAB 7191, Virrey de México a Montalvo 15 de octubre de 1740.

²⁴⁸ GÁRATE, Monserrat. *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País 1993, pp. 65-66.

en San Ildefonso, sellaba definitivamente el asunto al ordenar al gobernador de Cuba, Juan Francisco Güemes y Horcasitas, que el costo de lo que finalmente se le pagaría a Acosta serían los 210.000 pesos antecedentes, y no la cifra que manejaba el constructor²⁴⁹. Acosta, hombre acostumbrado a la permanente lucha y disputa, seguía en 1744 solicitando la cantidad que él consideraba justa por los mencionados navíos, y hubo de ser el propio marqués de la Ensenada quien le recordara que la decisión ya estaba tomada, y que como constructor, su obligación ahora estaba en colaborar en la fábrica de los nuevos navíos que estaban proyectados hacerse por cuenta de la Compañía de La Habana²⁵⁰. Lejos de amilanarse, Acosta siguió pleiteando con la corona hasta su misma muerte en 1749. Y tras ella, sin duda por influencia directa del constructor, su viuda, Mariana de Acosta Hurtado, no cejó en su intento de que Madrid viera con justicia los cálculos sobre estos dos navíos y que se le reembolsara la diferencia²⁵¹. En fecha tan tardía como 1755, su viuda no paraba de luchar por una cantidad que, aunque justa desde el punto de vista meramente constructivo, nunca llegaría a ver restablecida.

A modo de resumen, y para que se pueda tener una percepción visual de la actividad constructiva en este periodo, se expone a continuación un cuadro resumen de los buques de gran porte construidos bajo la etapa del asiento de Acosta en La Habana:

Cuadro 3
CONSTRUCCIONES DE BUQUES EN LA HABANA, 1731-1740

	NAVÍOS	FRAGATAS
1731	Constante	
1732	África	
1734	Europa	
1735	Asia	
1736	América	
1735		Esperanza
1737	Castilla	
1737	Habana	
1739		Bizarra
1740	Invencible	
1740	Glorioso	

²⁴⁹ AAB 7191, San Ildefonso, José del Campillo a Güemes y Horcasitas 30 de julio de 1742. El problema estribaba en que Montalvo para calcular el costo de estos navíos de 70 cañones usó una regla de tres simple comparándola con el costo de los navíos de 60 cañones construidos anteriormente por Acosta, a lo que este argumentaba que no se podían aplicar reglas matemáticas para calcular fábricas de navíos ya que las diferencias de quilla y demás aspectos constructivos no eran reglas fijas. Aquí, probablemente, mostró Montalvo su escaso nivel de conocimiento en lo referente a la construcción naval, aunque su fuerte posición política a estas alturas en La Habana le sirvieron para hacer triunfar sus argumentos.

²⁵⁰ AAB 7191, Ensenada a Acosta 1 de julio de 1744.

²⁵¹ AAB 7191, Mariana de Acosta a Arriaga 30 de marzo de 1755.

Este evidente incremento en la fábrica del astillero, que en gran parte se debió al nuevo emplazamiento de La Tenaza, pero no menos a la conjugación de factores positivos, tales como el binomio Montalvo-Acosta, la política de Patiño y la rápida actuación de las autoridades virreinales, tuvo su reflejo inmediato en la actividad financiera, y los gastos que generó tan frenética y productiva actividad.

En esta etapa se empieza a ver ya con claridad la doble actividad del astillero de La Habana. Por una parte, la carena, arreglo, aderezo y mantenimiento de las flotas de Veracruz, así como de las cada vez más habituales escuadras españolas que señoreaban el Caribe en la difícil etapa que se estudia, marcada por el incremento de la actividad naval militar y los permanentes enfrentamientos entre españoles e ingleses que desembocarán en 1739 con la llamada guerra de la Oreja de Jenkins. Por otra, la construcción naval militar, que entraba ya en una fase de madurez con la estructuración del astillero en su nuevo emplazamiento, la firma de un ambicioso asiento y el incremento notable de las aportaciones mexicanas, que servirán para contribuir al asentamiento definitivo de La Habana como el más importante astillero español de la Ilustración.

En este sentido, los datos económicos de la caja principal de la Tesorería de La Habana, muestran un notable incremento de la actividad naval, que se relaciona directamente con lo ya expuesto.

Cuadro 4
GASTOS NAVALES, 1731-1740 INGRESOS Y EGRESOS²⁵²

	ENVÍOS DE MÉXICO	GASTOS NAVALES
1731	12.500	46.368
1732		37.649
1733	13.000	49.711
1734	64.014	46.630
1735		34.930
1736	20.000	33.332
1737	100.000	55.462
1738	150.000	216.646
1739	105.000	30.269
1740		32.157
Total	464.514	583.154

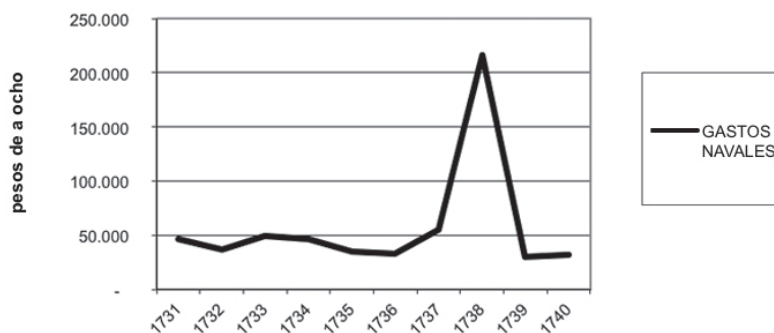
Las cifras ponen de manifiesto el notable incremento de la actividad del astillero en el aparejo, arreglo y mantenimiento de flotas, en especial de las armadas de España que se veían obligadas a estacionarse en La Habana

²⁵² AGI Contaduría, 1154, Cuentas de Real Hacienda.

antes de su regreso y que tenían, obviamente, una fuerte escolta naval. No era raro que los buques de guerra fuesen en convoyes de ocho o diez unidades, lo que al entrar en un puerto suponía un enorme quebradero de cabeza para el comisario de Marina y el tesorero que veían multiplicarse los gastos de manera exponencial. En esta etapa, fueron varias las armadas estacionadas en La Habana, lo que obligó a gastar más de medio millón de pesos en los diez años reseñados (58.315 pesos de media anuales), es decir, más del doble de lo gastado por el mismo concepto en la etapa anterior (26.952 pesos de media anuales entre 1701 y 1730).

Las aportaciones mexicanas fueron, obviamente, fundamentales. De hecho la mecánica siempre fue la misma. Al arribar una flota y necesitar reparos, se solicitaba al comisario de Marina y al gobernador el correspondiente dinero, más o menos calculado. Como la Tesorería general de La Habana no tenía presupuesto propio para gastos navales, ni ninguna asignación fija de México, enviaba inmediatamente los requerimientos al virrey, quien enviaba los fondos en función de sus propias posibilidades y prioridades. Una vez llegados a La Habana se empleaban dependiendo de las urgencias y necesidades inmediatas. Este proceso necesitaba meses y era una labor burocrática y política muy penosa que fue, sin duda, una de las razones más habituales de las enconadas disputas entre las diferentes instancias político-militares de Cuba y México durante el siglo XVIII.

Gráfica 2
Gastos navales, 1731-1740



El carácter coyuntural de este tipo de gastos se observa perfectamente en la gráfica. El año 1738 la permanencia en el puerto de una importante flota a cargo de Rodrigo de Torres obligó a grandes dispendios. De México tuvo que venir una partida especial de 150.000 pesos pero lo peor fue que se gastaron más de un cuarto de millón de pesos en mantener a los buques y sus tripulaciones. Esto sería una tónica habitual en la vida del astillero habanero, muchas veces más ocupado en el sostenimiento de flotas y en la rémora que suponía dar alimento y pagas a cientos, en ocasiones, miles de marineros y soldados de abordó, en vez de poder dedicar todo el esfuerzo y el dinero a la construcción

naval, verdadero motivo de la creación del astillero y alma de toda su actividad secular. La consecuencia inmediata fue que en 1738 y 1739, aunque se siguió construyendo a buen ritmo, no se pudo concluir ningún navío, cosa que muy probablemente hubiera ocurrido de no haber tenido que soportar tantos gastos en el sostenimiento de armadas.

Obviamente, el astillero de La Habana no estaba exclusivamente para la construcción naval militar, y es lógico pensar que todo astillero tenía la doble función constructiva y mantenedora de flotas. Sin embargo, la mera estructuración del astillero, el traslado a la nueva ubicación en La Tenaza y la incorporación al plan general del astillero de alguno de los mejores ingenieros navales de la época, hace pensar que era, efectivamente, prioritaria su vertiente productiva. Parece, por tanto, que al menos parcialmente pudo ser una rémora para la fábrica de navíos el hecho de que se incluyeran ambas actividades en un mismo espacio físico, y que tuvieran que compartir, al menos parcialmente, el dinero proveniente de México.

La construcción de navíos fue, como se ha visto, muy importante en este periodo de Acosta. Es posible que no fuera del todo rentable, en especial si nos atenemos a la abundante documentación disponible así como a la dura y permanente disputa en torno al dinero, pero está fuera de discusión que al menos se construyó mucho y al parecer, bien.

Los datos económicos muestran, por consiguiente, un acusado incremento en esta etapa, que como se puede analizar en la siguiente tabla refleja los ingresos y gastos destinados exclusivamente a la fábrica de bajeles, haciendo, por primera vez, diferenciación entre los ingresos directos provenientes de México, y los que procedían de otras fuentes o naturalezas diversas.

Cuadro 5
CONSTRUCCIÓN NAVAL INGRESOS Y GASTOS, 1731-1740²⁵³

	Ingresos de Veracruz	Ingresos de ventas	Ingresos pertrechos	Ingresos de otros ramos	Gastos
1731	100.000				28.141
1732	50.000	7.000		18.000	153.479
1733	100.000		457		73.154
1734	73.986	11.525		3.428	94.080
1735	110.000			20.000	115.419
1736	86.361			30.000	104.430
1737	150.000		3.000	52.000	225.970
1738	100.000	21.000			154.238
1739	130.000	12.000		26.259	116.810
1740				46.000	68.953
Totales	900.347	51.525	3.457	195.687	1.134.674

²⁵³ AGI Contaduría, 1154, Cuentas de Real Hacienda.

El costo de la construcción naval fue en la etapa del Asiento de Acosta significativamente mayor que en la etapa inmediatamente anterior. Frente a los 50.446 pesos de media anual de la etapa 1726-1730 se pasó a 113.467 pesos entre 1731 y 1740, es decir, un incremento del 124%. Paralelamente, los envíos de México, sin estar aún reglamentados en una cantidad fija, empezaron a ser transferidos de manera más periódica y en cantidades más estables. En los diez años en cuestión, solo se dejó de enviar de México en 1740, año en el que, ya en guerra con Inglaterra, Cuba estuvo parcialmente bloqueada por las flotas británicas, lo que dificultó el envío desde Veracruz de las tan necesitadas cantidades. Por tanto, casi un millón de pesos fueron transferidos exclusivamente con fines de fábrica de bajeles, lo que explica la creciente importancia que tenía el programa habanero en el seno de la nueva Marina española. En este sentido, las cajas virreinales comenzaron a ser las auténticas sostenedoras de la actividad militar en Cuba, y no ya solo en el ámbito naval. Habría que esperar muchos decenios para poder ver un nivel de implicación económica local fuerte en el astillero, precisamente coincidente con su florecimiento económico.

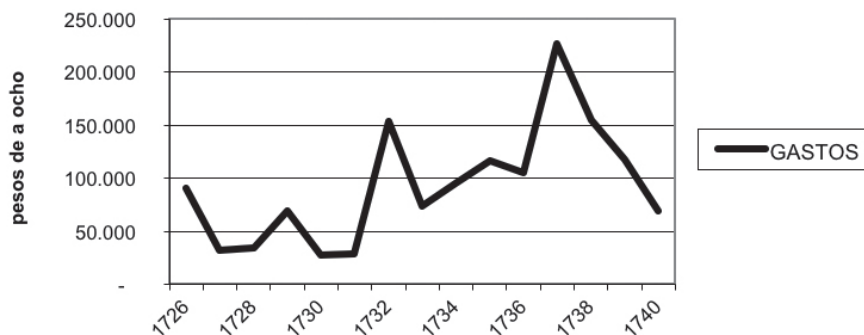
El déficit de lo remitido por México fue, también, una tónica habitual, pese al innegable esfuerzo de los virreyes novohispanos. El astillero absorbía tales cantidades que se hacían necesarios otros canales de financiación que pudiera compensar las necesidades coyunturales, ya que hay que recordar aquí que la construcción de bajeles se hacía, por regla general, sin un presupuesto previo. Aunque se pudieran fijar unas cantidades máximas para el costo final de una unidad naval, lo cierto es que lo normal era que el costo real fuera mayor. Precisamente esa era una de las funciones del comisario de Marina, pues la fiscalización del gasto en la grada se hacía imprescindible para evitar costos innecesarios, presupuestos desorbitados e incluso ilegalidades mal encubiertas. Esos huecos y necesidades fiscales fueron llenados por traspasos desde otros ramos de la Tesorería general de La Habana y de la venta de géneros diversos cuyos beneficios eran destinados con desesperación a la fábrica naval. Gracias a estos envíos, los primeros que se hacían desde otras instancias diferentes a las cajas mexicanas, se pudo equilibrar el balance y solventar las dificultades financieras, pero creó el precedente de usar más de un canal de financiación no reglamentado para subvenir a la maestranza lo que con el tiempo acarrearía graves problemas burocráticos.

Los gastos comparados gráficamente demuestran que tras la muerte de Patiño en 1736 el programa naval constructivo de La Habana no solo no declinó sino que aumentó significativamente. La idea, ya sembrada, de convertir a la Marina de guerra española en el brazo armado eficiente capaz de sostener la primacía hispana en el Caribe estaba tan asentada que sus sucesores, Mateo Pablo Díaz Labandero²⁵⁴ y José de la Quintana²⁵⁵, no tuvieron la menor dificultad en sostener la idea, los modos, los métodos y los recursos que llevarían, poco más

²⁵⁴ Nombrado Secretario de Estado de Marina e Indias interino el 4 de noviembre de 1736.

²⁵⁵ Nombrado Secretario de Estado de Marina e Indias el 7 de marzo de 1739.

Gráfica 3
Gastos construcción naval, 1726-1740



tarde, a Ensenada a encumbrarse como el máximo exponente del renacimiento de la Armada española del siglo XVIII, tras Patiño. El incremento, fue obviamente compartido por la península, donde en esta etapa se pusieron también las bases sólidas que encumbraron a la Armada en décadas posteriores²⁵⁶.

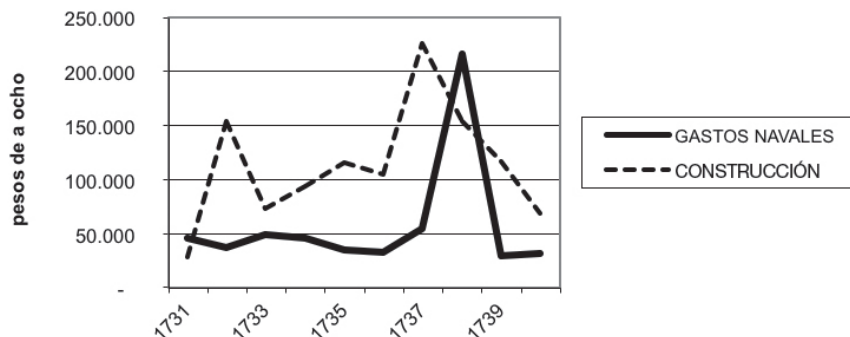
Una conclusión interesante de la gráfica es la fuerte dependencia coyuntural que tenía el astillero habanero de las condiciones políticas internacionales imperantes en cada momento. Los rumores de guerra y el estallido efectivo de la misma en 1739 afectó, como no podía ser de otra forma, la actividad constructiva. La tendencia descendente cabe achacarla, por consiguiente, únicamente al cortocircuito que sufría La Habana con respecto a su matriz vital –México– y a la dificultad de continuar la fábrica naval ante el peligro, creciente en determinados momentos, de ataque o invasión enemiga. Este fue, sin duda, uno de los grandes hándicaps de La Habana como astillero Americano, pues su situación y su importancia militar era tal, que podía quedar fuertemente afectada incluso por simples rumores bélicos. De igual manera, su dependencia crónica del dinero mexicano, excesiva en la etapa inicial, hizo que cuando el cordón umbilical quedaba roto las consecuencias para el astillero –y la ciudad en su conjunto– fueran desastrosas en términos financieros.

Por último, la siguiente gráfica es una muestra interesante de las diferentes tendencias que entre 1731 y 1740 tuvieron los dos componentes del astillero.

Son fácilmente comparables las distintas tendencias y coyunturas que afectaron a la construcción naval militar y al astillero en su actividad de mantenimiento de flotas y navíos sueltos. El extraordinario gasto naval durante los primeros años de la década de 1740 estaba directamente relacionado con la estancia en puerto de nada menos que una flota completa de 12 navíos espa-

²⁵⁶ Para un análisis comparativo sobre las construcciones durante este periodo en otros astilleros españoles, pueden consultarse: RAMÍREZ GABARRAS, M. *La construcción naval militar española, 1730-1980*. Madrid: Ed. Bazán 1980, pp. 17-35; PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, María Teresa. *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editorial Naval 1992, pp. 180-183 y QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid: Ministerio de Defensa 2004, pp. 224-255.

Gráfica 4
 Construcción y gastos navales, 1731-1740



ñoles, comandada por Rodrigo de Torres y que había entrado en La Habana a comienzos de 1741. En esta tesitura, lo realmente milagroso es que se hubiera podido continuar con la labor de construcción de bajeles, ya que las tensiones sobre la tesorería local son fácilmente imaginables. Estas diferencias entre los elementos destinados a la fábrica y al sostenimiento de armadas serán la tónica habitual en la historia de su actividad como industria naval a lo largo del siglo XVIII, y son muy importantes para diferenciar unos y otros elementos que, avanzando el tiempo, llegaron claramente a una colisión frontal de intereses en el seno del astillero; colisión que finalmente, acabaría por perjudicar a la fábrica en beneficio del sostenimiento de flotas y marinos. La posición de La Habana como único astillero verdaderamente importante de América tuvo, por tanto, consecuencias negativas al actuar como un imán de todos los buques y flotas españolas en el Caribe. El simple hecho de que una flota (e incluso un simple navío) pasara largas temporadas en su bahía generaba enormes costos que, de ninguna manera, estaban presupuestados, con el subsiguiente desequilibrio de las arcas locales y un efecto negativo inmediato sobre la mera construcción naval.

La Real Compañía de La Habana y el empuje de la construcción naval, 1740-1750

La muerte de Patiño en 1736 y la de Campillo en 1743 dejaron a Juan de Acosta sin sus dos grandes valedores dentro del astillero habanero. Su forma de hacer política dentro del consorcio de intereses que se cruzaban en La Habana, y que giraban en esta etapa fundamentalmente en torno a la construcción naval militar, podía resultar beneficioso en última instancia al interés de la Marina –su desarrollo como potencia equiparable a la inglesa– pero generaba tales tensiones que, probablemente, las consecuencias finales no podían ser muy beneficiosas. Por eso, no es exagerado decir que después de la muerte de Patiño, Acosta cayó en desgracia en Madrid y sus enemigos en La Habana lo

aprovecharon para ir desplazándole paulatinamente, hasta que tras el fenecimiento de Campillo su estrella se apagó casi totalmente.

Esto no quiere decir que la fábrica naval se viera perjudicada, antes al contrario. Aunque Acosta siguió siendo capitán de la Maestranza hasta su misma muerte, en 1740 se produjeron hechos que cambiaron notablemente la fisonomía del astillero y su forma de construir navíos.

La Corona había percibido desde las primeras décadas del siglo XVIII que existían otras posibilidades de hacer comercio con las Indias y beneficiarse, así, de los múltiples intereses que convergían en América. Las sociedades mercantiles jugaron el papel de precursoras de lo que en la segunda mitad de la centuria sería la libertad de comercio. Estas sociedades basculaban entre los intereses netamente privados y el servicio a la monarquía, ofreciendo un gran volumen de intercambios comerciales a cambio de ciertas ventajas fiscales y económicas mutuas. La monarquía se aseguraba el abastecimiento de áreas completas Americanas a cambio de servicios alternativos, bien de tipo económicos o de otra naturaleza, como contratos específicos o compromisos concretos de todo tipo. La primera compañía que abrió fuego fue la Compañía Guipuzcoana de Caracas, en 1728, y fue tal el éxito que pronto se multiplicaron por la geografía Americana²⁵⁷.

La consabida importancia económica y militar de Cuba la puso en el epicentro de los enclaves Americanos que podían quedar enlazados con la metrópoli a través de estas compañías de comercio. La fuerte e influyente presencia vasca en la isla sin duda pudo haber jugado un gran papel en el nacimiento en 1740 de la Real Compañía de la Habana, en especial gracias a su primer presidente, Martín de Aróstegui, que llevaba ya años haciendo negocios en la isla alrededor del tabaco. Fue precisamente el tabaco el motor inicial del nacimiento de la Real Compañía, cuya acta fundacional, de 18 de diciembre de 1740, establecía entre las obligaciones de la Compañía: 1.-la adquisición de azúcar, cueros, etc. y su transporte a España, 2.-el abastecimiento de géneros a la isla, 3.-la conducción de pertrechos a La Habana para la construcción de navíos, 4.- el abastecimiento del presidio de La Florida y la conducción de familias canarias allí, y 5.-el establecimiento en Cuba de guardacostas para un comercio más eficaz²⁵⁸. El origen de este consorcio mercantil fue, por consiguiente, el asiento de tabacos que anteriormente se había concedido a Aróstegui por decreto de 4 de agosto de 1739 (sucediendo al mismo asiento que ostentaba José de Tallapiedra), y que debido al éxito tuvo a bien ampliarlo en forma de Compañía de comercio con él mismo como presidente²⁵⁹.

²⁵⁷ Para un análisis del papel jugado por estas compañías pueden verse: DÍAZ TRECHUELO, M. L. *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla: EEHA 1965; GÁRATE, Monserrat. *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Publicaciones 1990; MATILLA, M. J. «Las compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen». *La economía española al final del Antiguo Régimen* (M. Artola ed.), vol. IV. Madrid: Alianza Editorial 1982; RICO, R. *Las reales compañías de comercio con América*. Sevilla: EEHA 1983.

²⁵⁸ GÁRATE, Monserrat. *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País 1993, p. 22.

²⁵⁹ AGI Ultramar, 891, informe fechado en Madrid a 26 de abril de 1749.

La Corona, conocedora de las posibilidades económicas que tenía la naciente compañía de comercio, no quiso desaprovechar la ocasión para enlazar los intereses de sus accionistas con los suyos propios. Los contactos se sucedieron rápidamente en vista de que las necesidades parecían convergir. Madrid necesitaba construir navíos lo más rápidamente posible, contando además con el capital subyacente a toda compañía mercantil, mientras que esta abogaba por incrementar sus negocios haciéndose garante del monopolio de su principal actividad, es decir, el tabaco. Aunque en teoría fue un acuerdo, la firma de un asiento separado para la construcción de bajeles en Cuba fue más bien una condición indispensable para que la Real Compañía de La Habana se hiciera finalmente con el control del tabaco cubano, lo que es constatable en las mismas cláusulas del acuerdo. Así, mediante Cédula de 4 de junio de 1741 la Real Compañía de La Habana se comprometía a la construcción de navíos y provisión de víveres por un periodo de diez años²⁶⁰.

(...) se obligó por tiempo de diez años a tener contruidos enteramente en cada uno, y votados al agua, tres o cuatro bajeles del porte que S.M. prescribiese, bajo de las medidas que señalase el constructor (...) recibiendo en tres plazos la paga de setenta y cinco mil pesos por uno de setenta cañones; de sesenta y seis mil, por el de sesenta y seis cañones; sesenta mil por el de sesenta cañones; por la fragata de cincuenta y seis cañones, cuarenta y nueve mil pesos; por la de cuarenta y seis cañones, treinta y seis mil pesos; por la de cuarenta cañones, veinte y seis mil pesos; y por la de treinta, diez y nueve mil pesos²⁶¹.

La Compañía se obligaba también a hacer la motonería a los buques, aspecto este que no entró en el antiguo asiento de Acosta, así como a compartir con este la madera para el arsenal. En caso de que se le solicitase, debía también proveer de maderas a los arsenales peninsulares, así como a suministrar, por el mismo tiempo de diez años, las raciones ordinarias y de dietas, géneros sueltos y otras piezas para los navíos de Armada destinados a este puerto con un descuento del 5% en relación con el asiento de 1738 que tenía Pedro Miguel García Menocal. Igualmente, debía ampliar el arsenal con un nuevo y fuerte cercado de paredes altas y al calafateado completo de los navíos.

El pago de los buques a la Compañía debía hacerse con fondos de México «con intervención del ministro de Marina» y por terceras partes: la primera antes de poner la quilla, la segunda una vez se bajasen las cubiertas y la última cuando se hubiera botado al agua. Es muy importante el punto XIX del asiento, en que están insertas las condiciones de pago mencionadas, y cuya frase final expresaba textualmente:

(...) en inteligencia de que de experimentar la Compañía considerable atraso en los pagamentos, no ha de estar obligada a la construcción.

²⁶⁰ Ibidem.

²⁶¹ AAB Expediciones a Indias, 25, hay copia también AGS Marina, 645.

Más adelante la Compañía adujo razones económicas y de excesivo costo de los bajeles para poder desentenderse de este oneroso asiento, pero curiosamente nunca pudo aducir retraso en las remisiones de Nueva España que, como se verá más adelante, fueron muy importantes. Esto induce a pensar que la Corona era consciente de que hacía un gran negocio con este asiento, y que para evitar cualquier resquicio legal que pudiera ser usado por la Compañía para frenar o incluso anular el contrato, se encargó de que el dinero de México, en este caso, nunca faltara.

De cualquier forma, para hacer posible el cumplimiento de todas estas amplias y complicadas obligaciones, a la Compañía se le otorgaron algunas facilidades en la adquisición de materiales, traslado y utilización de espacios, y otras prebendas pero que, a la larga, no sirvieron para acomodar bien ambos intereses. Algunos de estos beneficios eran: 1.-poder adquirir los materiales para la construcción y carenas de navíos, 2.-traer el hierro y demás géneros necesarios para dicha construcción, libres de derechos reales, 3.-comprar los ganados para la provisión de armada, a precios corrientes, 4.-ocupar para almacenes el sitio necesario en las obras destinadas para los fines del Real Servicio fuera del astillero, 5.-adquirir los víveres y géneros de la provisión de su cargo en la isla y faltando en ella, donde los hubiere, sin pagar derechos reales por su entrada, y 6.-tener las haciendas de ganados que fuesen necesarias y fletar con antelación los buques, carros y bestias que hubiese menester, todo a los fines de su obligación²⁶². Además se le permitía, fiscalizado por el ministro de Marina, usar libremente los montes de la isla para el corte de maderas, tanto a sotavento como a barlovento, prohibiéndose a cualquier otra persona el uso de los mismos.

Paralelamente, el asiento cercenaba, legalmente, los poderes antes omnímodos de Juan de Acosta. El punto XXI del contrato indicaba que en el astillero se encontraban los constructores Pedro de Torres, Juan de Acosta y Juan de Mora, y que sería el rey quien decidiera en su momento quien se encargaría de la dirección técnica de las obras. Finalmente se nombró a un peninsular, José de Azueta, la dirección absoluta de la construcción de bajeles, aunque interinamente se dispuso que ocupara ese puesto a Pedro de Torres, precisamente el enemigo más acérrimo que tuvo Acosta en su etapa de asentista. Malos tiempos para el antiguo asentista...

Sin embargo, el principal problema con el que se encontró la Compañía fue la coyuntura bélica en que se desarrolló el contrato. En efecto, la guerra de la Oreja de Jenkins contra Inglaterra, que comenzó en 1739 y se extendió hasta 1748, influyó decisivamente en los mecanismos financieros y técnicos que sostenían al astillero y a la propia Compañía, lo que provocó la lógica lentitud de los trabajos por la carencia de materiales de España. Igualmente, la Compañía hubo de enfrentarse al problema de liquidez en una coyuntura bélica en la que los recursos escaseaban y debían repartirse entre las labores propiamente constructivas, el sostenimiento de las escuadras surtas en puerto y el incremento de las defensas en caso de ataque inglés. Lo más llamativo de este caso fue que, pese a que la tesitura era abiertamente desfavorable, la

²⁶² AGS Marina, 645, informe de 19 de diciembre de 1748.

construcción naval a cargo de la Compañía jamás cesó, constituyendo un caso paradójico de alta eficiencia a pesar de los imponderables señalados.

Los trabajos no comenzaron hasta el 1 de mayo de 1742 cuando se inició la fábrica del navío *Nueva Reina*, seguido el 16 de junio del mismo año por el *Nuevo Invencible*²⁶³, ambos de 70 cañones. El 27 de mayo de 1743 era acabado el *Nueva Reina*, aunque aún no se entregaría oficialmente a la Armada hasta diciembre del mismo año pues los navíos construidos en La Habana, si no se les artillaba in situ, algo muy habitual ante la carencia de medios de esta naturaleza en Cuba, debían viajar a España para ser armados y revisados al completo, en concreto en el arsenal de La Carraca, en Cádiz. Lo mismo le ocurrió al *Nuevo Invencible* que, finalizado el 19 de diciembre de 1743 no sería entregado hasta la primavera de 1744²⁶⁴.

No iba a ser este, precisamente, el peor problema que iban a tener la Compañía en La Habana. La actividad bélica por la que pasaba el Caribe y las flotas españolas que surcaban aquellos mares en protección de los diferentes enclaves estratégicos, generaron insolubles problemas a los técnicos habaneros y a los responsables de la construcción naval. Al ser La Habana el mejor puerto, el más protegido y con el arsenal más nuevo y completo del Caribe hispano, todas las flotas arribaban allí para carenar, reparar desperfectos o simplemente para pasar largas temporadas entre salida y salida. Los gastos que ocasionaban en el arsenal eran enormes y además se absorbían materiales que eran indispensables para la fábrica de bajeles que llevaba a cabo la Compañía.

En efecto, en 1740 había partido nuevamente hacia América una escuadra al mando de Rodrigo de Torres²⁶⁵. Tras una breve estancia en Cartagena de Indias, en donde desembarcó los refuerzos que se opondrían victoriosamente al almirante inglés Edward Vernon en 1741, la flota de Torres partió hacia La Habana, a donde arribó el 22 de febrero de 1741²⁶⁶. Desde ese instante, la prioridad para el astillero fue la conservación de tan impresionante flota, por lo que se tuvo que pedir constantes remisiones de dinero al virreinato novohispano. Así, año tras año, el astillero liquidaba enormes proporciones de numerario llegado de México, y una vez que hubo comenzado la fábrica a cargo de la Compañía, estos gastos empezaron a ser una verdadera losa. Pese a que la construcción seguía buen ritmo, tanto la Compañía como Torres eran conscientes de las dificultades financieras de sostener una docena de navíos, las pagas de su marinería, y continuar en grada con las labores de construcción, siempre supeditadas al acopio de materiales y dinero suficiente

²⁶³ En algunos listados de navíos aparece con el nombre de *Invencible*, aunque yo prefiero usar aquí el oficial que se usó en la documentación.

²⁶⁴ AGI Ultramar, 995, Informe de Nicolás José Rapún de 6 de febrero de 1757.

²⁶⁵ Torres partió de Ferrol el 31 de julio de 1740 rumbo a las aguas Americanas, llegando a Santo Domingo el 15 de septiembre. Tras la preceptiva aguada y reparación de buques, la flota española apareció frente a las costas de Santa Marta el 16 de octubre, para finalmente arribar a Cartagena de Indias el 23 del mismo mes. La escuadra de Torres, compuesta por 12 navíos, llevaba más de 2.000 hombres de refuerzo para Cartagena.

²⁶⁶ MEMBRILLO BECERRA, F. J. *La batalla de Cartagena de Indias*. Sevilla: Publidisa 2011, p. 96.

para todas estas erogaciones. Además, a la escuadra original de Torres habría que añadirles otros buques que operaban en la zona y que elevaron el número total de los que necesitaban reparos y mantenimientos a 19 en noviembre de 1742²⁶⁷. De hecho, en abril de 1744 el propio Torres informaba a Ensenada de los grandes dispendios que causaban sus buques «consumiendo mucha jarcia del aparejo y parte de sus velas»²⁶⁸. Hubo navíos, incluso, que necesitaron tal cantidad de arreglos que quedaron en grada muchos meses, como el *Príncipe*, *El Fuerte* y el *Santa Ana*. Este último fue desmantelado de su artillería para que se trasportara al recientemente concluido *Nueva Reina*²⁶⁹.

Uno de los aspectos que trató de proyectarse en este asiento con la Compañía fue la homogeneidad y uniformidad técnica y constructiva de todos los navíos fabricados tanto en América como en España. Hasta ahora resultaba muy habitual que aunque los planos de los diferentes buques fueran técnicamente iguales, cada constructor en cada astillero incluyera alguna variación de su propia mano. Esto provocaba que no existiera en la Armada dos buques verdaderamente idénticos hasta bien entrado el siglo XVIII, lo que además era más caro para la hacienda pública pues los aparejos eran diferentes y no se podían disponer de piezas de repuesto para varios buques. Desde La Carraca ya se avisó de este problema, bien detectado allí pues era el sitio natural para reparar los navíos Americanos, armarlos y pasarles revisiones técnicas. Por este motivo, el constructor Alejo Gutiérrez de Rubalcaba solicitaba a Ensenada un especial cuidado y vigilancia con los nuevos navíos que estaban saliendo e iban a salir de La Habana²⁷⁰.

Esto derivó en una evidente lentitud en la fábrica de navíos, que pronto fue advertida por el rey y a mediados de 1745 lo hacía saber a la dirección de la Compañía por medio de su ministro Ensenada:

El 4 de dic. llegó a este puerto la fragata de 50 cañones nombrado San Vicente, propia de esta Real Compañía, e inmediatamente nos hizo saber el gobernador de esta lo que de orden de S.M. se dignó escribir V.E, de 20 de agosto, previniéndonos en la lentitud con que se obra en la fábrica de navíos para S.M. nada conforme a nuestra obligación y que no debe motivar la falta de herrajes mandados labrar tiempo ha; y que si en lo sucesivo no se enmienda este defecto esto será del mayor desagrado de S.M. removida la Compañía del encargo, poniendo quien se empeñe o de cuenta de su real Hacienda²⁷¹ ...

La respuesta de los responsables de la Compañía fue inmediata:

Cuando se recibió la orden para la fábrica de 3 navíos de 70 y dos de 80 cañones, y suspender la de los 4 de 60, anteriormente man-

²⁶⁷ AGS Marina, 398, Torres a Campillo, carta de 9 de diciembre de 1742.

²⁶⁸ AGS Marina, 313, Torres a Ensenada, carta de 14 de abril de 1744.

²⁶⁹ Ibidem.

²⁷⁰ AGS Marina, 313, carta de Rubalcaba a Ensenada de 10 de marzo de 1744.

²⁷¹ AGI Santo Domingo, 500, carta de 12 de enero de 1745.

dados construir; estaba para ellos la mayor parte de las maderas labradas y en tiro, con crecido gasto de la Compañía; ...y a Vizcaya dio orden de acelerar la labor de los herrajes correspondientes a los de 70 y 80, y suspender la de los de 60, destinando a traerlos la fragata el San Vicente, pero llegando a tiempo que estaban hechos y remitidos parte a Cádiz, para enjunque de la fragata San Cristóbal, y paquebote San Francisco de Asís²⁷²...

Mientras estas discusiones se sucedían, la fábrica de bajeles continuaba pese a los inconvenientes evidentes de saturación de navíos en el puerto. El 15 de abril de 1744 se iniciaron conjuntamente la fábrica de los navíos *Nuevo Conquistador* y *Nuevo Dragón*, ambos de 60 cañones, que serían finalmente acabados el 28 de enero y 2 de mayo de 1745 respectivamente, aunque no se entregaron a la Armada hasta el otoño de dicho año²⁷³. El 8 de agosto de 1745, en medio de la polémica acerca de los retrasos entre la Compañía y Ensenada, se pudo comenzar un nuevo navío, el *África*, de 70 cañones, y que sería finalizado el 17 de agosto del año siguiente.

Se estaban construyendo 4 navíos de 60 cuando la victoria naval de Navarro en Siscié (Toulón) en 1744 hizo cambiar de opinión al rey sobre el artillado de los buques que se construían en los diferentes arsenales²⁷⁴. En un claro ejemplo de la falta de planificación general y carencia de flexibilidad, simplemente se ordenó detener las obras en La Habana para que se procediera a la construcción de 3 navíos de a 70 y 2 de a 80 cañones. Este incomprensible cambio sobre la marcha trastocaba completamente los planes de la Compañía, que ya había efectuado cortes de madera pensando en las medidas y tonelaje de los navíos de a 60 cañones. No es difícil imaginar la furia de Aróstegui al comprender la absurda petición que hacía perder tiempo y dinero a todos los actores implicados en la fábrica de navíos. Pero además, el costo que se originaba con los nuevos pedidos se había disparado por múltiples circunstancias. La necesidad de mayores cantidades de madera obligó a la Compañía a desplazarse cada vez más lejos en busca de bosques adecuados, lo que incrementaba el costo notablemente. El acarreo de la madera resultaba más gravoso, y la dirección de la Compañía no estaba muy alegre con el nuevo cambio sobre el proyecto original que la obligaba a construir una nueva serie de buques sin planos específicos y sin haber concluido los anteriores. Además, faltaban herrajes provenientes de España que, debido a la guerra, se demoraban lo suficiente como para ralentizar el ritmo constructivo²⁷⁵. La consecuencia inevitable fue el caos y los reproches. La Compañía, obviamente, alegaba que no era suya la culpa de los nuevos cambios, ya que no estaban prefijados en el asiento original:

²⁷² AGI Santo Domingo 500, Aróstegui a Ensenada, 12 de enero de 1746.

²⁷³ AGI Ultramar, 995, Informe de Nicolás José Rapún de 6 de febrero de 1757.

²⁷⁴ GÁRATE, Monserrat. *Comercio ultramarino*. Op. cit., p. 71.

²⁷⁵ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización de Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: IberoAmérica 2011, pp. 266-267.

El ser solo navíos gruesos los que pide S.M. aumenta notablemente el costo de cada uno, e imposibilita fabricar al año tantos como pactó la Compañía, porque las maderas de este porte se hallan muy distantes y V.E. lo habrá reconocido en los cuadros que hizo el jefe de escuadra Andrés Reggio y el ministro de Marina Montalvo (...)y también atrasa la conducción de los herrajes de Vizcaya,(...) y que el tener al cuello el cuchillo de tan enormes quebrantos en cada navío, y los que ha padecido con la contraorden de suspender la fábrica de 4 de 60²⁷⁶.

Por si fuera poco, el rey acusaba a la Compañía por no haber cumplido con la obligación de transportar a La Habana pertrechos, herrajes y otros géneros, a lo que a su vez respondía la Dirección con una mal disimulada denuncia al monarca, por no haber cubierto los 50.000 pesos correspondientes al importe de sus acciones en la empresa con cargo a los derechos procedentes del tráfico de negros. Las cuentas de la Compañía, sencillamente, empezaban a no cuadrar dramáticamente y el propio Montalvo anunciaba una pronta bancarrota²⁷⁷. Los argumentos de Aróstegui eran bastante convincentes. Los navíos *Nueva Reina* y *Nuevo Invencible* que se terminaron en 1744 costaron a la Compañía 253.683 pesos (cada uno 126.841 pesos), pero la Compañía aducía que solo se les había pagado por ambos 150.000 pesos, lo que suponía una pérdida de 103.683 pesos. Igualmente, los navíos *Nuevo Conquistador* y *Nuevo Dragón* que se terminaron en 1745, habían representado un costo de 234.584 pesos, pero solo se les habían ingresado 120.000 pesos, por lo que los sufridos comerciantes habían tenido unas pérdidas de 114.584 pesos. Por consiguiente, con los cuatro primeros navíos la Compañía de La Habana había tenido pérdidas por valor de 218.267 pesos... efectivamente, muy mal negocio²⁷⁸. Pese a todo este cúmulo de reproches y contraórdenes, las obras continuaron, y la Compañía trató por todos los medios de cumplir sus obligaciones, aunque la Corona no hiciera otro tanto con las suyas.

Toda esta actividad estuvo fiscalizada, como no podía ser de otra forma, por el comisario de Marina Lorenzo Montalvo, y por el cada vez menos influente Juan de Acosta. Tanto uno como otro procuraban mantener informados de los avatares tanto a los directores de la Compañía como a sus señores en España. En abril de 1745 Acosta envió un amplio informe contable con el costo de la carena y reparo de navío *Nueva España*, que se hallaba en puerto, y cuyo coste total ascendió a 33.424 pesos, casi la mitad de lo que habría costado uno nuevo²⁷⁹. Por su parte, la carena del *San Antonio* había generado un desembolso de 15.694 pesos²⁸⁰. A finales de dicho año también se notificó

²⁷⁶ AGI Santo Domingo 500, Aróstegui a Ensenada, 12 de enero de 1746.

²⁷⁷ GÁRATE, Monserrat. *Comercio ultramarino...*, p. 87.

²⁷⁸ AGI Ultramar, 995, Informe de Nicolás José Rapún de 6 de febrero de 1757.

²⁷⁹ AGS Marina, 314, Acosta a Ensenada, 17 de abril de 1745.

²⁸⁰ AGS Marina, 313.

la intención de construir una nueva grada para navíos de 70 cañones, y poder fabricar cinco al mismo tiempo de manera que pudiese cumplirse los deseos de Su Majestad. Al parecer esta decisión se había tomado conjuntamente entre Aróstegui, Torres, Montalvo y Acosta²⁸¹ siguiendo instrucciones de Madrid. Pedro de Torres confirmó esta decisión indicando que la nueva grada bien podría hacerse ubicándola junto a la muralla donde estaba el astillero de forma que estuviese al mismo tiempo bien protegida²⁸².

Mientras las disputas en torno a la nueva tipología naval continuaban, y ya se hacían más que latentes las tiranteces entre la Compañía y las autoridades locales y peninsulares, lo más preocupante era la ingente cantidad de recursos que estaba absorbiendo la numerosa escuadra de Torres. Un informe de 1743 indicaba que el gasto que había provocado en La Habana la estancia de 23 meses de la escuadra de Rodrigo de Torres, con unas tripulaciones de 4.458 hombres, supuso un gasto de nada menos que de 1.340.121 pesos²⁸³. De hecho, el navío *Santa Ana* necesitaba tantas reparaciones que se optó por desarbolarlo y utilizar su material para el resto de navíos del astillero. Las estancias de los navíos en el arsenal eran constantes, y las reparaciones y arreglos permanentes; veamos unos ejemplos:

- en septiembre de 1744 estaban presentes el *Real Familia*, *San Antonio*, *Nueva España* y la fragata *Susana*, en las que se hizo reparaciones.
- en enero de 1745 se mantenían los navíos *Real Familia*, *Fuerte*, *Invencible* (en estos tres se estuvieron haciendo reparaciones), y el *Santiago*.
- en 14 de mayo de 1745 estaban reparándose en el astillero los navíos *Reina*, *Invencible*, *San Antonio*, *Fuerte*, *Real Familia* y *Nueva España*²⁸⁴.

Por otra parte, la necesidad de transportar las maderas por mar, requería a juicio de Acosta y de Montalvo, un número enorme de balsas. Y aunque advertían que la Compañía había destinado para aquel transporte bastantes medios parece que no era suficiente. Montalvo comunicaba a España la negativa de los directores de la Compañía a continuar las obras si no se tenían previamente todas las maderas, al tiempo que dejaba constancia de que se les había entregado un importante adelanto de cien mil pesos por dos navíos que debían concluir ese año²⁸⁵.

Por supuesto, Martín de Aróstegui, también informaba a Ensenada de los pormenores del asiento de construcción naval de manera que pudiese contrarrestar las críticas de sus rivales y aprovechando para informar de las cantidades de maderas que precisaban:

²⁸¹ AGS Marina, 314, Andrés Reggio a Ensenada, 1 de noviembre de 1745.

²⁸² AGS Marina, 314, Torres a Ensenada, 1 de noviembre de 1745.

²⁸³ AGI Santo Domingo, 2106, informe de 16 de marzo de 1743.

²⁸⁴ AGS Marina, 313.

²⁸⁵ AGI Santo Domingo, 500, Montalvo a Ensenada, 4 de octubre de 1746.

(...) de los tres navíos de 70 que se construyen para S.M., por la Compañía, que no pierde tiempo sin embargo no haber llegado los herrajes para ellos y los de 80 (...) La Compañía cumplirá el plan formado por Lorenzo de Montalvo y el constructor Juan de Acosta (...) y está persuadida de que S.M. indemnizará los graves quebrantos (ya que) el asiento se hizo con ventajosísimos precios para S.M.; que la Compañía fabricaría de todos portes, hasta fragatas; y que disfrutaría de sus buques llevándolos a España con ciertos costos que le dejarían ventajas que no se han verificado²⁸⁶.

El 14 de enero de 1746 se había comenzado la fábrica del navío de 70 cañones *Vencedor*, y el 1 de agosto el *Tigre*, del mismo porte. Ambos, junto con el *África*, ocuparon las tres gradas principales del arsenal durante todo el año, ya que no se acabaron hasta el 22 y 17 de diciembre de 1746 respectivamente²⁸⁷. Los gastos de estos navíos también fueron un problema, puesto que la Compañía alegó que habían costado 176.000 pesos cada uno, mientras que la real hacienda solo les había desembolsado 75.000 pesos por cada buque. Aróstegui, por supuesto, estaba preparando el terreno para escapar de un asiento naval que cada vez se hacía más oneroso para sus intereses.

En el ínterin, el problema de los repuestos, maderas y herrajes seguía siendo crónico, y probablemente una de las causas del excesivo precio de algunos bajeles. En diciembre del mismo año, volvía Aróstegui a informar sobre el asunto cuando la falta de herrajes se hacía cada vez más dramática y amenazaba con interrumpir las construcciones. Para solucionar en lo posible aquella deficiencia que ralentizaba la fabricación de los navíos, Montalvo instó, tanto a los directores de la Compañía en la isla, como a Miguel Antonio de Zuaznávar que, como apoderado de la Compañía en España, residía en Madrid, para que acelerara el envío de estos indispensables herrajes, que estaban proyectados tanto para los navíos de 70 como para los dos de 80 que debían empezarse²⁸⁸.

Y si los herrajes y materiales representaban un inconveniente, aún lo era más los terribles costos del mantenimiento de la flota de Rodrigo de Torres, que apenas hacía cortas salidas y se refugiaba en La Habana, donde se carenaban y mantenían permanentemente. Solo la carena del *Real Familia* generó un costo en la primavera de 1746 de 32.000 pesos²⁸⁹. Un informe de Juan Acosta sobre los buques que se estaban carenando y reparando alertaba sobre sus crecientes gastos y el peligro de frenar la construcción de los nuevos navíos. En la primavera de 1746 estaban en proceso de mantenimiento los navíos *Invencible*, *Fuerte*, *Nueva España* y *Conquistador*; la fragata *Sara*, los Bergantines *Carmen*

²⁸⁶ AGI Santo Domingo, 500, Aróstegui a Ensenada, 11 de octubre de 1746.

²⁸⁷ AGI Ultramar, 995, Informe de Nicolás José Rapún de 6 de febrero de 1757.

²⁸⁸ AGI Santo Domingo, 500, Montalvo a Ensenada, 10 de marzo de 1747.

²⁸⁹ AGS Marina, 314, Acosta a Ensenada, 4 de abril de 1746.

y *Aviso*, y las balandras *Bendición* y *Juana*²⁹⁰. A finales de 1746 el problema principal lo constituían las arboladuras para los dos navíos de 80 cañones que debían comenzarse inmediatamente, seguidos por otros tres de a 70 cañones. Montalvo hizo llegar esta preocupación a todas las autoridades competentes, y por supuesto también al virrey de Nueva España. Juan Francisco Güemes y Horcasitas notificó desde México la conveniencia de que se cortaran arboladuras en Coatzacoalcos, ya que tenía noticias de su calidad, a lo que finalmente se unió Montalvo pues los montes de La Habana no podía abastecer para tanta demanda²⁹¹. Las dificultades madereras de Cuba, ni que decir tiene, supusieron un acicate para esta industria en el virreinato donde ya se había firmado un primer asiento en 1742 entre la Real Hacienda y el capitán Andrés Bermejo para surtir maderas en la coyuntura bélica de la guerra de la Oreja de Jenkins²⁹². En adelante, la acumulación de problemas con los suministros navales de La Habana, no siempre bien surtida desde la península o en la propia isla, generó toda una economía en el virreinato encarada a ofrecer al astillero no solo de maderas, sino también, lino, cáñamo, brea o alquitrán²⁹³.

Pero las complicaciones no quedaban ahí. Montalvo puso en alerta con su habitual vehemencia ante otro problema que empezó a surgir en toda su magnitud. La partida a España de los últimos navíos, con menos marinería de la que precisaba, había dejado sin material humano las futuras nuevas construcciones de buques. Pese a la recluta forzada de vagabundos en Nueva España, se temía que no hubiera forma de llenar las 1.200 plazas que hacían falta para los 5 buques de 70 y 80 cañones que debían empezarse en breve²⁹⁴. El problema no era menor, porque sin hombres estos buques simplemente quedarían sin posibilidad de hacerse a la mar. El asunto trató de resolverlo Montalvo de la única manera que conocía: proponiendo un ambicioso proyecto de matrícula de mar al ministro Ensenada. Este proyecto, solicitado en 1747, buscaba remediar un inconveniente que podía ser dramático en el futuro inmediato, ya que Montalvo argumentaba convincentemente que sin gente para los buques se podría producir un molesto e innecesario trasvase de personal desde la Maestranza hacia los navíos, cuyas pagas aparentemente eran más suculentas. Aunque el plan fue aprobado el 15 de octubre de 1747, la oposición del gobernador Cagigal impidió su puesta en marcha. Habría que esperar hasta 1776 para que la matrícula de mar en Cuba fuera puesta verdaderamente en marcha²⁹⁵.

Pero la vida seguía. Al mismo tiempo se tomaba la determinación de desguazar y desarbolar el navío *Príncipe*, ya que una Junta de constructores había

²⁹⁰ AGS Marina, 314, Acosta a Ensenada, 21 de abril de 1746.

²⁹¹ AGS Marina, 314, virrey Güemes y Horcasitas a Montalvo, 12 de octubre de 1746.

²⁹² ANDRADE, Germán Luis. *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*. México: Instituto Mora 2006, p. 88.

²⁹³ ANDRADE, Germán Luis. *Op. cit.*, pp. 106-120.

²⁹⁴ AGS Marina, 314, Montalvo a Ensenada, 19 de octubre de 1746.

²⁹⁵ MARTÍNEZ SHAW, Carlos. «La introducción de la matrícula de mar en Indias» en *El sistema Atlántico español (siglos XVI-XIX)*. Madrid: Marcial Pons 2005, p. 273.

determinado que su reparación era excesivamente costosa, y eso que ya se había carenado en abril de 1745²⁹⁶. En febrero de 1747 se empezaba la fábrica de la fragata *Flora* que, aunque no estaba recogida en el asiento de la Compañía, se estimó necesaria para los viajes de Veracruz a La Habana. Finalmente, y como agua de mayo, la llegada a mediados de año de la fragata *San Vicente* desde España cargada con todo tipo de herrajes y material de construcción parece que sirvió, por fin, como acicate para el comienzo de la fábrica de los importantes navíos de 80 cañones²⁹⁷. En efecto, ambos se empezaron el 1 de julio de 1747, siendo bautizados con los nombres de *Fénix* y *Rayo*. Y si los géneros de hierro parecían escasear en la isla, ya fuera por las dificultades que tenían los navíos de hacerlos llegar desde la metrópoli, ya porque una mayor demanda también en la metrópoli absorbía gran parte de la producción, las maderas para embarcaciones por contra, empezaron a nutrir de nuevo el astillero. Son muy detallados los informes que se redactaron sobre el posible aprovechamiento de una gran variedad de maderas de la isla y que cada vez empezaron a adaptarse más a los nuevos tipos de buques en grada. Asegurado al parecer el suministro de herrajes, clavazón y otros géneros, Montalvo, en representación de los intereses reales, daba también instrucciones permanentes para que se pusieran al corriente de las operaciones en tomo a los cortes de madera. Así, en agosto de 1747, podía comunicar felizmente al Marqués de la Ensenada sobre las labores que llevarían a cabo en aprovechamiento de los navíos de 80 cañones²⁹⁸.

En principio, el corte de madera fue bastante bien durante todo el año 1747 y 1748, ya que las autoridades locales, empezando por Montalvo, pusieron a disposición de los implicados en estas labores todos los recursos disponibles, incluyendo varios cientos de yuntas de bueyes²⁹⁹. Los costos de todas aquellas tareas fueron, sin embargo, muy elevados porque cada vez había que desplazarse más lejos de La Habana para obtener la materia prima. La Compañía destinó también, siempre que pudo, la mayor cantidad posible de sus propios recursos, aún sabiendo que probablemente no le serían devueltos por la hacienda posteriormente. Para Aróstegui era una historia ya conocida. La sufrida Compañía se adelantaba en los cortes de madera, poniendo además un buen número de sus propias embarcaciones al servicio del asiento naval, pero sin la más mínima garantía de que estos esfuerzos le fueran a ser validados.

Sin embargo, las reservas en madera y clavazón empezaron a agotarse a finales de 1747, especialmente estas últimas. La Compañía se mostraba positiva e informaba de que creía disponer de material para 6 navíos, y así se lo transmitió el propio Montalvo a Ensenada³⁰⁰. Pero las buenas intenciones duraron poco. En agosto de 1747 se concluyó la fragata *Flora* y a finales del mismo año la fábrica de los dos navíos de 80 cañones quedó virtualmente

²⁹⁶ AGS Marina, 314, informe de 3 de enero de 1747.

²⁹⁷ AGS Marina, 314, Montalvo a Ensenada, 18 de agosto de 1747.

²⁹⁸ GÁRATE, Monserrat. *Op. cit.*, pp 74-75.

²⁹⁹ AGS Marina, 645.

³⁰⁰ AGS Marina, 645, Montalvo a Ensenada, 2 de noviembre de 1747.

parada ante la falta de hierro. Alarmado, el propio Montalvo escribía a España en noviembre de 1747, recogiendo la cantidad de hierro y clavazón que faltaba para la entera construcción de las embarcaciones que estaban ya iniciadas: hierro 1.667 quintales y 213 quintales de clavazones de diversas medidas³⁰¹. Y en esta inquietante tesitura lo peor era que además de faltar el hierro, las maderas que sobraban en los astilleros por la detención de las obras corrían el peligro de perderse. La causa de todo esto hay que buscarla en las consecuencias nefastas de la guerra, que aún continuaba, y que cortocircuitaba las rutas oceánicas entre España e Indias: en este caso, como en tantos otros, la falta de una industria naval local fue nefasta para los intereses generales de la Corona.

En noviembre de 1747, se enviaron nuevas órdenes a los dependientes que la Compañía de La Habana tenía en España para que remitieran sin dilación «no solo el hierro que falta para la conclusión de los dos navíos de 80 cañones, sino el necesario para la fábrica de los 5 de 70...». La salida desde el puerto de La Habana con destino a España del navío *Nueva Reina*, a finales de 1747, sirvió para hacer llegar al marqués de la Ensenada noticias sobre el estado de los distintos navíos en construcción a la espera de que al regreso algunas porciones de hierro que eran indispensable se expidiesen³⁰².

A estos acumulados y consabidos problemas se les unía ahora los permanentes y onerosos gastos navales de las tripulaciones que continuaban en La Habana y que sin duda suponían un incremento de los quebraderos de cabeza del comisario de Marina. Solo las ocho pagas del navío *Nueva Reina* costaron a las arcas locales en octubre de 1747 la friolera de 210.608 pesos³⁰³. El problema de la permanencia de las escuadras en el puerto era tan grave que el mismo gobernador tuvo que intervenir ya que, al fin y al cabo, él era el responsable último de la tesorería que financiaba el astillero. En octubre, Francisco Cagigal de la Vega escribió a Ensenada para comunicarle que las escuadras en puerto no hacían ninguna presencia naval fuera que pudiese intimidar al enemigo, y que consideraba más útil las fragatas que los grandes navíos. Seguidamente añadía:

Lo más gravoso de una escuadra especialmente en este puerto son las carenas, por el quebranto y broma que padecen los navíos y las tripulaciones costosas de mantener, prontas a la deserción e imposibles de reclutar. Una fragata como las que digo se tripula con la mitad de la gente que un navío de segunda clase, con la cual puede hacer menor su combate y menos peligrosa su abordada, y si se quiere navegar de mercante en tiempo de paz será más el ahorro porque las amuras y demás cabos a que se mide el número de los hombres son mucho menores³⁰⁴...

³⁰¹ Ibidem.

³⁰² GÁRATE, Monserrat. *Op. cit.*, p. 79.

³⁰³ AGS Marina, 400-1, informe de 7 de octubre de 1747.

³⁰⁴ AGS Marina, 400, carta de Cagigal de la Vega a Ensenada, 31 de octubre de 1747.

Pero este era un problema sin solución. Mientras la guerra continuara, la presencia naval en La Habana se hacía indispensable, pese a que no asustara a nadie de sus enemigos y siguiera absorbiendo cantidades exorbitantes de dinero.

A finales de 1747 se concluyó el *Tigre*, mientras se continuaba trabajando, a ritmo lento pero sostenido, en el *Rayo* y *Fénix*. Los ritmos de construcción no podían ser altos debido a los costes tan diferentes entre lo estipulado en el asiento y la factura final. La Compañía ya sabía que era muy mal negocio este asiento, pero no podía cancelarlo unilateralmente. Ante esta enorme presión presupuestaria sobre los recursos de la Compañía, no resulta sorprendente que a lo largo de 1748 se empezaran ya a oír voces disconformes dentro de la Compañía para tratar de poner coto a la sangría económica que suponía el asiento naval o, en su caso, su completa cancelación. Aróstegui, ya estaba atento...

Montalvo era conocedor de las intenciones de la Compañía y consideraba que eran sinceras y necesarias las pretensiones de sus responsables de cancelar cuanto antes el asiento, ya que el despilfarro y la conducta de los responsables de la construcción habían llevado a la Compañía a un difícil dilema, con alto riesgo de quebrar en un par de años. Para curarse en salud e ir preparando el terreno, Aróstegui comenzó a emitir informes a lo largo de 1748 dando cuenta de todo el ímprobo esfuerzo que había resultado para la Compañía el sostenimiento de este asiento, y que incluía también mejoras en las instalaciones de La Tenaza³⁰⁵. Sin embargo, la posición de la Compañía dentro del astillero era todavía de fuerza, pues era la única con la capacidad y recursos necesarios para emprender el ambicioso proyecto constructivo, y eso no escapaba a nadie dentro del arsenal. Además controlaba gran parte del material técnico y humano que se movía por las entrañas del astillero. La Compañía disponía de grandes propiedades dentro del astillero, varios centenares de trabajadores y el control de zonas muy extensas extramuros de la ciudad donde cortar madera o transportarla. Y esto era un factor a tener en cuenta en la negociación futura sobre la posible cancelación del asiento, ya que estas propiedades estaban fuertemente valoradas y no le resultaría sencillo a la Corona hacerse cargo de ellas.

Si bien Montalvo consideraba razonable que los responsables de la Compañía trataran de distanciarse de la ruinosa tarea de la fábrica naval, no lo consideraba ni tan fácil, ni tan rápido, ni tan oportuno para los intereses del astillero. Los detalles que aportaba Montalvo son reveladores ya que no se podía prescindir de la Compañía porque era la que tenía la propiedad de los varios elementos que requería la construcción y si la Corona trataba de hacerse directamente con el control del astillero, el proceso demoraría la construcción al menos dos años, cosa que no se podía permitir en la coyuntura internacional que atravesaba España en aquellos momentos. Para aliviar la posible renuncia

³⁰⁵ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval...*, p. 267.

(o colapso) de la Compañía habanera, Montalvo exigió el envío desde la Nueva España de más de un centenar de esclavos negros para que trabajaran en las duras tareas de los astilleros³⁰⁶.

Los requerimientos de materias férricas para la continuación de la fábrica fueron permanentes desde finales de 1747 y a lo largo de todo el año siguiente, y este fue otro de los elementos que Aróstegui utilizó para razonar con Madrid. Aunque la Compañía ya había dado el primer paso para tratar de deshacerse del engorroso asiento, lo cierto es que siguió trabajando con gran profesionalidad. Las necesidades de material de hierro de 4 navíos tanto de 70 cañones como de 80, superaban los 13.000 quintales, distribuidos en distintas piezas, cuya elaboración también requería su tiempo. A todo ello había que añadir otros elementos como azadas, hachas, palas, etc., cuya procedencia, al igual que los géneros anteriores, era vasca³⁰⁷. Hasta mediados de 1748, un informe de la propia Compañía evidenciaba que el número total de empleados en el arsenal era de 705 personas, y que los cortes de madera habían supuesto el almacenaje de 26.341 piezas, muy por encima de los 23.032 cortes que estaban dispuestos según un reglamento de 1747³⁰⁸.

Los informes de Aróstegui no olvidaban, ni mucho menos, el componente financiero, base principal de todas sus quejas. Informó cumplidamente de las cantidades que hasta aquel momento se habían distribuido por el asiento, cuya suma ascendía, entre agosto de 1747 y octubre del año siguiente, a 637.020 pesos. Esta cantidad correspondía al gasto ocasionado en la fábrica de los navíos *Tigre*, *Rayo*, *Princesa* e *Infante*, además de la obra de herrería ejecutada en la fragata *Flora*. En efecto, el 11 de mayo de 1748 se había comenzado la fábrica del navío de 70 cañones *Princesa*, y el 3 de julio del mismo año el del mismo porte *Infante*³⁰⁹. De esta forma, a mediados de 1748 la Compañía se encontraba inmersa de lleno en la construcción de cuatro navíos al mismo tiempo, dos de 80 cañones y otros dos de a 70 piezas, lo que generaba no pocos problemas logísticos y financieros.

En efecto, el aparente buen ritmo en la construcción chocaba de nuevo con la falta de géneros de hierro que parecía ser un mal endémico del astillero cubano. De hecho, durante los primeros meses de 1748 se habían remitido a Cuba en dos embarcaciones, 600 cajones de clavazón, con 900 quintales de hierro. Pero debido a la importancia del asunto, y sobre todo, a que la Armada necesitaba con extrema urgencia todas las unidades navales en su lucha contra los ingleses, se instó al gobernador de la isla, Francisco Cagigal de la Vega, para que procediera al mayor control posible de la fábrica de navíos, y comunicara su cumplimiento o las demoras producidas en el mismo. Las presiones sobre el gobernador desde Madrid no llegaban, precisamente, en el mejor momento. La intervención de Cagigal, desde luego, no era nueva, ya que en 1745 y 1746 se había recurrido a

³⁰⁶ GÁRATE, Monserrat. *Op. cit.*, p. 83.

³⁰⁷ AGS Marina, 645.

³⁰⁸ Reglamento de 14 de octubre de 1747. AGS Marina 645, informe de 12 de noviembre de 1748.

³⁰⁹ AGI Ultramar, 995, Informe de Nicolás José Rapún de 6 de febrero de 1757.

él para que informara sobre la marcha del astillero, pero ahora los motivos eran más sustanciales y los términos usados para remitirse a Ensenada, tal vez, más directos pues «conociendo S.M. que el prevenir maderas es insuficiente, si no se hace también de las clavazones y hierro y con la falta de lo último para los 2 navíos de 80 cañones a medio fabricar (...) se deben tornar medidas extraordinarias (...) También se había advertido a este gobierno (...) por conocer lo importante que es la Armada, el estado de sus navíos y el de las providencias que hallé en este último Arsenal, y haber muerto Don José de Acosta, me apliqué para que los navíos se hicieran. Nunca la Compañía trabajó y se esforzó tanto, para cumplir (...)»³¹⁰. Si con estas palabras el gobernador pretendía tranquilizar al inquieto Ensenada, desde luego no lo consiguió.

Pese a que era evidente que se necesitaba mucho más material para la fábrica de navíos nuevos, lo cierto es que una parte no desdeñable del escaso material existente en el arsenal lo devoraba incansablemente la carena y reparos de las flotas allí estacionadas. A lo largo de todo el año 1747 y 1748 habían pasado por La Habana los navíos *Real Familia*, *Fuerte*, *Nueva Reina*, *Dragón*, *San Antonio*, *Invencible*, *Nueva España* y paquebote *Diligente*³¹¹. Todo esto afectaba, obviamente, a la construcción propiamente dicha «que se hace con la absoluta carencia de pertrechos necesarios para ella»³¹². Pedro de Acosta, hermano del fallecido Juan de Acosta, y también constructor, indicó en reiteradas ocasiones los excesivos costos de cualquier material en el astillero de La Habana, porque la simple necesidad de toda clase de suministros había provocado una inflación de costos muy notoria. El simple reconocimiento del navío *San Antonio* costaba, según este constructor, 1.730 pesos³¹³. El negocio en torno al astillero se hacía cada vez más evidente.

Aunque el navío *Tigre* había sido acabado en diciembre de 1747, durante todo el siguiente año se continuó trabajando sobre el mismo debido a que se observaron algunas deficiencias, algo al parecer bastante normal. Un informe de junio de 1748 verificaba el estado exacto en que se encontraban los navíos construidos o en construcción en el astillero: el *Tigre* estaba enteramente rematado y se esperaba su arboladura; el *Fénix* tenía todas las cintas y entrecintas de babor y estribor, y se esperaban las de la proa; el *Rayo* estaba entablado por fuera y se disponía a recibir las cintas; el *Princesa* tenía puesta la quilla, el branque y el codaste, y labrados el yugo y contrayugo; el *Infante* se había levantado el branque, y se trabajaba en poner las últimas piezas de su quilla, y por último estaban casi acabadas dos chatas destinadas a la conducción de maderas³¹⁴.

Con la idea de hacer ver a Ensenada el enorme esfuerzo realizado por la Compañía, y de esta manera convencerle de la imposibilidad de proseguir con el asiento (menos aún con los 8 nuevos navíos que se tenían en mente para el futu-

³¹⁰ AGS Marina, 645, Cagigal de la Vega a Ensenada, 30 de diciembre de 1745.

³¹¹ AGS Marina, 401.

³¹² AGS Marina, 400-2, Montalvo a Antonio Perea, 24 de febrero de 1748.

³¹³ AGS Marina, 400-2, Pedro de Acosta a Ensenada, 7 de febrero de 1748.

³¹⁴ AGS Marina, 645 informe de Diego Antonio Marrero, 19 de junio de 1748.

ro), se remitió un voluminoso informe al ministro en el que se destacaba el ímprobo esfuerzo en La Habana, pero también en otros lugares, como por ejemplo, en Pensacola a donde se remitían barcos para trasladar la tan ansiada madera al astillero. Igualmente se le notificó detalladamente todos los gastos que había tenido la Compañía entre el 1 de agosto de 1747 y el 31 de octubre de 1748, con la idea de que desde Madrid se tuviese constancia de las tensiones financieras a las que estaban sometidos. El estado contable indicaba estos egresos:

- Jornales y víveres para la gente empleada en el corte de maderas: 106.281 pesos
- Compras de maderas a particulares: 17.464 pesos
- Compras y cambios de bueyes para los tiros de madera por cuenta de la Compañía y salarios y víveres de la gente empleada en ellos: 46.015 pesos.
- Tiros de maderas por contratos con particulares: 110.866 pesos.
- Conducciones de maderas embarcadas y embalsadas: 33.489 pesos.
- Compras de géneros para repuesto de almacenes: 108.704 pesos.
- Compra de negros y gastos en ellos: 24.161 pesos.
- Sierras de agua y mano: 11.088 pesos.
- Construcción de gradas y reparos en almacenes y oficinas: 5.749 pesos.
- Construcción de navíos para SM: 129.238 pesos.
- Construcción y compras de embarcaciones de la Real Compañía: 33.174 pesos.
- Sueldos y salarios de dependientes del arsenal: 10.786 pesos.

Total: 637.020 pesos³¹⁵.

Por consiguiente, todas las noticias que le llegaban a las autoridades en España indicaban con claridad los esfuerzos de la Compañía por cumplir con sus obligaciones, pese a la latente y permanente falta de recursos, especialmente materiales. El gobernador, directores de la Compañía, ministros y representantes reales, debían velar porque la construcción se adelantara y el gobernador había dejado muy claro que la Compañía de La Habana había hecho todo lo posible para cumplir con sus compromisos. Otra cosa muy distinta eran las dificultades surgidas en el camino, cada vez más insalvables, y sobre las que Aróstegui y socios no tenían responsabilidad alguna, como por ejemplo el problema de las desertiones. De hecho a mediados de 1748, estas crecieron alarmantemente entre la marinería, lo que agravaba aún más el problema de la conducción de los navíos ya concluidos³¹⁶. Durante todo el año de 1748 se podía decir perfectamente que el astillero estaba a pleno rendimiento y capacidad operativa, sorteando escollos, naturalmente, pero las desertiones eran un asunto que aunque afectaban al resultado de la construcción naval, no caía bajo control directo de la Compañía.

³¹⁵ AGS Marina, 645, informe contable de 8 de noviembre de 1748.

³¹⁶ AGS Marina, 400.

Mientras las dificultades se acumulaban para la Compañía y los astilleros trabajaban a un ritmo frenético, Montalvo empezó a razonar con Madrid sobre la conveniencia de continuar con el asiento. Los informes negativos se estaban acumulando en la mesa de Ensenada, y más tarde o más temprano podría sobrevenir un colapso que en nada beneficiaba a los ambiciosos proyectos de reconstrucción naval del ministro. En octubre de 1748 Montalvo lo expresó directamente a Ensenada diciendo que «si los navíos se hiciesen por Administración, no dudo del empeño de que se boten al agua anualmente los cuatro referidos...»³¹⁷ Obviamente, Montalvo aquí era un actor muy interesado, ya que continuando la construcción directamente por cuenta de la Real Hacienda, su papel como comisario de Marina se vería fortalecido, y probablemente, con menos injerencias externas de las que tenía ahora. Lo cierto es que todas las partes implicadas estaban de acuerdo en acabar con el asiento, excepto la Corona que, obviamente, veía muy ventajoso económicamente su continuación. Sin embargo, lo interesante aquí es el debate acerca del modelo de construcción a seguir, ya que por primera vez se planteó insertar el amplio programa de desarrollo naval habanero dentro del aparataje público. Hasta este instante en el astillero había primado el asiento privado con un muy alto nivel de construcción naval, prácticamente constante desde mediados de la década de 1720, pero Montalvo (siempre ambicioso) no veía razón alguna para trasladar al sector privado una iniciativa que esencialmente se estaba sustentando con fondos públicos. Además sus argumentos apuntaban en una dirección bastante lógica. Si él era el comisario de Marina (funcionario regio) y los fondos procedían casi exclusivamente de México y la Tesorería local, no había ningún motivo razonable para implicar a actores privados que, por naturaleza, tratarían únicamente de obtener suculentos beneficios, sin importar la calidad del producto final. Igualmente, los crecientes precios en La Habana estaban en proporción directa con la extensión de los asientos hacia la clase comerciante local, lo que repercutía finalmente en el costo de cualquier buque allá terminado. La vieja lucha entre los dos modelos (público y privado) comenzaba de nuevo.

A todo esto, Ensenada, desde luego, no se daba por enterado, máxime cuando había hecho de la construcción naval la base central de su política antitibitánica, y según su criterio los resultados eran bastante óptimos. El 30 de octubre de 1748 llegó a notificar a la Compañía y a las autoridades del astillero que había determinado acelerar la fábrica en La Habana. Así, tras la conclusión de los dos navíos de 80 en marcha y los cinco de a 70 piezas proyectados –de los que ya se trabajaba en dos, *Infante* y *Princesa*– tenía previsto que se construyeran otros 8, cuatro anualmente, la mitad de los cuales serían de 80 cañones y el resto de 70 piezas. El representante de la Compañía, Diego Antonio Marrero, sin duda asombrado ante tal empresa y temeroso de las funestas consecuencias económicas que podría tener para la Compañía, escribió con desesperación a Montalvo para que hiciera ver a Madrid la imposibilidad de los futuros diseños reales «para implorar la consideración de cuanto arduo es someterse la

³¹⁷ AGS Marina, 645, Montalvo a Ensenada, 15 de octubre de 1748.

Compañía a la fábrica de 4 navíos por año de 80 y de 70 cañones, al tiempo que los cortes están en el mayor retiro (...) y que las prevenciones para 8 navíos de tanto porte 4 cada año no se pueden hacer sin gran bolsillo»³¹⁸.

Montalvo, prudente pero a la vez astuto, comunicó las nuevas intenciones al gobernador Cagigal, pidiéndole de paso su apoyo para suavizar la petición de Madrid respecto de construir 8 navíos más. Es muy posible que la Compañía, a través de Marrero, hubiera influido de alguna manera en el comisario de Marina para ablandar su postura, ya que no hay que olvidar que tan solo un par de años antes era el propio Montalvo el más impetuoso defensor del programa naval habanero. ¿Estamos asistiendo a una especie de compra de sus intenciones por parte de la poderosa Compañía? No se tienen pruebas documentales de ello –por otra parte, muy difíciles de conseguir– pero el cambio de opinión de Montalvo vino a coincidir con un giro en su trato con el gobernador. En efecto, hasta ese momento, ambos habían colaborado con regularidad, y no parece que existieran choques de intereses ni siquiera de jurisdicciones. Pero a partir de finales de 1748, y sobre todo durante todo el año 1749, el enfrentamiento alcanzó tintes muy preocupantes, y este brusco cambio entre ambas personalidades de La Habana coincidió con la modificación y acercamiento de Montalvo a las posturas defendidas por la Compañía. Desde luego, ya sabemos que lo que Montalvo deseaba era controlar directamente toda la cadena de producción naval en La Habana, pero a la Compañía le beneficiaba (y mucho) este notable cambio de actitud. Aróstegui lo que más deseaba era salir cuento antes de ese funesto contrato.

La dirección de la Compañía habanera convocó para el 19 de diciembre de 1748 una Junta General «para tratar el servicio que sea asequible a la citada Compañía hacer al rey nuestro Señor, porque Su Majestad la releve del encargo de Fábricas de Navíos». Las noticias sobre las que tanto se había hablado desde meses atrás parecían, ahora, concretarse definitivamente. La Compañía, sencillamente, no podía soportar más el peso financiero de semejante acuerdo. En aquella Junta se presentaría un manifiesto al propio gobernador en el que se recogía todo el servicio prestado por la empresa al Monarca, y de cuyo contenido se tuvo buena cuenta muy pronto en Madrid gracias al informe que el propio gobernador Cagigal remitió el 9 de enero de 1749. La Compañía quería liberarse de aquella carga; el gobernador parecía comprender los motivos de la empresa y quienes asistieron a la Junta General apoyaban plenamente el sentir de la dirección. Mientras tanto, Montalvo se frotaba las manos. En esencia, la Compañía argumentaba que los cambios introducidos en los artículos originales del asiento de construcción de bajeles habían lesionado gravemente sus intereses, a lo que se habían ido uniendo otros problemas, como la falta de materiales y los costos tremendos de la construcción de navíos, de cuyas diferencias con lo estipulado en el asiento, la Corona no quería hacerse cargo.

La Compañía ya daba muestras de claro cansancio. Argumentaba que en siete navíos había tenido unas pérdidas de 350.000 pesos, y que si se proyec-

³¹⁸ AGS Marina 645, Diego Antonio Marrero a Montalvo, 8 de noviembre de 1748.

taban los cuatro navíos anuales que Ensenada tenía en mente, las pérdidas se incrementarían en 200.000 pesos anuales. Pero además, el informe de la Junta de la Real Compañía de La Habana, daba otras noticias referidas al elevado número de embarcaciones que hubo de reparar en el astillero cubano:

«los navíos que se han agregado en este puerto, muchos de ellos carenados dos veces, de firme y de reparo, que pasan de treinta carenas, a más de que los nombrados Real Familia, San Antonio, Nueva España, y El Fuerte, han sido renovados desde sus fundamentos, con casi el mismo consumo de maderas que uno nuevo; y el Fuerte en esta forma dos veces: la una, cuando llegó el año de 40, estropeado del temporal, y golpe que dio en el Bajo de Plata; y la otra, este año; de manera que la Compañía puede contar sobre diez y seis navíos nuevos, con los que están en picaderos, y fuera de la fragata La Flora, sobre más de doce carenas de firme de naos de la mayor magnitud, y más de otras diez y ocho o veinte considerables de iguales navíos, sin otros incesantes reparos, cuyos vastos consumos no cayeron en la intención del Contrato, y ha sido de la principal de S.M. que es, mantener la Armada»³¹⁹.

Los gastos de la Compañía hasta 1748 habían sido extraordinarios, y la Junta no dejó pasar la oportunidad para hacerlos públicos. Según sus cuentas, se habían pagado 700.000 pesos en gastos generales del arsenal, más 360.000 en maderas y herrajes, y otros 398.000 pesos en pérdidas debidas a las diferencias entre los costos reales y lo recibido por la Real Hacienda. Las cantidades recogidas por la Compañía de ninguna manera compensaban estos gastos, que la mayoría de las veces eran ajenos al propio asiento. De hecho, lo más destacado de los datos aportados en la Junta había sido la constatación del esfuerzo que debió hacer esta en las reparaciones de navíos de la escuadra, algo que no estaba estipulado en el asiento. En enero de 1749, al tiempo que se construía, se seguía sosteniendo y carenando buques que demandaban crecientes cantidades de material: en esas fechas ocupaban el astillero en uno u otro sentido los navíos *Vencedor, Tigre, Fénix, Rayo, Princesa, Infante y Galicia*³²⁰.

Montalvo fue muy explícito ante Ensenada cuando le escribió sobre los retrasos en la construcción:

(...) pero habiéndose interpuesto el copioso número de días festivos de la Pascua, y repartiéndose el corto de calafates que existen entre las urgencias de los navíos de esta escuadra y las del astillero, no ha sido posible evacuar las obras necesarias a ejecutar el bote al agua de los citados de 80 (...)»³²¹.

³¹⁹ GÁRATE, Monserrat. *Op. cit.*, p. 91.

³²⁰ AGS Marina, 645, informe de Montalvo de 16 de enero de 1749.

³²¹ AGS Marina, 645, Montalvo a Ensenada, 16 de enero de 1749.

El hecho innegable, y que fue una de las razones principales que adujo la Compañía para desprenderse del asiento, fue que las circunstancias con las que se había mantenido el contrato con el anterior asentista, Juan de Acosta, se modificaron sustancialmente cuando pasó el asiento a la Compañía de La Habana. Con Acosta, los navíos de diferente número de cañones tenían unas medidas expresadas en codos, inferiores a los que se exigía a la Compañía, así como unos precios inferiores. Sin embargo, al no coincidir las modificaciones técnicas de los navíos a construir por la Compañía con los precios nuevos, el resultado era altamente negativo para sus intereses financieros que, en ningún caso, podía compensar el asiento de tabacos. A la Compañía de La Habana se le encomendó la construcción de bajeles de gran porte, sin que apenas se hicieran pedidos de los de menores dimensiones. De esta forma, sin el incremento correspondiente en cuanto al precio que debía satisfacer la Hacienda, la habanera debió soportar elevadas cargas económicas, sin que se pudiera lucrar de los beneficios que le hubiera proporcionado la construcción de embarcaciones de menor porte³²².

Para Aróstegui y sus socios, los intereses de la Compañía quedaban claramente lesionados conforme la Corona modificaba los puntos originales del propio asiento. Los directores argumentaron que la idea original del asiento era la construcción de navíos de 60 cañones, para lo cual estaban preparados y habían aprontado una gran cantidad de material. Siempre pensaron que la construcción de navíos de mayor porte sería algo excepcional y en cierta medida consensuado con los intereses de la Compañía. Sin embargo la realidad fue bien distinta, pues después de 1744, y unilateralmente, la Corona ordenó la construcción de muchas unidades de 70 y 80 cañones, para lo que no solo no estaban preparados, sino que además no se les compensó de ninguna manera. Y eso sin tener en cuenta que la gran cantidad de madera cortada y preparada para navíos de 60 cañones quedaba virtualmente sin uso útil. Las maderas y herrajes preparados para cuatro navíos de sesenta quedaron en la mayor parte desechados. El Arsenal, que estaba ocupado con piezas a proporción, quedó sin uso efectivo y colapsado.

Los directores de la Compañía incidieron una y otra vez en que la modificación unilateral de las condiciones primigenias del asiento había sido la causa fundamental del punto en que se hallaban ahora, y que era cada vez más cercano a la bancarrota. Si en vez de haberse solicitado navíos de mayor porte, se hubiera requerido navíos de menor porte, la Compañía podría haber hecho frente a los nuevos pedidos, pues tanto el personal, como el número de boyadas y el coste habrían sido menor y asumible.

Pero mientras estas discusiones tenían lugar, la actividad en el astillero continuaba. Así, en febrero de 1749 se finalizó el *Fénix*, y el 28 de junio el *Rayo*, aunque aún habrían de pasar meses hasta ser entregados oficialmente a

³²² GÁRATE, Monserrat. *Op. cit.*, p. 93.

la Armada. De igual forma el 11 de abril de 1749 se comenzó el navío *Galicia*, también de 70 cañones, y en mayo el *Andalucía*, del mismo porte³²³.

Al tiempo que la Compañía seguía, como hemos visto, discutiendo pero siendo fiel a la contrata, trató de hacer una oferta a la Corona para deshacerse de los enormes dispendios que generaba el arsenal. Solo el *Fénix* había costado, según la contabilidad de la Compañía, 260.219 pesos, pero el problema era que según los planos y estudios del constructor Cipriano Autrán –la máxima personalidad constructiva en España y cuyos planos de fábrica naval eran rigurosamente seguidos en todos los astilleros– estos navíos de 80 cañones no debían costar más de 89.376 pesos³²⁴. La Compañía había recibido desde el 7 de mayo de 1742 hasta el 7 de mayo de 1749 de la Real Hacienda por cuenta de los navíos que construyó la cantidad de 889.893 pesos, pero la misma Compañía alegaba que los costos totales estaban por encima del millón cuatrocientos mil pesos. Este tipo de diferencias contables eran tan enormes que no era de extrañar que el año 1749 fuera el último en que la Compañía habanera se haría cargo de los navíos en el arsenal. Lo cierto es que estaban sus directores dispuestos a hacer cualquier cosa con tal de desprenderse de tamaños gastos.

Los documentos que acreditaban cuanto había hecho y dicho la Compañía en su Junta de diciembre de 1748, así como la voluminosa colección de documentos que trataban de justificar, por una parte, lo fabricado y sus negativas consecuencias para la compañía comercial, y de otra, las compensaciones que ofrecía al rey para desprenderse del asiento, no fueron bien acogidas en Madrid. Ensenada miró para otro lado sabiendo que los buques continuaban saliendo de las gradas sin importarle, aparentemente, las justificadas quejas de la Compañía. Sin embargo, las súplicas de la Junta, más las informaciones de Montalvo, acabaron inclinando la balanza a favor de la cancelación del asiento porque, de lo contrario, y como bien advertía Montalvo, las provisiones, herrajes y elementos para sostener las escuadras del puerto sencillamente se estaban agotando³²⁵. Ensenada, ante las posibilidades reales de un colapso en el astillero, se vio forzado a aceptar la salida de la Compañía, aunque imponiendo sus propias condiciones.

En efecto, mediante el decreto de 23 de junio de 1749 el rey eximió a la Real Compañía de La Habana de las fábricas de bajeles y canceló el asiento, aunque con fuertes condiciones. El rey aceptaba el ofrecimiento de 60 acciones de la Compañía valoradas en 30.000 pesos, pero forzándoles a concluir los navíos ya iniciados a los precios fijados oficialmente en el asiento. Igualmente, el acuerdo liberaba a la tesorería local de pagar las mejoras introducidas por la Compañía en el arsenal –tal y como estaban fijadas en el asiento original de 1741–, rescindiendo el contrato de víveres que tenía con

³²³ AGI Ultramar, 995, Informe de Nicolás José Rapún de 6 de febrero de 1757.

³²⁴ *Ibidem*.

³²⁵ AGS Marina, 316, Montalvo a Francisco de Varas y Valdés, 27 de junio de 1749.

el arsenal y finalmente obligando a la Compañía a conducir de su cuenta los navíos que se estuvieran ya fabricando para suministrarle el armamento³²⁶. Desde luego, Aróstegui conseguía salir del embrollo, pero a un muy alto precio. Surgieron entonces problemas en cuanto a qué hacer con el cuarto navío de 70 cañones pendiente de construir, el *Andalucía*, que finalmente se comenzó a finales de verano de 1749, cuando el decreto de suspensión del asiento aún no se conocía en La Habana. Al fin, a instancias del propio Montalvo, se decidió no incluir entre las obligaciones de la Compañía la finalización de este último navío, aunque sí todas las anteriores condiciones dimanadas desde Madrid por Ensenada.

Durante el resto del año 1749 se continuó con la construcción en el arsenal aunque la Compañía ya sabía que sus obligaciones no irían más allá de los buques en curso. Eso no le eximía, empero, de problemas ni de estrecheces monetarias pero al menos tendría la seguridad de que sus pérdidas no se prolongarían, probablemente, más allá de 1750. Sin embargo, los problemas más agudos empezaron a surgir en torno a la matrícula de marineros y calafates que hizo peligrar muy seriamente la continuación de las obras³²⁷. Además, no se acabaron de cumplir con los envíos de materiales desde España, ni de dinero desde el virreinato, con lo que la segunda mitad de 1749 fue crítica para el astillero. Pedro de Acosta informó que solo la recorrida de los guardacostas destinados a traer los situados de Nueva España costaría ese año 63.500 pesos³²⁸.

En el otoño de 1749 estalló lo que se veía venir. Montalvo y el gobernador de La Habana se enzarzaron en una agria disputa competencial que sin duda afectó al normal desenvolvimiento de la vida del arsenal. Los orígenes eran antiguos pero este enfrentamiento tuvo tintes dramáticos. A raíz de la suspensión del asiento en junio de 1749, Montalvo ordenó la terminación del cercado del astillero, obra que primigeniamente debía hacer la Compañía, pero que a la hora de firmar la conclusión del contrato de construcción naval no había finalizado. Montalvo consideró que era obligación de la Compañía su conclusión y que los puntos finales del decreto de 23 de junio no le eximían de ello. La respuesta del gobernador Cagigal de la Vega fue encarcelar al escribano de Marina Juan de Salinas que además era miembro de la Junta de accionistas de la Compañía. Alegaba el gobernador para tan agresiva respuesta que Salinas había divulgado los puntos alusivos a la Junta de accionista de diciembre de 1748, que era secreta, sin haberle solicitado autorización. Montalvo no cabía en sí de asombro. Escribió a Ensenada para denunciar el despropósito del gobernador aduciendo que los artículos de dicha Junta eran «tan públicos como las cartillas entre los párvulos para aprender el ABC», y que tres días después de preso Salinas, Cagigal canceló su orden de continuar el cerco del astillero «privándome de toda

³²⁶ AGS Marina, 645.

³²⁷ AGS Marina, 295, Montalvo a Ensenada, 1 de julio de 1749.

³²⁸ AGS Marina, 316, carta de 4 de agosto de 1749.

jurisdicción»³²⁹. Montalvo acusó directamente al gobernador de intromisión en los asuntos del astillero y las viejas disputas jurisdiccionales salieron a colación de nuevo. Realmente este enfrentamiento, marcando las diferencias, se parecía mucho al que en su momento tuvieron el propio Montalvo y el difunto Juan de Acosta³³⁰. La verdad es que el comisario de Marina se mostró muy sorprendido de que Cagigal se revelara tan agresivo y se entrometiera en su jurisdicción, máxime cuando había dispuesto siempre cuanto se le había solicitado, cumpliendo las órdenes e incluso yendo un poco más allá en el cumplimiento de su deber para aprontar cuanto hacía falta en la fábrica de navíos.

Montalvo, desde luego, no se mordió la lengua. Acusó directamente al gobernador de frenar la construcción de bajeles y de demorar sus órdenes sin motivo ni excusa aparente alguna. Fue incluso un poco más lejos al recriminarle a Cagigal su actitud advirtiéndole de que ni con amenazas o violencias conseguiría nada, y amenazándole de paso con publicar por toda la ciudad las ordenanzas armadas para que el vecindario viera los excesos que cometía el gobernador. La respuesta del gobernador fue tratar de convencer al comisario de que con hacer públicas sus desavenencias no conseguiría nada, recordándole igualmente que una orden del rey de 6 de abril del mismo año le había dado al gobernador «inteligencia» sobre todos los asuntos del astillero³³¹. Montalvo no se amilanó e insistió en defender su autonomía y su capacidad operativa en los asuntos propios del astillero, exceptuando los económicos que, obviamente dependían del gobernador³³².

Esta respuesta, y tal vez alguna presión de la Compañía, hicieron desistir al gobernador de su empeño, que finalmente decidió el día 20 de diciembre liberar al preso y notificarle a Montalvo que su intención no había sido entrometerse en sus asuntos sino velar por los intereses del rey. En realidad, su intento de controlar los asuntos del astillero, ahora que la Compañía había dejado de ser el asentista legal, fue probablemente lo que empujó a Cagigal a tratar de anteponer su condición de gobernador a la de comisario de Marina de Montalvo. Cagigal era muy consciente que sin la Compañía, sería el propio Montalvo el dueño y señor de la construcción naval. Este, sin embargo, ya tenía suficiente experiencia en asuntos de disputas jurisdiccionales y de control del astillero (recuérdese a Acosta) como para saber qué hacer para campar el temporal y salir bien parado. Su victoria fue total, pues aunque no tuvo más remedio que reconocer que el control último del dinero era asunto del gobernador, le recordó al bravo gobernador que la fiscalización de todo lo que ocurriera dentro del astillero era asunto suyo. Por tanto, la jurisdicción del gobernador sobre La Tenaza era meramente indirecta y el comisario de Marina (y andando el tiempo el Intendente) era el verdadero «amo» de los designios de la construcción y mantenimiento naval.

³²⁹ AGS Marina, 645, Montalvo a Ensenada, 15 de diciembre de 1749.

³³⁰ No sabemos la fecha exacta de su muerte, pero es seguro que fue a finales de 1748.

³³¹ AGS Marina, 645, Cagigal a Montalvo, 18 de diciembre de 1749.

³³² AGS Marina, 645, Montalvo a Cagigal, 18 de diciembre de 1749.

Sin embargo, el funcionamiento del astillero como tal era independiente de todas estas disputas; la construcción continuó y los navíos siguieron carenándose, como siempre. Eso sí, todos en el arsenal eran conscientes de que los navíos que estaban en grada serían los últimos en algún tiempo, ya que no estaba nada claro qué ocurriría tras la botadura de los que ya estaban acabándose. Desde el punto de vista legal, Lorenzo Montalvo era el responsable desde junio de 1749 de la fábrica de navíos, aunque no habiendo pedidos concretos desde España ni asentistas nuevos, su misión se reducía a salvaguardar los intereses de la Corona fiscalizando la finalización de los navíos ya en marcha y el mantenimiento de las costosas armadas en el puerto. La Compañía, por su parte, se limitó a cumplir con el decreto regio de cancelación, y se dedicó, mal que bien, a concluir los navíos ya iniciados, excepto el *Andalucía*, cuya finalización, después de algún cruce de cartas entre Ensenada y los directores de la Compañía, recaería en los recursos propios de La Habana.

Sabemos, sin embargo, que la situación fiscal de la Tesorería de La Habana no era buena, y que el ramo de marina pasaba por una aguda crisis de sostenibilidad. Esto, sin duda, fue lo que llevó a las autoridades habaneras a cancelar la construcción del *Andalucía* para dedicar todos los recursos disponibles a los navíos ya más avanzados. De esta forma se pudo entregar finalmente en el verano de 1750 el navío *Rayo*, mientras que entre junio y septiembre del mismo año se concluyeron los navíos de 70 cañones *Princesa*, *Infante* y *Galicia*. Habría que esperar, de todas formas, hasta el verano de 1751 para que los tres, ya perfectamente listos, fueran entregados a la Marina de guerra española.

Por consiguiente, y a modo de resumen, la Real Compañía de Comercio de La Habana concluyó durante su asiento los siguientes buques:

- Navío, Nuestra Señora del Rosario y San Francisco de Paula, alias *Nueva Reina*, de 70, empezado el 1-5-1742, botado el 27-5-1743, y entregado el 18-12-1743.
- Navío, San José, alias *Nuevo Invencible*, de 70, empezado el 15-6-1742, botado el 19-12-1743 y entregado el 10-5-1744.
- Navío, Jesús, María y José, alias *Nuevo Conquistador*, de 60, empezado el 15-4-1744, botado el 28-1-1745 y entregado el 28-5-1745.
- Navío, Santa Teresa de Jesús, alias *Nuevo Dragón*, de 60, empezado el 15-4-1744, botado el 2-5-1745 y entregado el 1-9-1745.
- Navío, San Francisco de Asís, alias *Africa*, de 70, empezado el 8-8-1745, botado el 17-8-1746 y entregado el 20-8-1747.
- Navío, Santo Tomás, alias *Vencedor*, de 70, empezado el 14-1-1746, botado el 22-12-1746 y entregado el 14-1-1748.
- Navío, San Lorenzo, alias *Tigre*, de 70, empezado el 1-8-1746, botado el 17-12-1747, y entregado el 15-1-1749.
- Fragata, Santa Rosalía, alias *Flora*, de 24, empezado el 1-2-1747, botado el 31-8-1747 y entregado el 13-5-1748.

- Navío, San Alejandro, alias *Fénix*, de 80, empezado el 1-7-1747, botado el 26-2-1749 y entregado el 1-12-1749.
- Navío, San Pedro Apóstol, alias, *Rayo*, de 80, empezado el 1-7-1747, botado el 28-6-1749, y entregado el 15-8-1750.
- Navío, Santa Bárbara, alias *Princesa*, de 70, empezado el 11-5-1748, botado el 15-9-1750 y entregado el 15-8-1751.
- Navío, San Luis Gonzaga, alias *Infante*, de 70, empezado el 3-7-1748, botado el 20-6-1750 y entregado el 15-8-1751.
- Navío, Santiago el Mayor, alias *Galicia*, de 70, empezado el 11-4-1749, botado el 3-8-1750 y entregado el 15-8-1751.

¿Cómo evolucionó el costo de toda esta ingente y dificultosa labor de construcción naval durante la etapa de la Compañía? Los datos abajo reflejados no dejan lugar a dudas del enorme esfuerzo realizado por todas las autoridades, en especial por el virrey de Nueva España, quien envió en esta etapa más de un millón y medio de pesos frente a los novecientos mil del periodo de Acosta.

Cuadro 6
CONSTRUCCIÓN NAVAL INGRESOS Y GASTOS, 1741-1750³³³

	Ingresos de Veracruz	Ingresos de ventas	Ingresos pertrechos	Ingresos de otros ramos	Gastos
1741	250.000	7.219		16.000	157.551
1742				35.259	118.291
1743	200.000				138.922
1744	150.000				180.434
1745	178.000	2.600			101.287
1746	200.000			22.765	207.615
1747	215.000				137.079
1748				6.000	180.741
1749	265.450				328.750
1750	190.000				126.185
Totales	1.648.450	9.819		80.024	1.676.855

El incremento en las partidas novohispanas vino impuesto, obviamente, por la ampliación del programa constructivo, pero también por una mayor facilidad para realizar las remisiones, debido a la cercanía espacial y el especial interés por concretar un poderoso programa naval habanero. Teniendo en cuenta el conflicto bélico que azotó al Caribe entre 1739 y 1748, resulta sintomático que las remisiones mexicanas se mantuvieran en niveles bastante altos sin provocar el tan temido cortocircuito financiero. Esto no

³³³ AGI, Contaduría, 1168.

evitó, obviamente, las incesantes y en ocasiones exasperantes cartas e informes sobre las necesidades dinerarias para la continuación de la construcción naval, pero en líneas generales las autoridades habaneras fueron muy conscientes de los esfuerzos realizados por los virreyes. Tal vez influyera en esta positiva tesitura el que el antiguo gobernador de Cuba, Güemes y Horcasitas, mantuviera una fluida y buena relación con el virrey *conde de Fuenclara*, y que incluso el propio Güemes ostentara desde 1746 el mando máximo en México. Lo cierto es que aparentemente el dinero de México no escaseó dramáticamente, y que las pocas ocasiones en que hubo retrasos se pudieron compensar con los ingresos provenientes de otros ramos y de ventas de ciertos artículos.

Los gastos en la fábrica de bajeles fueron significativamente mayores que en la etapa anterior. Casi ciento setenta mil pesos se erogaron anualmente de media durante el asiento de la Compañía de La Habana, lo que supuso más de un 50% de incremento sobre el periodo de Acosta, lo que habla por sí solo del esfuerzo final.

La Compañía argumentaba, sin embargo, que el costo para ella de todos esos navíos había sido mucho mayor de lo presupuestado. Es cierto que fue una constante el que los navíos fabricados por la Compañía tuvieran unos costos comparativamente mayores que los mismos de décadas anteriores, e incluso que de algunos periodos posteriores. Sin embargo, este excesivo precio se debió mucho más al desconocimiento de la práctica de la construcción naval por parte de la Compañía que a factores internos del astillero. No nos cabe la menor duda que el incremento de los costos navales que sufrió dicha Compañía estaba directamente relacionado con su capacidad financiera para insuflar capital al astillero. La tan temida inflación (que en este caso solo podemos *oler* en superficie) de los costos en jornales, maderas y demás elementos necesarios para la construcción de buques fue una consecuencia directa del más que notable aumento del capital circulante en La Habana.

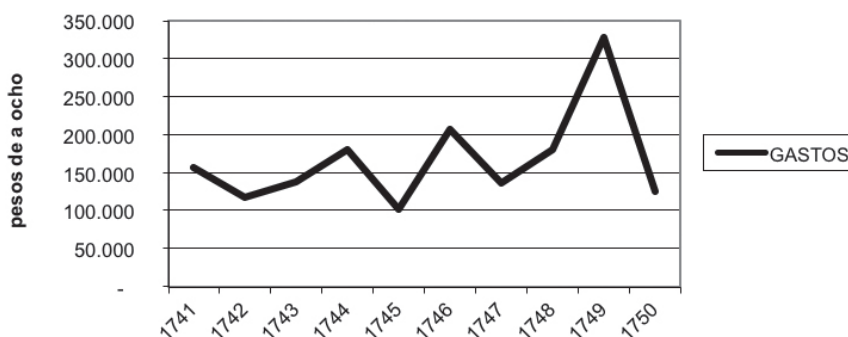
A juzgar por las cuentas de la propia Compañía de comercio, estos bajeles supusieron unos desembolsos cercanos al millón ochocientos mil pesos³³⁴ pero hay que tener en cuenta que mucha de la madera comprada por la Compañía fue vendida al propio astillero o bien usada para fines particulares, y se sabe que parte del herraje, jarcias y hierro también se incorporó al astillero al no haber sido utilizada en estas fábricas. No cabe duda de que para la Compañía fue un mal negocio este asiento naval, pero ni mucho menos tan mal como defendieron ellos a posteriori: simplemente consideraron que harían un gran negocio con la venta paralela de tabacos y esta no fue tan beneficiosa como esperaban, lo que hizo decrecer su interés por continuar con el asiento naval. Por consiguiente, podemos argumentar que el *fracaso* de la Compañía no estaba directamente enlazado con sus traumas respecto de los costos de los navíos, sino con el simple hecho de que pensaban que harían un gran botín

³³⁴ GÁRATE, Monserrat. *Op. cit.*, p. 105.

con la venta monopólica de tabaco, y en este caso, sus resultados fueron más pobres de lo esperado.

En cualquier caso, lo que aquí interesa es el *costo para la hacienda pública*, y por tanto el desembolso real que hicieron las cajas habaneras para sufragar los navíos que se construían, y estos datos están explicitados en la tabla anterior.

Gráfica 5
Costos construcción naval, 1741-1750



La gráfica muestra un incremento paulatino y sostenido del gasto en la fábrica de bajeles conforme al plan general de incremento de la potencia naval, y logra su cúspide (como no podía ser de otra forma), inmediatamente después de concluida la guerra en 1748. La masiva llegada de capitales mexicanos en 1749 representó un auténtico alivio para las arcas habaneras y aire fresco para el proyecto de acabar la construcción de navíos por parte de la Compañía. Lo más llamativo de esta gráfica no es, empero, su tendencia, sino más bien su sostenibilidad en el tiempo. Cartagena de Indias, que sufrió un brutal pero infructuoso ataque por parte de los ingleses en 1741³³⁵, vio como su economía local colapsaba a causa de la guerra o del simple impacto de la misma en el Caribe³³⁶. Sin embargo, La Habana, que había sido un objetivo preferente para los ingleses al mismo nivel, como mínimo, que Cartagena, pudo soslayar esta amenaza bélica y la tensión subsiguiente, manteniendo un más que notable ritmo constructivo. Las causas que explican esto no son únicamente su mayor cercanía a su principal fuente de financiación (México), sino al hecho de que entre 1740 y 1748 La Habana estuvo bien nutrida de tropas peninsulares que sin duda otorgaron notable seguridad a sus habitantes, incluyendo los sufridos trabajadores del astillero³³⁷.

³³⁵ KUETHE, Allan J. «La batalla de Cartagena de Indias de 1741: nuevas perspectivas». *Historiografía y Bibliografía Americanistas*, XVIII.I. 1974, pp. 12-28.

³³⁶ SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. «Situados y rentas en Cartagena de Indias durante el siglo XVIII». *Temas Americanistas*, 17. 2004, pp. 58-78.

³³⁷ TÉLLEZ ALARCIA, D. «Anson, Wall y el papel del “lago español” en el enfrentamiento colonial hispano-británico (1740-1762)». *Tiempos Modernos*, 11. 2005, pp. 1-8.

Por otra parte, ya se ha observado la notable incidencia que tuvieron los gastos navales, cuyos montos extraordinariamente elevados, se explican automáticamente por la notable presencia de escuadras en el puerto.

Cuadro 7
GASTOS NAVALES, 1741-1750³³⁸

	INGRESOS	GASTOS
1741	639.730	493.919
1742	312.000	319.868
1743	748.000	762.726
1744	329.333	550.689
1745	446.146	468.809
1746	492.616	507.296
1747	395.975	408.817
1748		62.229
1749	659.562	640.273
1750	48.000	25.262
Total	4.071.362	4.239.888

Como es fácilmente constatable, los costos del sostenimiento de las escuadras en el puerto de La Habana en la etapa de la Compañía podrían ser perfectamente calificados de espectaculares. Las escuadras de Rodrigo de Torres y de Andrés Reggio³³⁹ tuvieron un efecto devastador sobre las arcas locales, sobre todo si tenemos en cuenta que en el mismo periodo solo se gastaron en total algo más de doscientos mil pesos en las fortificaciones, y tan solo cuarenta mil más en todas las tropas fijas y milicias de la ciudad (!!). Todo este dinero tenía que venir, de forma natural, de México, lo que añadía más presión y responsabilidad a las que ya de por sí pesaban sobre la caja matriz mexicana. La presión sobre las arcas novohispanas llegó incluso a desatar la furia del virrey, quien en octubre de 1743 llegó a escribir a Torres para indicarle su negativa a seguir transfiriendo dinero a La Habana para sostener sus buques³⁴⁰. Sin embargo, el hecho de que precisamente en esta etapa las remisiones para la construcción naval fueran bastante estables hablan muy positivamente de la eficacia y agilidad de las autoridades virreinales, que en ningún momento escurrieron el bulto ante tamañas necesidades, sin duda presionadas también desde Madrid. De hecho, la aludida negativa del virrey a remitir más plata a La Habana fue frenada en seco por Ensenada que en enero de 1744 le notificó

³³⁸ AGI Contaduría, 1163, 1164.

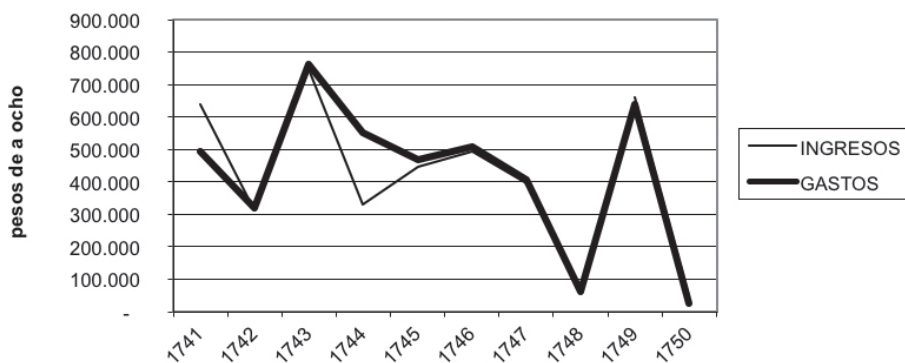
³³⁹ Rodrigo de Torres había abandonado La Habana rumbo a España en el otoño de 1744 quedando al frente de los navíos Andrés Reggio.

³⁴⁰ AGS Marina, 399, virrey conde de Fuenclara a Torres, 3 de octubre de 1743.

su obligación respecto de las remisiones a causa de la importancia de mantener dicha escuadra operativa en el puerto cubano³⁴¹.

En cualquier caso, la impresión que dan las cifras, especialmente a tenor de lo que ocurría con algunos buques que, después de ser carenados se desguzaban en pocos años, es que la política naval aún no estaba muy bien equilibrada en el Caribe. Es decir, no había un plan de contingencia en caso de urgencia bélica, lo que obligaba a redoblar las tensiones presupuestarias con las lógicas consecuencias. A la Corona, obviamente, no le interesaba en absoluto perder unidades navales por falta de mantenimiento; buques que siempre resultaban costosos, pero la falta de movilidad de estas escuadras, su inactividad y la falta de previsión hacían que, precisamente por estar mucho tiempo ancladas en puerto, surgieran los inevitables problemas: mantenimiento técnico del buque, auxilio de materiales, pagas de la tripulación, víveres y... desertiones. Y todo esto costaba ingentes cantidades de dinero que necesariamente se descontaban de un posible plan constructivo de nuevos navíos.

Gráfica 6
Ingresos y gastos navales, 1741-1750



La evolución de este gasto naval, si lo comparamos con la fábrica de bajeles, es exacta y diametralmente contraria a este. En efecto, el sostenimiento de las flotas se concentró en los primeros años del asiento de la Compañía, sin duda como un efecto inmediato de la guerra que estalló en 1739, pero también como una clara señal de que en un primer momento era más indispensable, o tal vez únicamente viable, conservar las flotas hasta que la Compañía se hiciera con las riendas y los entresijos de la construcción naval. Los ingresos por el mantenimiento de los numerosos buques surtos en puerto fueron rápidamente absorbidos y no consta en la contabilidad de la Tesorería ningún trasvase significativo hacia la construcción naval. México tuvo que hacer frente a fuertes erogaciones ante la insistencia tanto de Madrid como de

³⁴¹ AGS Marina, 399, Ensenada a Fuenclara, 28 de enero de 1744.

las autoridades locales, y aunque la actividad constructiva jamás se frenó, no resulta extraño que afectara directamente a los malos resultados de la Compañía, puesto que la tensión bélica latente, y tal vez incluso una potencial amenaza de ataque, hizo incrementar los costos (inflación) de todos los elementos relacionados con la construcción de bajeles.

La cifra total conjunta de los gastos en sostenimiento de flotas y fábrica naval en La Habana durante este periodo (5.916.743 pesos) representan una cifra lo suficientemente importante como para que las actividades en torno al astillero puedan ser consideradas como verdaderamente importantes. Como veremos seguidamente, las cifras de todas las actividades relacionadas con la construcción naval y sostenimiento de escuadras fueron mucho más sustanciales de lo que creíamos hasta el momento, constituyendo una actividad económica revitalizante y atractiva al mismo tiempo para gran parte de la sociedad habanera. De igual manera, el éxito en cuanto al número de unidades construidas dio la razón a aquellos que, al principio de siglo, señalaban a La Habana como el lugar idóneo para asentar un astillero y canalizar hacia él todas las fuerzas productivas y fiscales de Cuba y el virreinato en aras a que fuese un actor importante en el esfuerzo por aumentar la fuerza naval de España en el siglo XVIII.

Evolución económico-fiscal del astillero, 1700-1750

Durante la primera mitad del siglo XVIII el incremento de la potencia naval española había sido realmente efectivo y extraordinario, en especial si se compara con el calamitoso estado en que se encontraba a comienzos de la centuria. Este programa naval, auspiciado como hemos visto por hombres como Tinajero y Patiño desde España, o Acosta, Montalvo y la Real Compañía de La Habana en América, generaba no solo la ilusión de una renacida Armada, sino también enormes esfuerzos presupuestarios. Durante todo el siglo, el programa de incremento naval constituyó un factor inherente a la política reformista de los Borbones, pero sustentado en un difícil equilibrio entre los deseos y las dificultades financieras. En vista de las circunstancias geopolíticas de España, no resulta extraño que las reformas militares tuvieran su punto de partida en el mar³⁴². Siendo España el mayor imperio colonial, no podía ser de otra forma, toda vez que sin una presencia naval suficientemente disuasoria, cualquier parte del imperio quedaría a merced del enemigo. Esa había sido una de las causas fundamentales del colapso español en el último tercio del siglo XVII.

Sin embargo, la clave de todo eran los recursos. Como hemos visto, en el astillero habanero la actividad naval demandó ingentes y crecientes cantidades de numerario sin las que cualquier programa de rearme naval habría

³⁴² MCNEILL, John Robert. *Atlantic Empires of France and Spain. Louisbourg and Havana, 1700-1763*. The University of North Carolina Press 1985, pp. 80-91.

quedado en mera ilusión. Por tanto, la evolución de un proyecto militar debía estar sustentado firmemente sobre las sólidas bases de los recursos financieros, y estos a su vez estar proyectados con una finalidad concreta y un objetivo político delimitado. El gasto naval, como cualquier otro egreso de carácter militar, cumple una finalidad exclusivamente política. Por eso, el engranaje entre la economía, la fiscalidad y los objetivos político-militares debía funcionar perfectamente sincronizado, o todo se vendría abajo.

En este contexto, el concepto introducido en 1989 por el historiador británico John Brewer de *Estado fiscal-militar* cumple con todos los requisitos expuestos³⁴³. En esencia, significa la preocupación prioritaria de un Estado para obtener la suficiente recaudación fiscal con vistas a acometer sus campañas militares³⁴⁴. El prerrequisito para la consecución de este éxito en la relación fiscalidad-gasto militar, estriba en las estructuras estatales y administrativas, que le dan cohesión y permiten un deslizamiento de los beneficios de la recaudación hacia la maquinaria bélica. En este sentido, administración (política), recursos (fiscalidad) y guerra (objetivo) están indefectiblemente unidas.

Si observamos detenidamente la evolución de los cambios político-administrativos expuestos páginas arriba (unificación de las armadas, Intendencia naval, Secretarías del Despacho, Almirantazgo, etc.) detectaremos muy sutilmente que todos y cada uno de ellos tenían una función maximizadora de los recursos, órdenes, directrices y programas del rearme naval, y estaban escorados a que el otro elemento esencial (el dinero) fuese aprovechado hasta el último vellón. Sin embargo, el dinero no crece en los árboles, y los borbones eran conscientes de que al mismo tiempo que se regeneraba el Estado con nuevas estructuras administrativas (y por tanto, fortaleciéndolo) debía reformarse la hacienda pública para lograr la máxima recaudación con el menor costo posible. Las reformas fiscales a lo largo del siglo XVIII tenían, casi de manera única, esa precisa finalidad. La diferencia respecto de un Estado actual, que obviamente desea recaudar todo lo posible, es que en el siglo XVIII el principal objetivo del Estado era la guerra, mientras que ahora es el bienestar de sus ciudadanos.

Por tato, la relación guerra-dinero es aquí la clave. Sin embargo, el fenómeno es más complejo de lo que parece, porque engloba un trinomio que engarza los mecanismos administrativos que ponían en marcha la guerra, los instrumentos fiscales en juego para hacer viable la política exterior, y la balanza comercial que nutría, vía presupuestos (y el factor deuda) todo el entramado. Para la segunda mitad del siglo XVIII, ya se han analizado brillantemente estas relaciones, especialmente visibles durante el reinado de Carlos III, cuando el aparataje del Estado fiscal-militar se encontraba ya plenamente desarrollado. Sin embargo, durante la segunda mitad de siglo, temeroso el rey de que el

³⁴³ BREWER, John. *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*. Londres: Unwin Hyman 1989.

³⁴⁴ GONZÁLEZ ENCISO, Agustín. «El Estado fiscal-militar, una reflexión alternativa». *Memoria y Civilización*, 11. 2008, p. 271.

fantasma de la deuda asomara en el horizonte, se empujó al gobierno a mantener una posición equidistante entre sus compromisos internacionales (que forzaban a buscar crédito y ampliar la deuda de cara a la guerra) y el equilibrio presupuestario (que empujaba hacia la disminución de la deuda nacional). El resultado de estas tensiones fue, a juicio del profesor Torres, una actitud ambivalente y dubitativa respecto de los ingresos y gastos, y cómo gestionarlos. La creación del Fondo Nacional (papel moneda), los Vales Reales o el recurso al crédito internacional fueron elementos enjugados por Carlos III en un desesperado intento por mantener a España frente a Inglaterra en el contexto de la pugna internacional, al tiempo que mantenía la deuda nacional en unos límites sorprendentemente bajos³⁴⁵. La evolución de la economía enfocada a la guerra, y en especial al incremento de la Armada, fue en la segunda mitad de siglo, el factor más obsesivo por parte de los diferentes ministros (de Hacienda y Marina) pero las bases ya se habían desplegado durante la primera mitad. Y como se ha visto, la Corona disponía de instrumentos de crédito y vías de ingresos capaces de ser canalizados hacia la Marina. Aunque a un nivel diferente, este proceso se había iniciado muy marcadamente durante los primeros decenios del siglo XVIII.

Habida cuenta de la inexorable unión entre la Marina, la fiscalidad y los objetivos políticos, no resulta extraño que se haya generado el concepto de *Estado fiscal-naval-comercial*³⁴⁶ que pone el énfasis precisamente en la potencia naval como factor equilibrador de un Estado moderno fuerte, donde el dominio del mar llevaba consigo, de manera paralela, el control indirecto (y a veces directo) de los recursos económico-fiscales. Las fuerzas navales representaban un factor esencial en la política internacional de los borbones, pero al mismo tiempo, un elemento de potencial desequilibrio de la Tesorería regia a ambos lados del hemisferio. De esta forma, el Estado borbónico tuvo que regenerarse mediante la incrustación a altos niveles de instituciones que eran a la vez, instrumentos de control fiscal y político, como la Intendencia de Marina, o la Secretaría de Marina e Indias. Partiendo de esta concentración de poder, se comenzó a estatalizar todos los elementos que tuviesen relación con el universo militar y el control de los ingresos y gastos. Es en este contexto en el que hay que entender el debate entre los asuntos públicos y privados. Allá donde el poder y el control de estas instituciones era más palpable y visible (la península), la tendencia fue hacia lo estatal; pero en aquellos ámbitos en que las propensiones centrífugas eran tradicionales y los actores implicados en el ámbito de la guerra habían disfrutado de una tradicional independencia (como en América), el sector privado prevaleció, como se ha podido analizar en el caso de La Habana.

En América, este debate era especialmente trascendental debido a la inmensidad de los recursos que encerraba y la necesidad de la plata emanada de

³⁴⁵ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*. Madrid: Marcial Pons 2013.

³⁴⁶ O'BRIEN, Patrick. «Fiscal and Financial Preconditions for the Rise of British Naval Hegemony, 1485-1815». *Working Papers in Economic History*, n.º 91/05. 2005, pp. 1-49.

sus minas. Pero por la misma causa, la corona tuvo que implementar medidas directas, a veces con fuertes reticencias, para menoscabar el control que sobre los recursos ejercían los actores privados. No es ningún secreto que la venta de cargos o el arriendo de diferentes rentas en manos privadas (proceso especialmente impactante durante el siglo XVII) había vaciado de contenido el sector público en América generando incontables desajustes presupuestales. Los borbones no podían desplegar reformas institucionales en la península, y aislar al nuevo continente de las mismas; hacerlo habría supuesto generar dos esferas fiscales y políticas que se anulaban entre sí. Y por lo mismo, no es casualidad que muchos de los instigadores de estas reformas, padres en gran medida del renacimiento de la Armada, hubiesen tenido una larga y dilatada experiencia Americana, como Tinajero, Pes, Campillo, Torres o Arriaga.

Teniendo en cuenta el papel que representaba América en el conjunto de los circuitos mercantiles y fiscales, no resulta tampoco insólito que allá las primeras medidas reformistas atacaran directamente la real hacienda (fiscalidad) y la Administración militar. Aunque hay una bibliografía inmensa enfocada en las reformas de la segunda mitad del siglo XVIII, hoy podemos cuestionar el papel protagónico único que parece que ejerce en los historiadores la inmensa figura de Carlos III y sus *reformadores* ministros. De hecho, la periodización de las reformas ya ha sido puesta en entredicho y los trabajos sobre la extraordinaria importancia de las reformas Americanas entre 1720 (como mínimo) y 1759 (ascenso de Carlos III al trono) empiezan a abundar. Para el Perú, por ejemplo, ya se ha podido incidir en la importancia de las reformas de la primera mitad de siglo, argumentándose que suponían un conjunto orgánico de reformas que fueron la base para su desarrollo posterior³⁴⁷.

De hecho, para el virreinato de Nueva España no era diferente, bajo cuyo ámbito (recuérdese) estaba inserta Cuba y La Habana. La publicación en 1720 del *Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España, y para navíos de registro y avisos que navegaren a ambos reinos*, mostraba todos los visos de ser «un primer esbozo de la política fiscal de la Corona»³⁴⁸, que simplificando las aduanas (fiscalidad pura) lesionaba aparentemente los intereses de los especuladores en México. El poderoso Consulado no tenía la más mínima intención de aceptar por las buenas un cambio en las reglas del juego que venían beneficiándoles desde hacía décadas, entre otras cosas porque detrás había más. Por ejemplo, detrás se escondía el jugoso negocio del arriendo de las alcabalas de México que les reportaban enormes beneficios, o el control sobre el Tribunal de la Minería, también en manos de familias conectadas con el Consulado. Y de la misma forma, tampoco querían perder el negocio vinculado a la Casa de la Moneda de México, con pingües beneficios al ser una institución en manos privadas y vinculada históricamente al Consulado.

³⁴⁷ PEARCE, Adrian J. *Early Bourbon Government in the Viceroyalty of Peru*. Liverpool: University of Liverpool 1998. Tesis doctoral.

³⁴⁸ ESCAMILLA GONZÁLEZ, Iván. *Los intereses malentendidos: el Consulado de Comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*. México: UNAM 2011, p. 146.

El *tsunami* reformista en la Nueva España cogió a muchos por sorpresa, pero resultaba inevitable para Madrid y su proyecto de ampliación naval vía incremento y maximización de los recursos fiscales. El profesor Sánchez Santiró ha demostrado elocuentemente los tres elementos que en esta etapa generaron un primer reformismo que iba a componer a su vez un lento pero sostenido incremento de las rentas con obvios beneficios para el circuito económico habanero, justo en el momento que se producía el despegue de su astillero. Estos componentes eran:

- 1.- Mejora de los controles administrativos mejorando la supervisión de las contadurías de rentas.
- 2.- Centralización en la Caja de México de todos los gastos virreinales, reduciendo al mismo tiempo el gasto corriente.
- 3.- Reincorporación a la Real Hacienda de ramos fiscales antes en manos privadas con lo que se lograba un incremento de los ingresos fiscales³⁴⁹.

En esa misma dirección, una de las medidas más audaces fue la incorporación en 1733 de la Casa de la Moneda de México a la Real Hacienda, hasta entonces, concesión a particulares durante dos largos siglos³⁵⁰. El resultado inmediato no solo fue el incremento de los beneficios para la hacienda pública, sino fundamentalmente el hecho de que gran parte de ese capital podía ser destinado (como así lo fue) a las siempre exhaustas arcas del Caribe, entre ellas principalmente La Habana. La relación entre el aumento de la recaudación fiscal en Nueva España y los notorios beneficios de la explotación directa de la casa de acuñación mexicana, con los envíos de plata para el astillero habanero, son incontestables. La Habana, sin la plata virreinal, sencillamente no podía subsistir en esta primigenia etapa.

En cualquier caso, el esfuerzo iniciado a comienzos del siglo XVIII, y que había generado enormes egresos y una actividad económica en torno a la Armada creciente, había dado innegables frutos. Recuérdese que hacia 1700 la Armada española era virtualmente inexistente. Sin embargo, el programa naval iniciado por Tinajero y llevado a sus últimas instancias por el incansable Patiño, puso sobre el escenario una Armada de gran valor estratégico que fue indispensable para poder hacer frente al poder naval inglés.

En 1737 el Estado de la Armada arrojaba las siguientes cifras:

- 31 navíos de 60 a 114 cañones
- 11 fragatas de 50 cañones
- 6 fragatas de 24 a 30 cañones
- 4 bombardas

³⁴⁹ SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest. *Corte de Caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*. México: Instituto Mora 2013, p. 348.

³⁵⁰ SORIA MURILLO, Víctor Manuel. *La Casa de la Moneda de México bajo la administración borbónica, 1733-1821*. Michoacán: Universidad Autónoma Metropolitana 1994, p. 11.

5 paquebotes
 1 pingüe
 Total: 51 buques de guerra

El costo para mantenerlos operativos anualmente, por arsenales:

Cádiz: 87.887 pesos
 Ferrol: 10.143 pesos
 Cartagena: 1.998 pesos
 Total: 100.028 pesos

Deudas con la Marina a 27 de septiembre de 1737, por departamentos:

Cádiz: 1.026.498 pesos
 Ferrol: 141.458 pesos
 Cartagena: 14.799 pesos³⁵¹

Una década después, hacia 1746, incluso después de las inevitables pérdidas sufridas por la Marina española después del inicio de las hostilidades contra Inglaterra en 1739, la Armada aún disponía de 32 navíos y 9 fragatas, fuerza nada desdeñable³⁵².

Disponemos de un muy interesante documento que ofrece una panorámica general de los buques construidos hasta el verano de 1745 como muestra del ímprobo esfuerzo realizado en la primera mitad de siglo:

Relación de los navíos construidos y que existen a 21 de junio de 1745³⁵³

Navío	Cañones	Lugar construcción	Año	Constructor
<i>Real Felipe</i>	114	Guarnizo	1731	Ciprián Austrán
<i>Santa Isabel</i>	80	Santona	1728	Pedro Boyer
<i>Príncipe</i>	70	Guarnizo	1731	Austrán
<i>Reina</i>	70	Habana	1744	Austrán
<i>León</i>	70	Graña	1731	Lorenzo de Arzueta
<i>Glorioso</i>	70	Habana	1740	Juan Acosta
<i>Invencible</i>	70	Habana	1744	Austrán
<i>San Felipe</i>	70	Guarnizo	1745	Austrán
<i>Constante</i>	60	Habana	1731	Acosta
<i>Asia</i>	60	Habana	1732	Acosta
<i>América</i>	60	Habana	1736	Acosta
<i>San Luis</i>	60	Guarnizo	1724	Antonio Gaztañeta
<i>San Fernando</i>	60	Guarnizo	1724	Gaztañeta
<i>San Antonio</i>	60	Guarnizo	1728	Gaztañeta

³⁵¹ AGS Marina, 581, Estado de la armada a 1 de octubre de 1737.

³⁵² ANDRADE, Germán Luis. *Op. cit.*, p. 37.

³⁵³ AGS Marina, 303.

Navío	Cañones	Lugar construcción	Año	Constructor
<i>Hércules</i>	60	Cádiz	1729	Juan Belletru
<i>Real Familia</i>	60	Cádiz	1731	Juan Belletru
<i>Europa</i>	60	Habana	1734	Acosta
<i>Fuerte</i>	60	Habana	1727	Acosta
<i>Castilla</i>	60	Habana	1739	Acosta
<i>Nueva España</i>	60	Coatzacoalcos	1734	Pedro de Torres
<i>Dragón</i>	60	Habana	1745	Autrán
<i>Conquistador</i>	60	Habana		Autrán
<i>Oriente</i>	60	Bilbao	1738	Arzueta ³⁵⁴
<i>Brillante</i>	60	Génova	1737	
<i>Soberbio</i>	60	Guarnizo	1738	Arzueta
<i>Neptuno</i>	60	Génova	1737	
<i>Halcón</i>	52	Tacotalpa		
<i>Esperanza</i>	50	Habana	1736	Acosta
<i>Javier</i>	50	Guarnizo	1728	Gaztañeta
<i>Retiro</i>	50	Habana	1724	Acosta
<i>Paloma</i>	50	Tacotalpa	1726	
<i>Galga</i>	50	Cádiz	1731	Juan de Casanova
<i>Bizarra</i>	50	Habana	1737	Acosta
<i>San Esteban</i>	48	Guarnizo	1728	Gaztañeta

Navíos mandados a construir últimamente en La Habana para los que se está cortando la madera necesaria:

Fénix y *Rayo* de 80

África, *Vencedor* y *Tigre* de 70

Este informe, que es bastante más extenso, ofrece también interesante información sobre dónde se carenaron los mencionados navíos, casi todos en Cádiz, y cómo estaban constituidas las diferentes escuadras. Pero más allá de estos datos, las conclusiones que podemos extraer son bastante significativas. En primer lugar, ofrece un cuadro completo de esfuerzo constructivo en una etapa vital para el relanzamiento del poder naval español, en donde, como se ha visto, participaron activamente ambos hemisferios. Por otra parte, se constata la enorme importancia de La Habana en la primera mitad de siglo, construyendo prácticamente la mitad de los navíos, y siendo, con mucha diferencia, el astillero más importante de América. Finalmen-

³⁵⁴ Se trata de un error en la lista. El *Oriente* fue comprada a Génova en 1740 y dado de baja diez años más tarde.

te, no es difícil extraer como conclusión de este documento que semejante programa naval solo pudo llevarse a cabo gracias a los enormes esfuerzos presupuestarios y a la implicación económica y financiera de áreas que, hasta el momento, habían quedado relegadas respecto de la Marina de guerra española, como era el caso de La Habana.

Pensemos por un momento en los sustanciales costos de determinados buques construidos en La Habana hasta 1750, que permite entrever el incremento de las actividades económico-fiscales no solo en Cuba, sino también en México, desde donde provenía la mayor parte del dinero. El flujo de capitales necesarios para la construcción naval obligatoriamente debió ser un acicate para la economía local, y una notable oportunidad para los actores locales que quisiesen adentrarse en el mundo de la fábrica de bajeles:

- Navío *Incendio*, 1726, con un costo de 45.000 pesos.
- Navío *El Fuerte*, 1727, 66.975 pesos.
- Paquebotes *Júpiter* y *Marte*, 1730, 20.806 pesos cada unidad.
- Fragata *Esperanza*, 1735, 50.525 pesos.
- Navíos *Glorioso* e *Invencible*, 1740, 243.668 pesos ambos.
- Navío *Nueva Reina*, 1743, 126.841 pesos.
- Navíos *Nuevo Conquistador* y *Nuevo Dragón*, 1745, 234.584 pesos ambos.

Estas cifras, que son únicamente una muestra, hablan de la creciente actividad económica ligada a la construcción naval militar en un enclave que, como La Habana, entró en el siglo XVIII con unos niveles de participación en los proyectos navales realmente deficientes. Sin embargo, estos costos se han recogido aquí para constatar otro aspecto, como era la propia naturaleza de los pagos. En el astillero habanero, lo mismo que en el resto de componentes de la Administración militar indiana, los egresos por obras o servicios se hacían esencialmente en plata, y más concretamente en plata fuerte (pesos de a 4 y 8 reales de plata). A diferencia de la península, en donde los pagos se hacían con moneda menuda o de peor ley, en América fue práctica común sufragar las construcciones navales, los pagos a la marinería, o a los insistentes asen-tistas, con moneda de buena ley. Este aspecto, que comúnmente no se tiene en cuenta, fue vital para comprender el enorme impacto que tuvo la industria naval en toda Cuba, y el extraordinario atractivo que tenía para aquellos que quisiesen formar parte del andamiaje naval. Aunque se ha escrito bastante sobre la escasez de moneda circulante, esta es claramente más notoria en las áreas rurales o las haciendas alejadas de la ciudad. En general, a lo largo del siglo XVIII no hubo una crítica escasez de numerario en los principales enclaves Americanos, sobre todo en aquellos en donde existía una fuerte dinámica de movimiento de capitales vinculado a la Administración militar, como era el caso de La Habana.

La idea de la descapitalización de México a lo largo del siglo XVIII (la famosa *saca* de plata) ha sido la idea central y convergente de historiadores como Ruggiero Romano³⁵⁵ o Carlos Marichal³⁵⁶, quienes a través de diversos trabajos (no exentos de calidad) trataron de demostrar que el virreinato (y por supuesto su área circundante, que incluiría Cuba) fue vaciada de numerario como la respuesta de Madrid a sus necesidades financieras a lo largo de toda la centuria. Sin entrar a discutir la validez de esta tesis para áreas y momentos determinados, trabajos de las últimas décadas han puesto en entredicho esta visión global que afectaba, irremediablemente, las actividades económicas y financieras de toda el área del circuncaribe. Pietschmann ha advertido ya que sin un profundo estudio de los circuitos económicos locales y regionales (como por ejemplo, en el entorno de La Habana) es difícil evaluar la solidez de la teoría de la descapitalización³⁵⁷. En la misma dirección, la historiadora Enriqueta Quiroz ha destapado una *verdad incómoda* al demostrar que tanto la acuñación de moneda menuda como la circulación monetaria en México fueron mucho mayores de lo que pensábamos³⁵⁸. No hay motivos de peso para considerar que las crecientes remisiones de plata al astillero de La Habana no fuesen en plata y que esta no circulase apropiadamente en torno al negocio de la construcción naval. Antes al contrario, las evidencias prueban que el flujo de plata en Cuba fue lo suficientemente importante como para ser un catalizador de la industria naval y subsidiarias, atrayendo a cada vez más inversores y asentistas hacia el astillero, e incrementando los precios. De hecho, ya en 1749 el marqués de Ensenada apuntaba en un informe que «por deudas y falta de fondos, los holandeses han ofrecido vender 5 navíos de guerra, que son de buen porte y de precios moderados, *que siendo tan altos los precios en Indias* y la decadencia del comercio sería bueno comprarlos antes de que lo haga Francia»³⁵⁹.

Como vamos a analizar seguidamente, la evolución fiscal y económica de las actividades relacionadas con el astillero cubano demostraron una eficiente inserción dentro del plan reformista proyectado en este periodo desde España. Tanto en el nivel macro como en el microeconómico, La Habana evolucionó a un ritmo creciente y sostenido durante la primera mitad de siglo; crecimiento que tuvo dos ejes muy delimitados.

Por una parte, la acumulación de plata con destino al astillero y proveniente de México dibujó un circuito económico-fiscal del que se nutrió no solo

³⁵⁵ ROMANO, Ruggiero. *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*. México: FCE 1998.

³⁵⁶ MARICHAL, Carlos. *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español. 1780-1810*. México: FCE 1999.

³⁵⁷ PIETSCHMANN, Horst. «Dinero y crédito en la economía mexicana (1750–1810). Reflexiones sobre el estado actual de las investigaciones», en BÁTIZ VÁZQUEZ José Antonio y COVARRUBIAS, José Enrique (coords.). *La moneda en México, 1750–1920*. México: Instituto Mora/El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México 1998, pp. 23–50.

³⁵⁸ QUIROZ, Enriqueta. «La moneda menuda en la circulación monetaria de la ciudad de México. Siglo XVIII». *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, Vol. 22, No. 2. 2006, pp.219-249.

³⁵⁹ AGS Marina, 316, informe de 3 de julio de 1749. La cursiva es nuestra.

Cuba sino también el ámbito circuncaribe. Este dinero incrementó la riqueza regional gracias a los miles de empleos generados y al fuerte atractivo para los comerciantes locales, que surtían de toda clase de recursos, vituallas y suministros a la Maestranza y sus trabajadores. De igual forma, el riego de plata mexicana reactivó la tesorería local, la dotó de mayor importancia fiscal, y la elevó al rango de Tesorería Principal de las islas caribeñas. La concentración del poder naval en Cuba, cubierto además por el fuerte incremento de sus fortificaciones y guarnición fija³⁶⁰, la convirtió en una de las «llaves»³⁶¹ del Caribe y elevó su importancia política. Y de igual forma, la concreción de un entramado militar alrededor de las tropas y fortificaciones de la ciudad sirvió de cobertura para la industria naval, generando un binomio castrense que, aunque no siempre bien avenido y con lógicas rivalidades, funcionaba al unísono como partes esenciales del proyecto de expansión militar de los borbones. En este punto, vemos que la relación fiscalidad-guerra encajaba muy bien con ese aludido concepto de Estado fiscal-militar.

Por otra parte, si La Habana acabó convirtiéndose en uno de los astilleros más importantes de España en el siglo XVIII lo fue en gran medida gracias a la implicación de actores privados en sus circuitos económicos. A diferencia de España, en donde la cercanía de la Tesorería General fundada en 1718³⁶² y la presión permanente de los ministros iban consolidando un modelo público de control de los ingresos y gastos, y por tanto, empujando a la industria naval hacia su conversión en un sector meramente estatal, en Cuba la tradición de amplia autonomía de las altas capas de la sociedad de castas privilegiaba el mantenimiento del sector privado como aliado natural de la Corona. Rica en industrias como el azúcar o el tabaco, privilegiada por su situación geográfica en el Caribe, la isla gozaba de una élite tradicionalmente abocada a los negocios que no dejó pasar la oportunidad de incrementar su poder «apoyando» el ambicioso proyecto naval español en Indias. Paralelamente, conforme las actividades en el astillero crecían, las opciones de que se fuese ampliando el sustrato privado lo hacía de igual forma. Hasta la creación de la Intendencia de Marina en 1765, en La Habana el Estado fue casi un mero gestor de las actividades económicas en el astillero, y su comisario de Marina un fiscalizador tanto del dinero proveniente de México como del cumplimiento de los asientos privados. Incluso después de esa fecha, la participación privada en los negocios de la construcción naval no decreció realmente, sino que se redistribuyó. Desde la década de 1770, en vez

³⁶⁰ La Habana lideró las reformas de las guarniciones fijas Americanas con la aprobación en 1719 del primer reglamento (11 de abril de 1719) que se convirtió en modelo para otros muchos posteriormente promulgados en América, en KUETHE, Allan J.; ANDRIEN, Kenneth J. *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon, 1713-1796*. Cambridge: Cambridge University Press 2014, pp. 92-93.

³⁶¹ ZAPATERO, Juan Manuel. «Las “llaves” fortificadas de la América Hispana». *Militaria. Revista de Cultura Militar*, 1, pp. 131-140.

³⁶² TORRES SÁNCHEZ, Rafael. *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*. Madrid: Sílex 2012.

de ser las principales firmas y nombres de la ciudad los que más aportaban al proyecto de rearme naval, lo fueron el acumulado enjambre de pequeños asentistas, comerciantes o artesanos organizados en compañías de negocios los que tomaron protagonismo.

Por consiguiente, no cabe ninguna duda de que el astillero de La Habana canalizaba un enorme potencial económico en toda la isla, no solo en la ciudad. Sin embargo, la mayor parte del beneficio de la industria de construcción naval acabó del lado habanero al convertirse en el eje convergente de las reformas militares e institucionales del Caribe. La industria naval terminó por convertirse en uno de los negocios más importantes de la ciudad y de la isla, movilizandando enormes proporciones de obreros, técnicos, operarios y profesionales de todo ámbito. No es exagerado hablar de varios miles de hombres los que trabajaban directamente por o para el astillero, especialmente tras la configuración de su nuevo emplazamiento en 1737.

El establecimiento del astillero, su extensión y el aumento progresivo de su importancia atrajo no solo mano de obra, sino también intereses económicos locales muy poderosos, que no estaban por la labor de dejar pasar la oportunidad de ganar dinero con la gran variedad de posibilidades industriales y de intercambio que la construcción de buques generaba. Ahora bien, aunque la incorporación de las grandes familias habaneras al negocio del astillero fue tardía, esta finalmente se produjo sin duda alguna. La reticencia inicial de las grandes fortunas locales por insertarse en el negocio naval estuvo en primera instancia motivada por el choque de intereses entre el mundo de la *sacarocracia*³⁶³ y las nuevas necesidades de la construcción naval. No hay que olvidar que, en esencia, el astillero demandaba enormes cantidades de madera y que esta se encontraba en abundancia pero no en tanta como para que el negocio del azúcar y el del astillero se la pudieran repartir a partes iguales³⁶⁴. Mientras la progresión del astillero y de la construcción estuvo en suspenso, o fue a un ritmo más bien lento, no hubo inconvenientes en tanto que la madera cubana se encontraba en tales cantidades que pudieron nutrir ambas esferas hasta la década de 1730. Pero cuando la madera empezó a ser prioritaria por el elevado nivel constructivo de la época de Acosta y de la Compañía, empezaron a surgir las fricciones y las presiones para tratar de limitar el uso de la madera por parte del astillero. Sin embargo, la política constructiva diseñada en Madrid por Patiño y continuada por Ensenada, había dejado claro el papel prioritario de la fábrica naval en La Habana, por lo que se dictaron órdenes expresas de no ralentizar la construcción por problemas de suministro de materia prima. En

³⁶³ Concepto que se refiere al poder del grupo comerciante cubano, y en especial habanero, ligado a la explotación del azúcar. Véase: MORENO FRAGINALS, Manuel. *El ingenio. El complejo económico social cubano del azúcar; (1760-1860)*, tomo I. La Habana: Comisión Nacional Cubana de la Unesco 1964; BOSCO AMORES CARREDANO, Juan. «El joven Arango y Parreño: origen del proyecto político-económico de la sacarocracia habanera (1786-1794)». *Temas Americanista*, 12. 1995, pp. 59-77.

³⁶⁴ GARCÍA RODRÍGUEZ, Mercedes. «Ingenios habaneros del siglo XVIII: mundo agrario interior». *América Latina en la historia económica*, No. 26, jul./dic. 2006, pp. 46 y ss.

este sentido, tanto desde España como desde México se dejó muy claro a los diferentes gobernadores de La Habana que lo fundamental era no disminuir el ritmo constructivo en el astillero. Cuando las grandes familias habaneras tuvieron constancia del enorme negocio que representaba la industria naval (plata mexicana, demanda de bienes y servicios, asientos navales) la mayoría de ellas no dudaron un instante. Oliendo de cerca los succulentos beneficios, se insertaron en el organigrama del astillero aportando capital (créditos), participando en la construcción (asientos) o incluyéndose en su administración (instituciones).

La lucha por el control de las maderas comenzó entonces, pues no eran pocos los ricos hacendados y familias poderosas reacias al «nuevo» negocio surgido en torno al astillero. Solo después de la creación de la Intendencia en 1765, la mayor parte de las oligarquías habaneras se rindieron a la evidencia, y participaron de una manera más o menos activa, aunque muchas de ellas ya lo habían hecho a través de la Real Compañía de La Habana, de la que eran sus accionistas, y que reflejaba insistentemente el inexorable nexo entre los negocios (tabaco) y el ámbito de la construcción naval. El negocio de la madera movía enormes cantidades de dinero y creaba una densa red clientelar que se mantuvo y afianzó a lo largo del siglo. Así, los Acosta, todos ellos constructores de navíos, y cuyo más famoso representante, Juan, fue el mayor asentista de fábrica naval privado de la primera mitad del siglo, tenían un control casi absoluto sobre la tala de árboles y su traslado al astillero que se mantuvo hasta bien pasada la segunda mitad de la centuria. Y sabemos muy bien de sus vínculos familiares y sociales con las grandes familias habaneras.

La lenta intrusión de las grandes familias habaneras en el negocio naval estuvo salpicada por un interés manifiesto que las hizo aún más ricas e influyentes social y políticamente a finales de siglo. La causa principal de esta inserción era la lucha de intereses entre un negocio seguro, próspero y conocido, como el que giraba en torno a los ingenios de azúcar o el tabaco, y el «nuevo» negocio de fábrica naval. Es cierto que ni el astillero ni la construcción de buques militares y comerciales eran nuevos en La Habana, pero nunca antes había alcanzado las proporciones que empezó a tomar a partir de la década de 1730. Cuando las ricas e influyentes casas habaneras apreciaron la realidad del negocio naval, no dudaron, en absoluto, en ponerse al día. Sin embargo, esto supuso en gran medida un choque de ventajas, cómo no, a causa de las maderas. Es por eso que mientras ambos negocios fueron prósperos, se consiguió encontrar puntos de encuentro para aprovechar conjuntamente los recursos y salir beneficiados todos los actores implicados. El acuerdo primigenio fue que madera más cercana al astillero fuese para la construcción naval y la más alejada se dedicara a otros menesteres. La situación cambió, aunque no es motivo de estudio en este momento, en la última década del siglo XVIII, cuando la actividad del astillero comenzó a declinar. Entonces, los hacendados se impusieron en la batalla por el control

de la madera, sabiendo ya que el negocio del astillero, como así fue, estaba condenado a desaparecer.

El control de la madera generó, como no podía ser de otra forma, enormes tensiones³⁶⁵. La familia Acosta había llegado a fiscalizar su distribución hacia el astillero en la década de los 30, siendo ese uno de los puntos fuertes de su poder sobre los demás asentistas. Su control sobre el maderamen le valió no pocas críticas de sus enemigos, y mal disimuladas enemistades de otros comerciantes. De hecho, muchos de los problemas que tuvo con el comisario Montalvo fueron a causa del monopólico control y distribución de la misma. Y aunque no tenemos pruebas directas de ello, no resultaría extraño que un hombre tan ambicioso como Acosta hubiese aprovechado este monopolio para beneficiarse también comercialmente, vendiendo o negociando porciones de madera hacia fines que nada tenían que ver con la fábrica de bajeles. La enorme lista de méritos de Acosta y sus viejos y poderosos contactos dentro y fuera de la isla, le respaldaron en su lucha por el mantenimiento del control de la madera. Cuando su pugna con Montalvo se hizo más aguda, estos contactos dieron un paso adelante y le protegieron en gran medida. Así, el propio gobernador de La Habana, Güemes y Horcasitas, informó en su momento al ministro Patiño haber recibido notificación sobre que el rey había permitido a Acosta la venta libre de madera a los buques mercantes que entraran en el puerto y la necesitaran, siempre que fuera a buen precio (j). Igualmente, se le había permitido la fábrica de bombas y apronto de maderas de construcción para carenas con objeto de remitirlas a España utilizando los cortes más convenientes, con la única limitación de que tenía que mostrar al comisario Montalvo los costes finales³⁶⁶.

Pero empecemos por un análisis macroeconómico.

Como se ha visto en páginas anteriores, durante la primera mitad de siglo la actividad económico-financiera del astillero fue significativamente importante y creciente, en especial a partir de la década de 1730. Sin embargo, es imposible entender este crecimiento sin el contexto financiero y fiscal de su entorno. Durante toda esta etapa, La Habana estuvo fuertemente financiada por México a través de los situados³⁶⁷ pero también gracias a que la *militarización* del enclave fue patente desde que se decidió (en Madrid) que Cuba sería el lugar geopolítico preferente del Caribe, tanto a nivel de su ejército como por la instalación de su principal astillero en América. Resulta obvio que los fundamentos ya estaban dibujados; disfrutaba de una gran tradición naval, su sistema fortificado y posición geográfica le otorgaban significación militar y por último, aunque no menos importante, gozaba de buena salud económica gracias a la nutrida capa social implicada en negocios, principalmente taba-

³⁶⁵ GARCÍA RODRÍGUEZ, Mercedes. *Op. cit.*, pp. 52-56.

³⁶⁶ AGS, Marina, 305, carta de 4 de julio de 1735.

³⁶⁷ Para un estudio de conjunto de los situados, véase la reciente obra de conjunto: Carlos Marichal y Johanna von Grafenstein (eds.), *El secreto del imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, El Colegio de México y el Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2013.

co y azúcar. Estos elementos fueron determinantes para que a las remisiones mexicanas se fueran uniendo paulatinamente los sectores locales y regionales que, en la segunda mitad de siglo, fueron vitales. Si bien se puede afirmar que hasta la década de 1750 la evolución económica del astillero dependió casi exclusivamente de los situados novohispanos, no se puede decir lo mismo del periodo posterior a la instauración de su Intendencia Naval (1765), cuando el apoyo de la clase comerciante local y el creciente ritmo de sus ingresos fiscales fueron tan necesarios como la plata mexicana. El atractivo de la industria naval fue notorio entre 1700 y 1750, pero sin el dinero externo hubiese sido imposible el despegue del astillero. Sin embargo, una vez la solidez financiera de La Habana fue patente y la posición de Cuba como enclave preferente del Caribe fue indiscutible (ya en la segunda mitad de la centuria) el astillero actuó como un imán para la élite local que se percató hábilmente de que el servicio al rey le podía granjear no solo beneficios económicos, sino también sociales y políticos.

No sería gratuito afirmar que el movimiento financiero en torno al astillero puede ser considerado en esta primera etapa como muy significativo a la luz de los datos tangibles. Según estos, la fábrica naval y los gastos generados por las armadas que usualmente hacían estancias largas en su puerto, generaron unos gastos contables de no menos de 8.814.249 pesos en el periodo comprendido entre 1725 y 1750. En esta cantidad no están incluidos los gastos por fábrica naval entre 1700 y 1724, aunque sí los que demandaron el mantenimiento de flotas y reparaciones de diversa naturaleza. Incluso con esas carencias, la cantidad final resultante resulta a todas luces impactante, en especial si tenemos en cuenta la fractura y crisis que había vivido la construcción naval tanto en España como en América hasta la llegada de los borbones.

Sin embargo, aquí la clave está en insertar este notable movimiento financiero en La Habana con los cambios que operaron en México a raíz de las medidas decididas por Madrid. Estas medidas tuvieron como principal objetivo incrementar la eficacia recaudatoria en Nueva España, disminuir los costos de la Administración e incrementar el control estatal sobre rentas de notable impacto fiscal. Aunque todas estas medidas son confluyentes en cuanto a su objetivo final (más dinero y por tanto más disponibilidad para la guerra), consideramos como la más decisiva el control directo de la ceca de México (Casa de la Moneda) en 1733. En efecto, teniendo en cuenta la enorme necesidad de liquidez para incrementar y regenerar la Administración militar a ambos lados del hemisferio, la Administración estatal de la que era la principal actividad económica de Nueva España (la minería) era esencial. Aunque el proceso de extracción de plata continuó siendo esencialmente de naturaleza privada, la monarquía entendió con buen criterio que no podía seguir dejando en manos privadas la última fase del proceso, es decir, la acuñación o labra de moneda, de la que se podrían obtener elevados beneficios (al margen de los que por ley ya se lograban) con una eficiente Administración pública. Y los datos son muy elocuentes al respecto:

Cuadro 8
ACUÑACIÓN DE PLATA, MÉXICO³⁶⁸

	ACUÑADO
1720-1724	13.026.760
1725-1729	35.347.756
1730-1734	30.863.085
1735-1739	45.276.920
1740-1744	45.528.021
1745-1749	57.263.315

En relación con el quinquenio 1725-29, los últimos cinco años del periodo estudiado muestran un incremento de la acuñación del 60% que constató el éxito de la Administración pública española recuperando el control sobre la emisión de capital circulante. Aunque como es sabido esta plata no era «plata del rey» sino que pertenecía a aquellos que la habían trasladado (cumpliendo la ley) a la Casa de la Moneda para su conversión en moneda real, lo cierto es que gracias al control estatal de la ceca mexicana los beneficios obtenidos por la corona se incrementaron notablemente. Estas *utilidades*³⁶⁹ significaron un crecimiento de los ingresos netos de la Casa de la Moneda que pasó de una media anual de 387.353 pesos en el periodo 1736-1739, a 449.836 pesos para el periodo 1739-1751³⁷⁰. Al incorporarse la ceca a la Real Hacienda también se la dotó de un fondo especial de medio millón de pesos para la compra de metal a los agentes privados que, en teoría, tenía como objetivo la obtención de dinero neto disponible para las necesidades del rey tanto en España como en las colonias. Estas medidas tuvieron resultados concluyentes y positivos para la liquidez de la Tesorería mexicana que entre 1733 y 1743 recibió de la Casa de la Moneda 1.866.000 pesos por cuenta de las utilidades obtenidas³⁷¹. Como resultado de todas estas acciones de control estatal y eficiencia en el servicio, México disfrutó de un balance positivo en su tesorería con dos vectores principales. En primer lugar, por el incremento lento pero sostenido de sus ingresos por cuenta de la múltiple gama de rentas, tributos e impuestos centralizados en la Real Caja de México; y por otra parte, gracias a la notable ampliación de las utilidades de la ceca cuyos productos fueron remitidos casi íntegros a la Tesorería Principal novohispana. Justo en el momento en que las necesidades del astillero habanero eran crecientes a causa del comienzo de su programa constructivo, esta plata fue imprescindible para relanzar la industria naval cubana.

³⁶⁸ CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. *Las cecas indianas en 1536-1825*. Madrid: Museo Casa de la Moneda 1996, p. 253 y elaboración propia. Las cantidades siempre en pesos de a ocho reales de plata.

³⁶⁹ Beneficios netos del proceso de acuñación, que engloban los derechos reales de braceaje, señoreaje y fundición principalmente, más la disminución de los costos del proceso por el control directo de la ceca a través de funcionarios del gobierno.

³⁷⁰ SORIA MURILLO, Víctor Manuel. *Op. cit.*, p. 163.

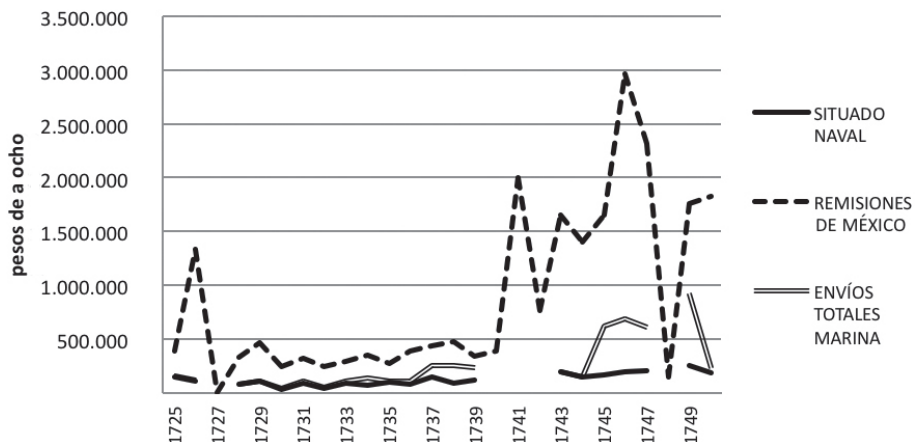
³⁷¹ *Ibidem*, p. 166.

Cuadro 9
REMISIONES DE MÉXICO A LA HABANA, 1725-1750³⁷²

	Situado Naval	Remisiones de México	Envíos totales Marina
1725	153.262	391.514	153.262
1726	116.179	1.330.521	116.179
1727	SD	SD	SD
1728	83.965	331.575	83.965
1729	112.000	464.412	112.000
1730	41.880	240.190	41.880
1731	100.000	319.937	112.500
1732	50.000	245.890	50.000
1733	100.000	296.979	113.000
1734	73.986	351.140	138.000
1735	110.000	277.323	110.000
1736	86.361	394.267	106.361
1737	150.000	441.716	250.000
1738	100.000	481.098	250.000
1739	130.000	341.844	235.000
1740		384.998	
1741	250.000	2.001.770	250.000
1742		765.339	
1743	200.000	1.656.939	200.000
1744	150.000	1.403.649	150.000
1745	178.000	1.653.066	624.146
1746	200.000	2.970.593	692.616
1747	215.000	2.318.375	610.975
1748		150.000	
1749	265.450	1.761.410	925.012
1750	190.000	1.830.133	238.000
Total	3.056.083	22.804.678	5.562.896

³⁷² AGI Contaduría, 1154, 1163, 1164, y elaboración propia.

Gráfica 7
Remisiones de situados desde México, 1725-1750



Estos datos son sumamente concluyentes respecto del cambio de dinámica y tendencia respecto de las posibilidades financieras tanto de México como de la propia Habana. Las remesas de plata novohispana se incrementaron notablemente desde la década de 1730 y no solo con motivo de la guerra de 1739 a 1748, sino fundamentalmente gracias a la disponibilidad de capital en México. Esta mayor posibilidad presupuestaria no significaba, empero, que el virreinato disfrutara de ingentes cantidades de plata, sino que en comparación con el final del siglo XVII y comienzos del XVIII ahora las reformas fiscales habían generado mayores ingresos, y por tanto, mayor capacidad de pago. Pese a los efectos positivos de estas medidas, México siguió fuertemente presionado tanto desde España como desde el Caribe, lo que llevó a solicitar un empréstito voluntario tras la coyuntura bélica de 1739 que generó la apreciable cantidad de 684.350 pesos otorgados en 1744 por varias decenas de individuos vinculados al comercio (en especial, del Consulado de México); capital que en gran medida fue transferido a La Habana³⁷³. Hasta ese momento, el virreinato solo había atendido peticiones coyunturales de la Administración militar vinculada al Ejército y además en cantidades notablemente bajas (como veremos), siendo el astillero el gran damnificado. Pero los cambios operados y las reformas introducidas en México hicieron modificar la tendencia desde la década de 1730. La tesorería habanera comenzó a recibir fondos que nutrían tanto a la construcción naval como al sostenimiento de las armadas surtas en puerto a unos niveles nunca vistos antes.

Sin embargo, para entender la evolución de la actividad económica en torno al astillero, es conveniente precisar el mecanismo de recepción y utilización de los caudales para los asuntos navales. En La Habana entre 1725 y

³⁷³ AGI México, 508, informe de 24 de marzo de 1744.

1764 existía una única Tesorería que recibía todos los fondos provenientes de México, pero al mismo tiempo esos fondos debían ser distribuidos a tres cajas diferentes: 1.-Caja principal de real hacienda, 2.- Caja de construcción naval, y 3.- Caja de sostenimiento de flotas y armadas. Las remesas externas entraban en la Tesorería Principal y eran redistribuidas internamente en función de la finalidad de las mismas. Durante todo este periodo, el virreinato enviaba plata para cinco aspectos diferentes, que en la documentación aparecen nítidamente diversificados, aunque no todos los historiadores han sabido detectarlos. Los destinos de dichas importaciones de numerario eran:

1. Remesas con destino a España.
2. Remesas (situados) para la guarnición fija de La Habana.
3. Remesas (situados) para ser redistribuidos a otras plazas del Caribe, principalmente Florida, Puerto Rico y Santo Domingo.
4. Remesas (situados) para la construcción naval.
5. Remesas para el sostenimiento de escuadras.

Un análisis de estos ingresos de capital en la Tesorería de La Habana arroja datos significativos que se pueden apreciar en la gráfica anterior. Los envíos de plata mexicana fueron muy importantes entre 1735 y 1750, pero solo una parte de ellos tenían finalidad naval. Los situados para la construcción naval operaron a una escala bastante homogénea porque la industria en el astillero estaba iniciando su despegue y consolidación definitivos, pero también porque la escala de los ingresos en el virreinato iba creciendo de manera gradual. Mientras no existía un plan de incremento de la potencia naval en La Habana, las autoridades virreinales no se sintieron empujadas u obligadas a sostener el astillero; pero cuando el programa se consolidó gracias a Madrid, México tuvo que subvencionar la construcción naval de manera directa. Sin embargo, y por la misma razón, sus envíos debían ajustarse a su propia eficacia recaudatoria, de ahí que el principal problema de la industria de bajeles fuese la limitación de capital. Con esto, observamos una íntima conexión entre la evolución financiera y económica del astillero y el virreinato; conexión que (como se verá) no fue tan fuerte en la segunda mitad de siglo cuando el incremento de la recaudación en La Habana y la inserción de la clase comerciante local, nutrieron en gran medida los negocios navales.

A otro nivel, se observa que las remisiones para el sostenimiento de armadas tenían una fuerte dependencia (obviamente) con la coyuntura bélica. El incremento de las operaciones navales españolas en el Caribe durante la guerra de 1739 forzó a incrementar notablemente las transferencias de capital novohispano, disminuyendo la escala productiva del astillero respecto de la construcción de navíos. Las eficientes reparaciones y mantenimiento de los buques tuvieron, paradójicamente, un efecto negativo sobre el propio astillero y su programa naval. Andando los años La Habana se consolidó como arsenal, astillero y apostadero naval, atrayendo a todo buque o flota que discurría

por aguas caribeñas y forzando a una «distracción» de caudales que de otra manera habrían podido ser invertidos hacia la industria de construcción naval propiamente dicha. Lógicamente, no se podía esperar que un astillero de tanta importancia se sustrajera a otras actividades navales, como el sostenimiento de escuadras, pero desde España nunca se diseñó un plan alternativo y equilibrado que pudiera compensar los altos costos de mantener escuadras o navíos en puerto sin que fuese en detrimento de la fábrica.

Igualmente, la atracción de La Habana sobre las escuadras que operaban en el circuncaribe había generado problemas no solo financieros, sino también estratégicos. En mayo de 1743, en un elaborado informe de Campillo a Sebastián de la Cuadra (marqués de Villarias) se criticaba abiertamente la estancia de los navíos de Torres en La Habana por ser «el lugar más cómodo y opulento para el tiempo de descanso» debido a su inoperatividad real y al tiempo teórico de respuesta ante un ataque enemigo en el Caribe que, según Campillo, era el mismo desde Cádiz que desde el puerto habanero³⁷⁴. La crítica, obviamente, se hacía extensiva a los enormes costos en La Habana cuyos altos precios generaban fuertes problemas financieros. Esta preocupación por los gastos se hizo extensiva a las palabras del general Francisco Cornejo, miembro de la Junta de Hacienda y del Almirantazgo, quien un mes más tarde indicó también a Villarias palabras muy duras sobre la ineficacia de la escuadra en La Habana donde «se ha mantenido allí inútilmente causando doblado gasto que haría en España»³⁷⁵.

En este sentido, ya hemos analizado las múltiples quejas de la Real Compañía acerca de las obligaciones de suministrar carena a los navíos de Rodrigo de Torres al tiempo que se le forzaba a continuar con la pesada carga de la construcción naval. La inexistencia de un equilibrio entre ambos componentes del astillero generaron tanto retrasos en la construcción como imponderables aún más graves con el capital disponible, puesto que México remitía cantidades indicando cuáles eran sus destinos finales. Y como hemos visto, ni siquiera había unanimidad en cuanto a la utilidad y eficacia de las escuadras que operaban en puerto. De hecho, la famosa flota de Torres, que se mantuvo en La Habana entre 1741 y 1749, no realizó ni una sola operación de combate naval contra los ingleses durante el transcurso de la guerra, pero provocó inmensos dispendios a las arcas habaneras y mexicanas.

Por otra parte, la constatación de que en esta etapa el astillero aún no era una prioridad para México, ni que sus remisiones no estaban concebidas dentro de un plan general para mantener un adecuado equilibrio presupuestario en La Habana, la tenemos en la diferenciación en el trato financiero que se daba con respecto al Ejército.

En efecto, el revisionismo militar español de las primeras décadas del siglo XVIII estuvo esencialmente escorado hacia el Ejército, con la úni-

³⁷⁴ AGI Santo Domingo, 1130A, Campillo a Villarias, 16 de abril de 1743.

³⁷⁵ AGI Santo Domingo, 1130A, Cornejo a Villarias, 11 de mayo de 1743.

ca gran excepción de Patiño quien supo apreciar en toda su magnitud la importancia de la Armada. Sin desdeñar un ápice las cruciales decisiones tomadas por Tinajero, Pes o Campillo, ni tampoco que la Armada estaba en el ideario reconstructivo de comienzos de siglo, lo cierto fue que, pese a todos los esfuerzos, reformas, modificaciones institucionales y proyecciones estratégicas, la España del siglo XVIII nunca pudo sustraerse totalmente al inexorable peso de su tradición militar vinculada a sus fuerzas terrestres. Incluso durante sus mejores momentos, allá por la segunda mitad de siglo, la Armada representó un factor de gasto militar claramente inferior respecto del Ejército, pese a que fue la Armada la principal protagonista de los hechos de armas en esta etapa.

Las reformas del aparato del Ejército fueron mucho más amplias y profundas que las de la Armada, y comenzaron más tempranamente. Por ejemplo, el obsoleto sistema de tercios fue suprimido en 1704 para instaurarse el modelo francés de regimientos de doce compañías, justo dos años después de la introducción de los batallones como primera fase de supresión de los tercios. En 1706 los regimientos pasaron a tener dos batallones cada uno, y entre esa fecha y 1715 todo el Ejército fue recompuesto. Los antiguos arcabuceros a caballo pasaron a denominarse regimientos de Dragones; se creó el cuerpo de Guardias de Corps; se originó el Regimiento Real de Artillería de España, con 3 batallones de 12 compañías cada uno; el empleo de ingeniero general fue creado según modelo francés, y en 1707 se suprimieron los antiguos nombres de los regimientos que hacían alusión a sus coroneles, por una nomenclatura geográfica o de procedencia. Finalmente, en 1715 todo el Ejército español quedó compuesto por 100 batallones de infantería, de 13 compañías cada uno, con 40 hombres por compañía³⁷⁶. Toda esta nueva planta militar quedó cerrada institucional y políticamente con la creación en 1714 de la Secretaría del Despacho de Guerra, pasando el antiguo Consejo de Guerra a disponer únicamente de funciones consultivas y judiciales³⁷⁷, y convirtiéndose en el auténtico rival de la Secretaría de Marina a lo largo de todo el siglo, al menos en lo que a cuestiones presupuestarias se refiere.

A estas reformas, mucho más profundas conforme avanzaba el siglo, le siguió una reestructuración hacendística de profundo calado que desde 1718 otorgaba una notable primacía a los intendentes de Ejército y que quedó perfectamente consolidada después de 1749 con la famosa Instrucción de Ensenada³⁷⁸. El reforzamiento de los intendentes de Ejército y la canalización de recursos hacia este componente de la Administración militar supeditó en gran medida a la Armada a los intereses de aquellos, en especial en

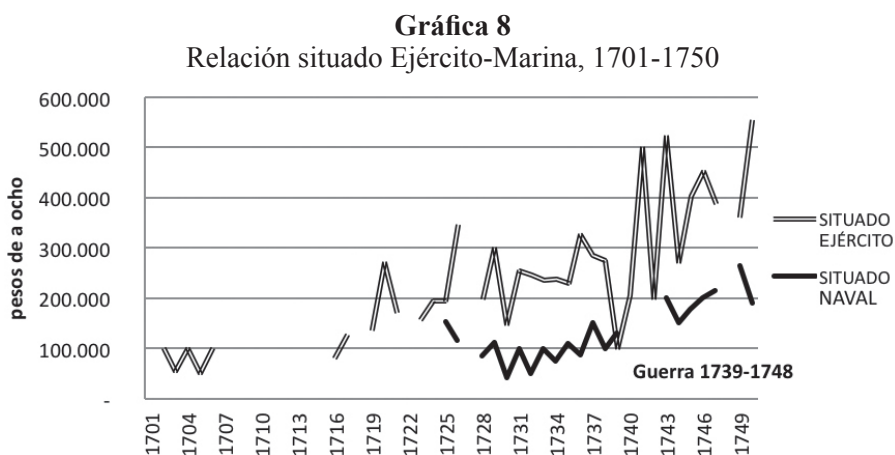
³⁷⁶ VALENCILLO, A. *Comentarios históricos y eruditos a las ordenanzas expedidas el 22 de octubre de 1768*. Madrid: Imprenta de D.P. Montero 1861, pp. 76 y ss.

³⁷⁷ OZANAM, Didier. «La política exterior en tiempos de Felipe V y Fernando VI», en MENÉNDEZ PIDAL, R. (Ed.). *Historia de España*. Madrid: Espasa Calpe 1985, T. XXIX, Vol. I, p. 558.

³⁷⁸ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. «La militarización de la Hacienda española en el siglo XVIII» en DUBET, A. y LUIS, J. P. *Les financiers et la construction de l'État. France, Espagne (XVIIe-XIXe siècle)*, Rennes: Presses Universitaires de Rennes 2011, pp. 179 y ss.

América en donde tradicionalmente las fortificaciones y las guarniciones habían tenido preferencia en el gasto militar. De hecho, el aparente éxito de las reformas en la península con las intendencias no tuvo un reflejo inmediato en Indias, pese a los denodados esfuerzos de Campillo, quien en 1743 solicitó la transferencia de esta institución a las colonias con tan notable reticencia que hubo de abandonar el proyecto³⁷⁹. Esta cautelosa atención administrativa y fiscal que afectó a las reformas en Nueva España se debió en gran medida a que nadie sabía a ciencia cierta qué hacer con la estructura fiscal en las Indias³⁸⁰.

De esta forma no es de extrañar que en La Habana no fuese diferente. A lo largo de los primeros 50 años del siglo la guarnición habanera y sus impresionantes fortificaciones fueron las grandes beneficiadas de las remesas mexicanas, como bien se puede apreciar en la siguiente gráfica.



Llama poderosamente la atención el absoluto abandono del componente naval durante más de dos décadas al tiempo que el Ejército, aunque intermitentemente, recibía fondos novohispanos. La tendencia cambió, como se ha comentado, después de 1725, y especialmente en la década de 1730 gracias al incremento de los activos financieros mexicanos. Sin embargo, las cantidades remitidas por México demuestran un trato preferente hacia el componente del Ejército con importantes sumas enviadas de forma periódica incluso antes de la coyuntura bélica de 1739. Las cifras concretas después de 1725 son bastante elocuentes.

³⁷⁹ JÁUREGUI, Luis. *La Real Hacienda de Nueva España. Su administración en época de los intendentes 1786-1821*. México: UNAM 1999, p. 67.

³⁸⁰ *Ibidem*, p. 68.

Cuadro 10
REMISIONES SITUADO EJÉRCITO-NAVAL, 1725-1750³⁸¹

	Situado Ejército	Situado Naval
1725	194.536	153.262
1726	344.617	116.179
1727		
1728	200.000	83.965
1729	300.545	112.000
1730	147.507	41.880
1731	253.969	100.000
1732	245.890	50.000
1733	235.395	100.000
1734	238.542	73.986
1735	229.092	110.000
1736	326.036	86.361
1737	285.992	150.000
1738	275.373	100.000
1739	100.000	130.000
1740	204.712	
1741	500.000	250.000
1742	200.000	
1743	523.274	200.000
1744	271.444	150.000
1745	403.189	178.000
1746	451.884	200.000
1747	389.601	215.000
1748		
1749	361.689	265.450
1750	555.000	190.000
Total	7.238.287	3.056.083

Los elevados envíos para la guarnición habanera en este periodo de 25 años, en los que Cuba no sufrió ningún ataque importante ni lideró ninguna empresa militar, contrastan claramente con las cantidades recibidas para la construcción de navíos, empresa esta de enorme valor productivo, militar

³⁸¹ AGI Contaduría, 1154, 1163, 1164, y elaboración propia.

y estratégico. No sería justo, empero, desdeñar el valor e importancia de las tropas en La Habana cuya guarnición jugaba un papel trascendental para el Caribe, pero en términos de eficacia distributiva de los recursos (siempre escasos y limitados) el Ejército mantuvo un peso financiero excesivo en función de su utilidad práctica en el momento. La causa de todo ello estriba, en mi opinión, en la falta de planificación respecto de las actividades financieras y económicas en torno al universo militar. Pese a que las reformas tanto fiscales como militares eran necesarias, los planificadores políticos en Madrid se movieron ambigualmente entre los deseos y la realidad. Pese al incipiente incremento de la Armada y la constatación de su importancia para oponerse a Inglaterra, siempre hubo un difícil equilibrio entre la tradición (el Ejército) y la *modernidad* (la Armada). Pese a los cacareados intentos de unificar los gastos e ingresos de la Monarquía tras la incorporación de la Tesorería General al andamiaje administrativo del siglo XVIII, en América la Marina de guerra española aún seguía siendo en este periodo un aspecto sobre el que no se proyectaba un modelo eficaz de redistribución de recursos. De hecho, ya en la época hubo voces discrepantes respecto de la «mala hacienda», señalándose, en un trabajo reciente, incluso al propio Patiño como responsable de los desequilibrios en su posición como ministro de la Secretaría de Hacienda, además de la de Marina e Indias³⁸². Así, en términos de eficacia del modelo financiero respecto de sus objetivos políticos (en este caso, la puesta en escena de elementos destinados a incrementar la potencia militar), no hay duda alguna que la Armada representó un factor mucho más importante que el Ejército en La Habana, al poner sobre la mesa unidades navales de indispensable necesidad, mientras que el Ejército gastaba enormes cantidades de dinero sin realizar acciones ofensivas o defensivas. En este sentido, el modelo inglés dieciochesco, que privilegiaba claramente a la Royal Navy sobre los demás componentes militares debió ser, para España, el proyecto a seguir, máxime teniendo en cuenta su carácter de potencia colonial y naval con amplias aguas y territorios que defender en América.

Cuadro 11
GASTO COMPARADO GUARNICIÓN-ASTILLERO, 1701-1750³⁸³

	Total Guarnición	Total Astillero		Total Guarnición	Total Astillero
1701	62.967	115.000	1727	-	78.327
1702	59.183	2.044	1728	163.266	124.128
1703	47.000	21.726	1729	160.523	166.651
1704	20.340	20.169	1730	182.780	57.172
1705	42.620	39.630	1731	172.016	74.509

³⁸² DUBET, Anne. «El gobierno de la Real Hacienda de Felipe V y la actividad de los “interesados”, según Alejandro de Vega». *Tiempos Modernos*, n.º 30. 2015, pp. 20-51.

³⁸³ AGI Contaduría, 1152, 1153, 1154, 1163, 1164, cuentas de Real Hacienda y elaboración propia.

	Total Guarnición	Total Astillero		Total Guarnición	Total Astillero	
1706	65.874	4.330		1732	158.187	191.128
1707	29.876	1.593		1733	156.512	122.865
1708	50.253	17.906		1734	172.192	140.710
1709	18.117	4.516		1735	170.253	150.349
1710	52.594	212		1736	173.788	137.762
1711	26.758	4.898		1737	176.953	281.432
1712	59.121	1.166		1738	202.572	370.884
1713	48.084			1739	-	147.079
1714	60.604	20.000		1740	225.313	101.110
1715	22.946	700		1741	569.579	651.470
1716	69.757			1742	20.870	438.159
1717	82.317	3.146		1743	674.287	901.648
1718	47.696	13.685		1744	537.110	731.123
1719	89.927	4.226		1745	470.880	570.096
1720	97.591	22.267		1746	428.650	714.911
1721	146.414	29.669		1747	406.535	545.896
1722	35.387	1.281		1748	182.850	242.970
1723	151.207	19.569		1749	418.575	969.023
1724	152.330	1.767		1750	383.237	151.447
1725	156.801	254.632		Total	8.062.897	8.849.949
1726	160.206	184.968				

Paradójicamente, y pese a que la guarnición recibía mucho más dinero que el astillero, el anterior cuadro constata una interesante realidad. Aunque la historiografía ha arrojado la mayor parte de los laureles sobre la guarnición habanera y sus fortificaciones³⁸⁴, especialmente después de la segunda fase reformista en la década de 1760, lo cierto es que incluso en esta etapa tan primigenia el astillero representaba un factor de gasto mayor

³⁸⁴ Especialmente: KUETHE, Allan J. «Conflicto internacional, orden colonial y militarización», en *Historia general de América Latina*, Vol. 4, 1999, pp. 325-348; KUETHE, Allan J. «The Early Reforms of Charles III in the Viceroyalty of New Granada, 1759-1776», en *Reform and insurrection in Bourbon New Granada and Peru*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, pp. 19-40; KUETHE, Allan J. «Las milicias disciplinadas en América» en *Temas de historia militar*: Zaragoza: 2º Congreso de Historia Militar 1988, Vol. 1, pp. 311-340; KUETHE, Allan J. *Cuba, 1753-1815: Crown, Military, and Society*. University of Tennessee Press 1986; ARCHER, Christon I. *El ejército en el México borbónico, 1760-1810*. México: FCE 1983; MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *Ejército y milicias en el mundo colonial Americano*. Madrid: Mapfre 1992; GÓMEZ PÉREZ, María del Carmen. *El sistema defensivo Americano: siglo XVIII*. Madrid: Mapfre 1992; KUETHE, Allan J.; MARCHENA, Juan (eds.). *Soldados del Rey: El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la independencia*. Castellón de la Plana: Publicacions de la Universitat Jaume I 2005.

que la famosa guarnición fija de La Habana. No hay que olvidar que para el virreinato su sistema defensivo tenía su primera línea en las islas caribeñas, y tenemos bastantes indicios de que entre las principales preocupaciones de los virreyes en los albores del siglo XVIII estaba la defensa tanto del interior del virreinato como de las costas³⁸⁵, lo que incidía ampliamente en los envíos de plata a Cuba. Pero un análisis de los gastos evidencia que la guarnición habanera mantuvo unos niveles muy homogéneos hasta la ruptura de las hostilidades en 1739, cuando crecieron a causa del incremento de su guarnición y la llegada de tropas peninsulares. En cambio, los gastos navales mostraron fuertes fluctuaciones hasta 1725 e incluso después hasta 1741, fecha de la llegada de la Armada de Torres a La Habana. Los egresos navales parecen estar directamente relacionados con dos elementos. Por una parte, el desarrollo del programa constructivo, que obviamente es cambiante en función del ejecutor del mismo (Acosta o la Real Compañía), por lo que sus gastos dependen en última instancia de los ingresos de capital mexicano y la capacidad de desarrollo de la fábrica naval en el interior del astillero. Y por otra parte, es muy impactante en términos de gasto la estancia de escuadras en el puerto, que incrementa los gastos pero frena en gran medida la construcción naval. De estos datos podemos constatar que la guarnición demandaba capitales en función de la propia planta del fijo de La Habana, las desertiones y la coyuntura bélica; en cambio, el componente naval estaba mucho más relacionado con las posibilidades de continuación del programa naval que a su vez dependía de dos factores externos: las remesas novohispanas, y las decisiones políticas en Madrid.

Sin embargo, la importancia de las erogaciones del astillero se representa mejor con una comparación respecto de todos los demás aspectos de la Administración militar habanera.

Cuadro 12
RELACIÓN GASTO MILITAR-GASTO NAVAL, 1701-1750³⁸⁶

	Gasto Militar Sin Componente Naval	Gasto Naval			Gasto Militar Sin Componente Naval	Gasto Naval
1701	98.567	115.000		1727	95.751	78.327
1702	129.054	2.044		1728	288.662	124.128
1703	152.346	21.726		1729	238.400	166.651
1704	180.793	20.169		1730	256.120	57.172
1705	88.221	39.630		1731	262.194	74.509
1706	123.648	4.330		1732	263.596	191.128

³⁸⁵ CRESPO SOLANA, Ana. «El virreinato de Nueva España y el comercio atlántico de la monarquía española en el reinado de Felipe V». *Libros de la Corte.es*, N.º 4. 2012, pp. 120-125.

³⁸⁶ AGI Contaduría, 1152, 1153, 1154, 1163, 1164, cuentas de Real Hacienda y elaboración propia.

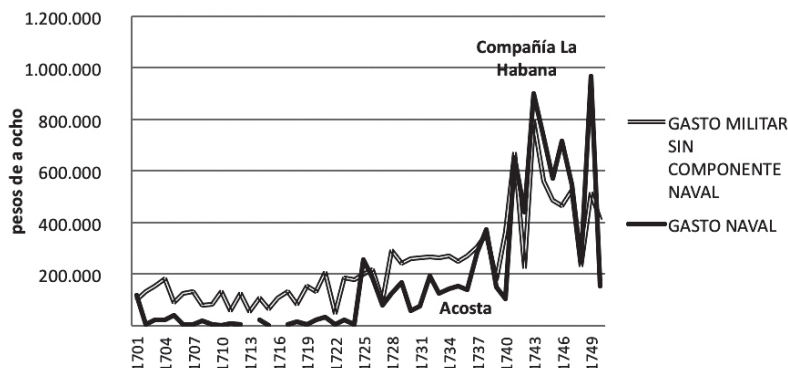
	Gasto Militar Sin Componente Naval	Gasto Naval			Gasto Militar Sin Componente Naval	Gasto Naval
1707	129.135	1.593		1733	261.715	122.865
1708	78.107	17.906		1734	267.400	140.710
1709	78.712	4.516		1735	247.109	150.349
1710	131.085	212		1736	268.357	137.762
1711	56.502	4.898		1737	304.599	281.432
1712	122.423	1.166		1738	352.244	370.884
1713	51.760			1739	177.720	147.079
1714	104.940	20.000		1740	359.704	101.110
1715	61.664	700		1741	668.044	651.470
1716	104.410			1742	220.335	438.159
1717	130.955	3.146		1743	794.671	901.648
1718	78.512	13.685		1744	559.382	731.123
1719	151.528	4.226		1745	485.806	570.096
1720	131.532	22.267		1746	463.702	714.911
1721	205.460	29.669		1747	522.346	545.896
1722	44.023	1.281		1748	227.848	242.970
1723	182.755	19.569		1749	512.451	969.023
1724	176.268	1.767		1750	408.481	151.447
1725	195.689	254.632		Total	11.711.001	8.849.949
1726	216.275	184.968				

En efecto, para el periodo analizado, los datos de gasto militar supusieron casi 12 millones de pesos en La Habana; gastos que incluyen no solo la guarnición fija, sino también las fortificaciones y los envíos de suministros y vituallas para el Ejército. La Marina absorbió casi 9 millones, pero con una mayor concentración de los egresos entre 1741 y 1750, momento en que se construían navíos pero se sostenía la enorme flota de Torres. El gráfico siguiente aclarará en gran medida estos datos.

Una primera interpretación incide en lo ya indicado respecto de la preeminencia de los gastos del Ejército y las fortificaciones, mucho más visible después de la aprobación del Reglamento Fijo de La Habana en 1719 y el agresivo programa de mejora de su sistema fortificado desde la década de 1720. A partir de 1723, y durante más de 15 años, se trabajó incansablemente en el cierre de su perímetro defensivo, en especial en torno a La Tenaza (a donde se trasladaría el astillero) y en casi todos los baluartes³⁸⁷. La muralla y el

³⁸⁷ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Alfredo. «Repercusiones espaciales de la fortificación colonial en La Habana». *Eria* 1994, pp. 225-240.

Gráfica 9
Relación gasto militar-gasto naval, 1701-1750



castillo de Matanzas estuvieron en obras casi permanentes durante la década de 1730, ocupando a más de 200 esclavos. A causa de la prioridad que aparentemente se otorgó a las fortificaciones, estas generaron enormes egresos como así se constató en un informe de 1739 en el que se aludía a que desde el 1 de julio de 1733 hasta 3 de mayo de 1739 se habían gastado en las fortificaciones 227.883 pesos: 137.883 por lo producido por la sisa de la muralla (impuesto especial para financiar estas obras); 40.000 pesos remitidos por Mexico en cuatro ocasiones, y 50.000 pesos de otros ramos³⁸⁸. La presencia de alguno de los mejores ingenieros militares españoles en la plaza durante esta época (como Bruno Caballero³⁸⁹) evidencia el notable interés por las fortificaciones, y por ende, el incremento de los gastos.

La gráfica muestra la tendencia creciente de los egresos de la Administración militar de La Habana como consecuencia de su nuevo rol geoestratégico en el Caribe, soportada por el capital mexicano y el desarrollo de su guarnición y sistema fortificado. Ambos componentes (tropas y fortificaciones) crecen a ritmo constante al margen de la coyuntura externa. Cuando la guerra estalla en 1739 el lógico incremento se centra principalmente en el componente humano (mayor número de tropas) porque las construcciones de piedra requieren mucho más tiempo para su culminación. Por su parte, la Marina tiene un ritmo de aumento del gasto en el largo tiempo igualmente creciente, pero este viene determinado por un programa que se puede mantener más sólidamente sin que el factor guerra influya negativamente. Amparado en el interior de la bahía de La Habana, y con recursos materiales almacenados, es mucho más fácil sostener la fábrica naval sin que la guerra lo afecte. Como se observa, los tiempos de Acosta y la Real Compañía muestran nota-

³⁸⁸ AGI Contaduría, 1169, informe de los oficiales reales de 14 mayo de 1739.

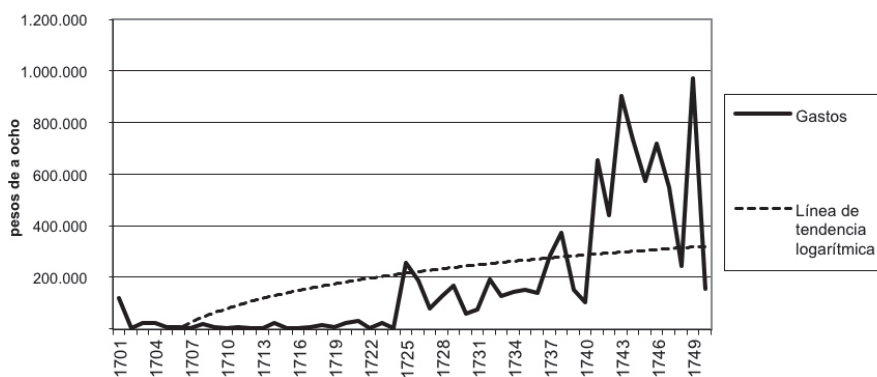
³⁸⁹ CAPEL SÁEZ, Horacio et al. *Los Ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona: Universidad de Barcelona 1983, pp. 89-90.

bles incrementos del gasto naval, y concentra mayores egresos que el resto de la Administración militar entre 1739 y 1750 como resultado de la pervivencia de los dos componentes navales activos al mismo tiempo: la construcción de navíos y el sostenimiento de flotas.

Analizados más de cerca, los datos de gasto prueban el notable impacto que para la economía y fiscalidad de La Habana tuvo su astillero, sin duda esencial para comprender el desarrollo de la riqueza local en la segunda mitad de siglo. En los primeros 50 años del siglo, la Administración militar erogó cantidades por valor de 17.342.612 pesos (Ejército, fortificaciones, Marina y toda clase de suministros militares) que, recuérdese, fueron pagadas esencialmente en plata. El impacto sobre la ciudad y su entorno fue inmediato. Al socaire de la plata mexicana, el incremento de la demanda de mano de obra y las necesidades de materia prima, el astillero fue un factor revitalizador como ningún otro en Cuba relacionado con la Administración militar. Las minas de hierro de Matanzas fueron reactivadas en la década de 1740 y la introducción de negros para trabajar en las labores del astillero fue creciente desde una década antes³⁹⁰. Tenemos indicios del fomento del lino y cáñamo en esta época en los alrededores de la ciudad como negocio vinculado a la construcción naval, y en la Maestranza trabajaban en la década de 1740 no menos de 200 operarios. Aunque habría que esperar a la segunda mitad de siglo para el despegue definitivo y exponencial de la economía local en torno a su astillero, las sólidas bases estaban ya insertas desde esta primera etapa.

La evolución de las actividades económico-financieras en el astillero reflejó la inserción de La Habana en el engranaje de la construcción naval militar española desde la década de 1720, cuando las disposiciones de Patiño incorporaron a Cádiz, El Ferrol y Cartagena como departamentos navales a

Gráfica 10
Actividad económico-financiera en el astillero, 1701-1750

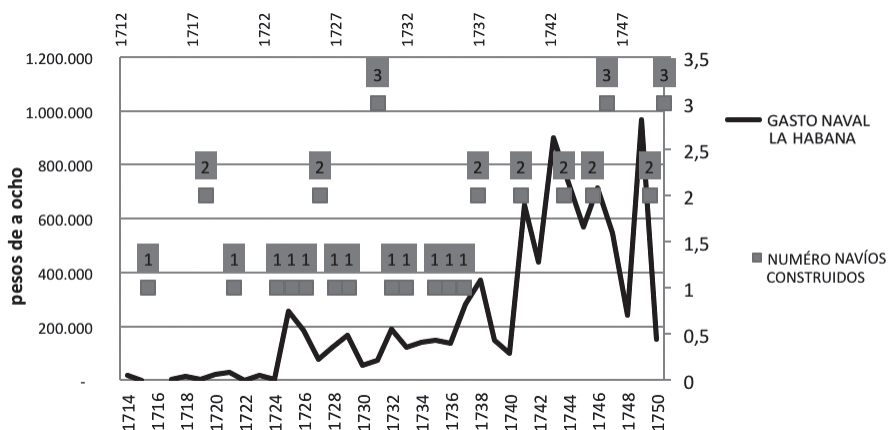


³⁹⁰ AGI Ultramar, 995.

la nueva planificación del programa naval, trasladando la misma idea a las Indias. La tendencia del gasto se mantuvo a un ritmo sostenidamente creciente desde esa etapa como respuesta a los envíos de plata mexicana y la conversión de La Habana en el astillero principal de América. La consecuencia más inmediata fue que el complejo de arsenal y astillero pasó de no tener casi actividad en torno al cambio de siglo, a representar en la década de 1730 el componente principal del gasto militar en La Habana. En efecto, si analizamos el conjunto de los egresos de naturaleza militar y lo comparamos con los dimanados por la actividad naval, estos representaron el 51,07% durante la etapa del asentista Acosta (1731-1740), y un 65,5% en el periodo de la Real Compañía de La Habana (1741-1750). O dicho de otra forma, mientras que para el quinquenio 1701-1705 la actividad financiera ligada al astillero era irrisoria dentro del conjunto del gasto militar (apenas un 24%), para el quinquenio 1745-1749 ascendió exponencialmente hasta el 72%. Este abrupto cambio obedeció a una decisión política tomada en la península basándose en las posibilidades reales que, por tradición, disfrutaba La Habana dentro de los complejos portuarios Americanos. Aunque en términos absolutos los gastos habaneros representaban una fracción de todos los gastos navales de España en esta primera etapa, ningún otro departamento naval evidenció una modificación tan drástica, ni siquiera en la península.

Para nosotros solo cabe una interpretación: la monarquía disponía de la capacidad política y financiera para llevar a cabo un amplio programa de despegue naval adecuando los recursos a la actitud e interés político de incrementar el poder de la Armada. Una simple decisión lo cambiaba todo. Y esto refleja que el concepto Estado fiscal-militar, en el que las modificaciones y reformas estructurales a nivel administrativo eran la clave, funcionaba a la perfección en América incluso antes de que en la segunda mitad de siglo operara en toda su dimensión. La cana-

Gráfica 11
Relación gasto naval-número navíos construidos, 1714-1750



lización de los medios (plata novohispana), las instituciones (departamento naval, comisario de Marina), los programas constructivos (Acosta, Compañía de La Habana) y los hombres (Campillo, Patiño, comerciantes locales) confluyeron en muy poco tiempo en Cuba para convertirla en el factor clave para la reconstrucción, casi milagrosa, de la Armada española en pocas décadas.

La sostenida actividad constructiva en La Habana acabó dando unos resultados indispensables para la Armada española, tanto en términos de unidades como en gasto generado. Entre 1714 y 1750 se construyeron en el astillero cubano 35 navíos, lo que representa la mayor eficacia de un astillero español en la primera mitad del siglo XVIII, incluyendo los peninsulares. Aunque se destaca la labor de las maestranzas cántabras, lo cierto es que los números evidencian algo muy diferente. Pese a que se habían estructurado tres departamentos navales en la península desde 1726-1732 (Ferrol, Cádiz, Cartagena) la lentitud en la puesta en marcha de su programa de fábrica naval fue la tónica general. Es cierto que ni Cádiz (La Carraca) ni Cartagena tuvieron como objetivos preferentes la construcción de buques de guerra, pero El Ferrol se constituyó en 1726 como departamento naval con ese claro objetivo y con todo el apoyo directo de la Corona, incluyendo la cesión gratuita de los terrenos en donde se instalaría el arsenal³⁹¹. De hecho, para iniciar su programa naval hubo de traerse al constructor Lorenzo de Anzueta, verdadero artífice de la fábrica de navíos en Cantabria (Guarnizo) para implantar el sistema de construcción basado en los diseños creados por Antonio de Gaztañeta³⁹². Durante estos primeros cincuenta años la dispersión de la fábrica de buques para la Armada en la península fue la tónica general, evidenciando que la disposición de los departamentos navales no implicaba una movilización de los recursos constructivos de manera inmediata, como tampoco una articulación racional del programa de rearme naval. Guarnizo siguió siendo hasta la década de 1730 el principal astillero peninsular, y solo la ubicación definitiva en El Ferrol (Esteiro) y la transferencia de recursos humanos, técnicos y financieros a Galicia hizo disminuir la Cantabria del escenario naval español. Hasta 1750 los navíos construidos en la península se distribuían en: Ferrol 2; Guarnizo 16; Cataluña 3; Pasajes 5; Orió 4 y Cádiz 4, es decir, un total de 34 navíos frente a 35 construidos en La Habana.

El peso de los navíos habaneros dentro del conjunto operativo de la Armada es aún más importante. En 1738, un año antes de que comenzara la guerra de la Oreja de Jenkins contra Inglaterra, la Marina de guerra española disponía de 41 navíos en servicio, de los que 15 habían sido construidos en La Habana, es decir, el 36,6% del total de la Armada. Para 1750, la Marina se había visto drásticamente reducida en tamaño por accidentes, causas bélicas, naufragios e inutilidad de los buques hasta descender a solo 25 navíos realmente operativos, de los cuales 16 procedían del astillero cubano, representando nada menos que el 64% del total de la Armada. Por tanto, al comenzar la

³⁹¹ GRANADOS LOUREDA, Juan A. *Un arsenal para el rey; Ferrol en el Antiguo Régimen (SS. XVI-XVIII)*. La Coruña: Nalgures 2011, p. 112.

³⁹² *Ibidem*.

segunda mitad del siglo XVIII la flota de guerra española de grandes unidades (navíos) era esencialmente habanera. Estos datos por sí mismos explican la enorme trascendencia de Cuba para el conjunto de programa naval de las primeras décadas del siglo, y evidencian el inusitado interés de las autoridades en Madrid porque las construcciones en Cuba siguieran al mayor ritmo posible. Los diferentes ministros eran conscientes de que sin La Habana sencillamente no se podría hacer frente al poder naval inglés porque el programa naval en la península (paradójicamente) se desarrollaba a un ritmo inusualmente lento, pese a que absorbió ingentes cantidades de dinero.

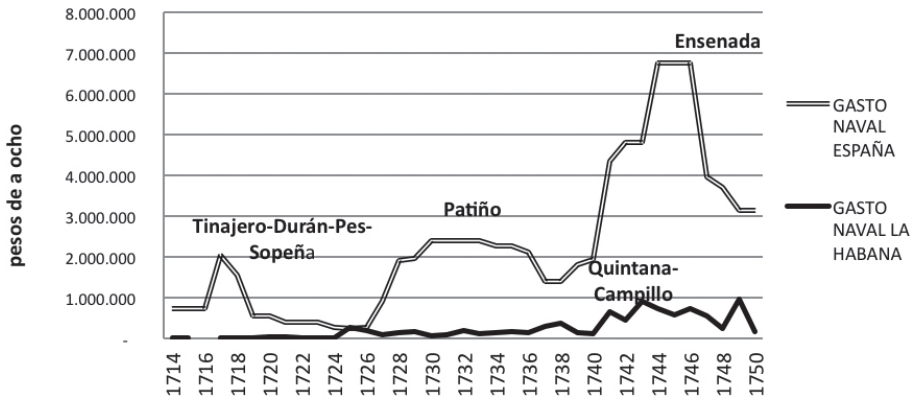
Cuadro 13
GASTO NAVAL COMPARADO EN ESPAÑA Y LA HABANA, 1714-1750³⁹³

	Gasto Naval España	Gasto Naval La Habana		Gasto Naval España	Gasto Naval La Habana
1714	744.324	20.000	1733	2.407.660	122.865
1715	744.330	700	1734	2.276.274	140.710
1716	744.380		1735	2.276.429	150.349
1717	2.050.503	3.146	1736	2.130.755	137.762
1718	1.554.967	13.685	1737	1.402.382	281.432
1719	569.174	4.226	1738	1.402.382	370.884
1720	569.117	22.267	1739	1.806.675	147.079
1721	405.632	29.669	1740	1.941.328	101.110
1722	405.638	1.281	1741	4.337.593	651.470
1723	405.671	19.569	1742	4.816.506	438.159
1724	276.363	1.767	1743	4.816.467	901.648
1725	250.501	254.632	1744	6.768.690	731.123
1726	287.365	184.968	1745	6.763.538	570.096
1727	904.922	78.327	1746	6.768.879	714.911
1728	1.919.030	124.128	1747	3.965.122	545.896
1729	1.959.688	166.651	1748	3.710.000	242.970
1730	2.407.480	57.172	1749	3.145.494	969.023
1731	2.407.457	74.509	1750	3.145.494	151.447
1732	2.407.660	191.128	Total	84.895.873	8.616.759

³⁹³ AGI Contaduría, 1152,1153, 1154, 1163, 1164, cuentas de Real Hacienda y elaboración propia para los datos de La Habana. JURADO SÁNCHEZ, José. *El gasto de la hacienda española durante el siglo XVIII, Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703-1800)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales 2006, anexo 1, cuadro 1 pp. 161-162, y elaboración propia para las cifras de España. Todas las cantidades han sido convertidas a pesos de a ocho reales a razón de 20 reales de vellón por peso.

Gráfica 12

Relación gasto naval España-La Habana, 1714-1750



Un primer análisis de estos datos comparativos de gastos navales en la península y La Habana no resiste un comentario en términos de eficacia constructiva. Se ha partido de la fecha 1714 para realizar el estudio por la conclusión de la guerra de Sucesión española y el inicio del programa de relanzamiento de la Armada que, como ya se indicó páginas arriba, tuvo a Tinajero y el nacimiento de la Secretaría Marina e Indias como sus principales exponentes iniciales.

Durante esta etapa, la Armada consumió un mínimo de más de 84 millones de pesos frente a una exigua cantidad de algo más de 8 millones en La Habana, lo que supone un gasto peninsular diez veces mayor. La aguda complejidad de reorganizar casi desde la nada la Marina no fue, indudablemente, tarea fácil ni barata. A la planificación de las estructuras administrativas y financieras (Secretaría de Marina, Intendencia de Marina, Departamentos Navales) habría que añadir la complejidad de desarrollar un modelo específico técnico-tecnológico de los buques que a su vez generó enormes disputas y controversias³⁹⁴. Las disensiones políticas en cuanto al modelo naval a desarrollar por los astilleros españoles dificultó enormemente la planificación eficaz y operativa que, desde las instancias políticas, se pretendía empujar. Estos factores explican por sí mismo la evidente paradoja de un gasto naval peninsular extraordinario con unos resultados finales en términos de unidades navales que pueden ser considerados, como mínimo, manifiestamente mejorables. La escala de los egresos en los astilleros peninsulares no guarda relación directa con el programa de rearme de la Armada, ni siquiera adminiendo que la mayoría de esos gastos estaban relacionados con el inicio y consolidación de las estructuras administrativas recién creadas, o con la obvia reestructuración de

³⁹⁴ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, pp. 127-211. Estas páginas son el mejor estudio actual sobre el desarrollo tecnológico naval español en las primeras décadas del siglo XVIII.

los canales institucionales que conectaban la decisión política de construir con la realidad imperante en los diferentes astilleros. Y esto es así porque disponemos de algunos indicadores que hacen pensar en la mala gestión de los recursos hacia la Armada como la respuesta más plausible.

Por una parte, los elevados costos de construcción de algunos navíos en España parecen indicar un claro desajuste de una política naval que aspiraba a la centralización y eficacia de los recursos. En 1726 se botaron dos navíos a cargo del asentista Bernardo Cambi que supusieron un desembolso de 104.000 pesos por unidad, provocando una agria disputa en la que finalmente se trasladó la responsabilidad financiera de los altos precios a los oficiales de la corona³⁹⁵. El navío *Príncipe*, botado en Guarnizo en 1730, había costado la astronómica cifra de más de 250.000 pesos³⁹⁶ que representaba prácticamente el mismo precio que el navío *Nueva España*, construido en Coatzacoalcos (costa de México) en 1734, aunque era muy conocido los mayores costos de construcción en América³⁹⁷. Los precios de la jarcia, madera, clavazón, brea y demás componentes indispensable para la fábrica naval eran sistemáticamente más elevados en América que en España³⁹⁸, pese a lo cual, no se apreciaban notables diferencias en los costes finales del buque. Aunque la corona se había esforzado en seguir las ideas de Gaztañeta, para el que disponer de un astillero cercano a montes y una adecuada Administración estatal eran indispensables para abaratar los costos, lo cierto es que la mayoría de los navíos construidos en la península hasta 1750 lo fueron mediante asientos privados. De hecho, ya en 1725 Gerónimo de Ustáriz en su famosa obra *Theorica y práctica de comercio y marina*, había defendido con vehemencia la responsabilidad directa de la corona en la financiación de la construcción naval³⁹⁹. Sin embargo, ni a Patiño ni a sus más inmediatos continuadores les resultó fácil vencer la tradición de las contrataciones navales por asientos privados, cuyos titulares eran, además y usualmente, poderosos hombres de negocios con innegables conexiones políticas.

El celo centralizador y constructivo de Patiño no implicaba que su labor estuviera exenta de duda en cuanto a su eficacia final. El ministro riojano tuvo que mantener un difícil e incómodo equilibrio entre sus aspiraciones por centrar su visión política sobre el enemigo inglés y el relanzamiento de la Marina, al tiempo que no podía renunciar a los intereses dinásticos en Italia⁴⁰⁰. Tal vez esto

³⁹⁵ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, pp. 216-217.

³⁹⁶ ARANDA Y ANTÓN, Gaspar de. «Los costes en la construcción, las contrataciones y consumos» en *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, n.º 33. Madrid: 1999, p. 44.

³⁹⁷ *Ibidem*.

³⁹⁸ Como ejemplos: jarcia (96 reales el quintal en Cádiz y 144 en Veracruz en el periodo 1705-1708); clavazón (60 reales el quintal en Cádiz y 160 en Veracruz en el mismo periodo); estopa (12 reales el quintal en Cádiz y 64 en Veracruz en el mismo periodo), ARANDA Y ANTÓN, Gaspar de. *Op. cit.*, p. 48.

³⁹⁹ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 206.

⁴⁰⁰ LEÓN, Virginia. «La llegada de los Borbones al trono», en *Historia de España siglo XVIII*. Madrid: Cátedra 2002, pp. 41 y ss.

explique por qué su política naval, pese a su aparente uniformidad, no se conjuró en una eficaz relación coste/beneficio. Combatiendo en la Corte contra el partido español y sus rivales políticos, debatiéndose entre una actitud anti británica y los deseos italianos de Felipe V, y aspirando a maximizar los recursos del Estado frente a los intereses de los asentistas privados, a su muerte Patiño solo consiguió parcialmente sus objetivos. En términos absolutos el número de navíos construidos en la península fue elevado en comparación con los números de las dos primeras décadas, pero los desfases presupuestarios y los elevados costos disminuyeron la eficacia de su programa naval. Su implacable tesón por reformar la Armada le llevó a no equilibrar los presupuestos, provocando sonoros gastos que no tenían su fiel reflejo en el número de buques construidos ni en sus costes reales, y generando incontables disputas con los asentistas. Así, tras su muerte en 1736, se ordenó formar una *Junta de medios* para analizar sus cuentas, encontrándose un desfase negativo de más de 13 millones de escudos⁴⁰¹. La lentitud en las obras de los diferentes departamentos provocaron a Patiño incontables quebraderos de cabeza ante la actitud arrogante de muchos asentistas, acostumbrados a realizar sus labores sin el inquisidor control del riojano⁴⁰². Todo esto explicaría por qué tras la desaparición del poderoso ministro los gastos navales disminuyeron drásticamente en prácticamente un 50%. El antes favorecido por Patiño departamento naval de Cádiz arrojaba una deuda en 1737 de nada menos que de más de un millón de pesos⁴⁰³, pese a que allí apenas hubo construcción naval y el astillero aún no estaba plenamente operativo⁴⁰⁴. En Cartagena no se construyó ni un solo navío en esta etapa, manteniendo en cambio una elevada y costosa plantilla de constructores y todo tipo de operarios, lo que acabaría generando un gran recorte en su presupuesto después de 1737⁴⁰⁵. Hasta el comienzo de la guerra en 1739, y en especial tras la activación de las diferentes flotas en 1741, no se volvió a incrementar los gastos peninsulares, aunque en esta ocasión centrados casi exclusivamente en el apresto de buques, vituallas, víveres y las mejoras en los departamentos navales. Habría que esperar a la etapa ensenadista y a los años 50 del siglo XVIII para que la construcción naval peninsular acusara un significativo incremento.

Por el contrario en La Habana todo era bastante diferente. Los datos arrojan cifras que ineludiblemente nos llevan a considerar su gran eficacia en cuanto a la entrega de nuevas unidades y la gestión de sus fondos. Como se ha visto, la fábrica naval fue constante desde 1725 hasta el punto de que la media anual hasta 1750 de navíos botados supera la unidad. Los egresos de la mayoría de estos buques se mantuvo en límites bastante aceptables pese a

⁴⁰¹ LIZASO TIRAPU, Miguel Ángel. «Datos para una biografía del Duende Crítico de Madrid». *Príncipe de Viana*, 259. 2014, p. 192.

⁴⁰² PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. «La Secretaría del Despacho de Marina y la fundación del Arsenal de Cartagena: (1728-1736)». *Murgetana*, N.º 97. 1998, pp. 67-69.

⁴⁰³ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 255.

⁴⁰⁴ QUINTERO GONZÁLEZ, José. *Op. cit.*, pp. 112-115.

⁴⁰⁵ TERESA PÉREZ-CRESPO, María. *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editora Naval 1992, pp. 180-182.

los altos costos en América, y en cualquier caso no fueron significativamente mayores que algunos del mismo tipo fabricados en España. El navío *Incendio*, acabado en 1726, representó un costo de solo 45.000 pesos, mientras que *El Fuerte* (1727), generó gastos por valor únicamente de 66.975 pesos. Como se ha indicado anteriormente, estas cifras contrastan con los elevados costes operativos de navíos de similar porte terminados en España, lo que lleva a pensar que más que un problema respecto del modelo de fábrica (por asiento o administración) el principal inconveniente era el control de la cadena de producción, la gestión eficaz de los medios humanos y técnicos, y finalmente, las posibilidades logísticas del astillero. En España los costos por unidad eran tan elevados porque el programa naval estaba en fase de inicio, los departamentos navales carecían de las infraestructuras básicas, el debate tecnológico era abrumador y desgastante, y los asentistas sostuvieron fuertes reticencias al control del Estado. Resulta sorprendente que el astillero peninsular más activo y eficaz en cuanto a la construcción de navíos (Guarnizo) quedara postergado a finales de la década de 1720 al transferirse gran parte de sus recursos humanos y técnicos al incipiente astillero de Ferrol con resultados más que visibles: Ferrol fue incapaz de mantener la producción naval pero al mismo tiempo consumía ingentes cantidades del presupuesto.

La Habana, por el contrario, salvó a la Armada. La entrega de 35 nuevas unidades ofreció al escenario operativo de la Marina de guerra española la opción de poder enfrentar a Inglaterra no en términos de igualdad pero sí a escala de reciprocidad en la movilización naval. La abrumadora superioridad de la Royal Navy en los años 30-40 no podía ser compensada por España, cuyo programa de rearme estaba dando sus primeros grandes pasos, pero la permanente construcción de navíos en La Habana permitía a la Armada disponer de un escenario regional (en el Caribe) favorable a sus intereses. Patiño o Campillo eran muy conscientes de ello, y por eso mantuvieron una correspondencia permanente con las autoridades habaneras, incentivando su programa de fábrica en la maestranza, y presionando a los virreyes novohispanos con la rápida entrega de dinero. La cadena órdenes-recursos-producción era mucho más rápida y eficaz en Cuba, en donde las controversias quedaban encerradas en sus muros y limitadas espacialmente por las rivalidades entre el comisario de Marina y el constructor de turno. En la península la complejidad de esta secuencia de factores era ineludiblemente más problemática. Cada departamento naval proyectaba sus intereses en los presupuestos que demandaba; el ministro debía controlar todo el aparataje institucional combatiendo en las habituales rivalidades cortesanas de Madrid; los recursos para la Marina competían con las reformas del Ejército peninsular; y finalmente, los asentistas aprovechaban el caos beneficiándose de los altos costes de un negocio en expansión, como era la Armada. Como resultado, mientras en la península la relación coste/beneficio del número de navíos era abrumador y negativo para las arcas, en La Habana la construcción naval representó, al mismo tiempo, un factor revitalizador de la economía local, y un elemento estratégico de primer

orden al poner sobre el tapete un extraordinariamente elevado número de unidades de guerra a unos costos más que asumibles.

La importancia de los recursos financieros y la actividad económica generada en torno al gran astillero habanero resalta aún más si se la compara con las otras dos grandes actividades económicas de la isla, como eran el tabaco y el azúcar, con enorme tradición y peso para la sociedad cubana. Los datos demuestran que entre 1723 y 1750 entraron en la Tesorería de La Habana una media de 227.000 pesos destinados a la compra de la producción tabacalera, habiéndose destinado efectivamente a estos fines más del 90% de la cantidad recibida⁴⁰⁶. Esto significa que la industria del tabaco no estaba, en términos fiscales, demasiado distante de la economía y las transacciones en el ámbito del astillero. Y para la misma época, aunque sin disponer de datos completos, parece que las rentas del azúcar solo eran un 14,7% más elevadas que las del tabaco⁴⁰⁷. Esto viene a confirmar que la actividad militar de La Habana, lejos de constituir un lastre para la economía local, generaba no pocos beneficios y movía a un elevado número de personas girando en torno a sus múltiples actividades. El negocio de la guerra era, una vez más, una cuestión de simples números, siendo para La Habana, una fuente de ingresos muy bien recibida⁴⁰⁸. Lo que sí está claro es que la incorporación de la industria naval al conjunto de la actividad económica de La Habana fue decisiva para su posterior despegue en la segunda mitad del siglo XVIII⁴⁰⁹.

Las maderas ocupaban, sin duda, el primer lugar entre los elementos indispensables para el astillero, y constituyó en esta etapa un apartado vital para la riqueza de la actividad económica anexa a la fábrica naval. Sin embargo, durante gran parte del tiempo, la actividad propia del astillero estaba repartida entre el sostenimiento de las flotas y la propia fábrica de construcción. Esto suponía que al mismo tiempo que eran necesarias materias primas para la puesta en marcha de navíos y fragatas, se hacía cada vez más necesaria la carena y conservación de los ya botados, así como de aquellos que provenían de España u otras partes de los mares Americanos. Cada vez era más habitual que en su inmenso puerto atracaran flotas de incluso decenas de buques, y su estancia en el puerto suponía, la mayoría de las veces, un enorme costo para las arcas locales. Solo la estancia de un navío suponía a las autoridades locales el sostenimiento de su tripulación, con sus respectivas pagas, alimentos y productos de todo tipo. Si además el navío necesitaba ser carenado, reparado o reformado (en ocasiones varias de estas cosas al mismo tiempo) su estancia se solía alargar varios meses generando enormes tensiones presupuestarias.

Toda esta actividad, ajena a la mera y propia construcción de buques nuevos, generaba una gran actividad comercial en su ámbito local atrayendo

⁴⁰⁶ AGI, Contaduría 1167.

⁴⁰⁷ MARRERO, Leví. *Cuba: Economía y Sociedad*. Madrid: Playor 1977, vol. 7, p. 39.

⁴⁰⁸ KUETHE, Allan J. *Havana in the Eighteenth Century, Atlantic Port Cities, Economic, Culture and Society in the Atlantic World, 1650-1850*. Knoxville: The University of Tennessee Press 1991, p. 18.

⁴⁰⁹ KUETHE, Allan J. *Havana*, pp. 17-19.

a un incontable número de comerciantes ansiosos por vender al astillero todo tipo de suministros. Se pueden contar por decenas los pequeños empresarios, artesanos y mercaderes de todo tipo que vendían sus productos y servicios a la maestranza, o bien depositaban en sus almacenes los encargos efectuados. La riqueza de la información de que disponemos sobre estos comerciantes nos hace pensar que esta era una actividad especialmente atractiva para la población local. El efecto concomitante fue un auténtico aluvión de ofrecimientos a la Comisaría de Marina sobre servicios de todo tipo, lo que forzaba a las autoridades a decidir sobre el más conveniente para las arcas locales. Los asentistas, literalmente, se enzarzaban en duras subastas para obtener los mejores contratos, y cuando lo conseguían, trataban de hacerlos perdurar en el tiempo «blindando» sus servicios con prórrogas aparentemente muy beneficiosas para el rey. No cabe ninguna duda que toda esta actividad privada en torno al astillero, sus contratos y asientos, sirvió como elemento dinamizador de la economía local, insertando definitivamente los negocios navales en el panorama económico regional. Desde ese instante es posible afirmar que el astillero se convirtió en un eje vital de la economía de la capital cubana, compitiendo duramente con el tabaco y el azúcar.

El sector privado de la economía habanera vivió durante la primera mitad del siglo XVIII un gran momento por su mayor implicación en el negocio naval. Las grandes familias empezaron a insertarse en el negocio naval al percibir los grandes beneficios bidireccionales que ofrecía el astillero: dinero y prestigio social por el servicio al rey. Hay claras evidencias de que poderosas familias como los O'Farrill, Jústiz o Aróstegui, acabaron participando de este incipiente momento de esplendor del negocio naval, aunque antes que ellos, otros apellidos, menos conocidos, hicieron verdaderas fortunas con el astillero. Apellidos como los García-Menocal, Acosta o Hita fueron en gran medida los dominadores de los asientos y contratos más importantes en esta primera mitad del siglo XVIII.

El negocio era muy variado y las posibilidades diversas. La cantidad de empleos directos que generaba el astillero se han podido contabilizar en más de 30. Solo la reparación de un buque de tamaño medio (alrededor de 40 cañones) podía dar trabajo a varias decenas de operarios durante semanas, a los que habría que añadir otras tantas decenas más de esclavos. La complejidad que suponía el aderezo, reparo, mantenimiento o construcción en La Habana nos la muestra una enorme variedad de documentos. Tan solo a modo de ejemplo se expone aquí el informe remitido por Juan Pinto, como comisario de Marina a Patiño el 10 de octubre de 1730, sobre el costo y armamentos de los últimos buques salidos del astillero, los paquebotes *Júpiter* y *Marte*: costaron ambos 186.058 reales de plata (23.257 pesos), de los que 121.080 lo fueron en jornales de carpinteros y calafates para obras de arboladuras; 45.633 en maderas de cedro y caoba; 5.234 en tablazones, 1.423 en varar y poner astillero y 12.688 en obras de herrería. En armamento y subsistencia se gastaron además otros 95.642 entre ambos, al margen de

51.205 en otros aumentos. Los costos totales ascendieron a 332.905 reales (41.613 pesos), de los que se pagaron al contado 281.700 reales y 51.205 en géneros de almacenes⁴¹⁰. Todo esto era riqueza; riqueza que era repartida por igual en amplios sectores de la sociedad habanera. No solo los grandes, sino también los pequeños artesanos tuvieron su oportunidad con el astillero. Las cifras muestran que los sueldos dimanados de las labores en la Maestranza (pagados en plata de buena ley) eran un enorme atractivo para otros comerciantes que, atraídos por la plata mexicana, acudían a La Habana a ofrecer sus servicios. La circulación de dinero aumentó significativamente y con este numerario, los precios tendieron a subir.

De la frenética actividad mercantil y económica en torno al astillero nos da una muestra clara el número de asentistas que trabajaron entre 1700 y 1750 en las más variadas profesiones y tipos de contratos. Se muestra a continuación la lista de los asentistas, nombre o nombres de los titulares del mismo y año de comienzo del mismo:

- de arboladura para los navíos, Jorge Noble y Guillermo Bautier, 1734,
- de armería, Pedro García Menocal y Raimundo Rodríguez, 1739,
- de construcción de navíos, Juan Acosta, 1740,
- de construcción de navíos, Compañía de La Habana, 1741,
- de construcción del navío San Carlos con sus pertrechos, Manuel García, Tomás Gutiérrez, Francisco de Torres, Tomas Tejada, Alejandro Munro y Juan Franco, 1749,
- de herrajes, Raimundo Rodríguez y Pedro Campos, 1737,
- de calderería, Pedro García Menocal, Raimundo Rodríguez, 1739,
- de herrería, Pedro García Menocal, Raimundo Rodríguez, 1739,
- de jarcia y otros pertrechos, Francisco Casaubon, 1743,
- de conducción de maderas a Cádiz, Juan Acosta, 1737,
- de motonería, Raimundo Rodríguez, Pedro Campos, 1737,
- de pertrechos, Compañía de Caracas, 1740,
- de pertrechos, Juan Miralles, José de Lugo y Molina, Juan Tomas de Jáuregui, 1747,
- de víveres, Pedro de Rojas, 1735,
- de víveres, Pedro García Menocal y Raimundo Rodríguez, 1739,
- de carne fresca y víveres, Felipe del Castillo, Bartolomé García Menocal, Juan Broun, 1746⁴¹¹.

Varios son los aspectos a destacar de la anterior lista. Llama la atención la relativa ausencia de los «grandes» apellidos habaneros, pero como ya se apuntó, en esta etapa muchos de ellos prefirieron seguir apostando por el seguro negocio del tabaco y el azúcar. Sin embargo, tenemos constancia de que a través de algunos de estos asentistas las grandes familias participaron

⁴¹⁰ AGS, Marina, 303.

⁴¹¹ AAB Arsenales 5514.

cada vez más activamente en la vida económica que movía el astillero. A este respecto, un detalle es significativo. Todas las grandes familias habaneras tenían activos en mayor o menor medida en la Compañía de La Habana, y esta fue la responsable del principal y más costoso asiento naval de la década de 1740. Así pues, aunque no directamente, la participación de los apellidos más prominentes de la isla quedó asegurada mediante la firma del asiento de construcción naval de la Real Compañía que, como ya se ha visto, resultó un negocio muy poco rentable para sus accionistas, pero positivo en términos de beneficios sociales.

En 1735 se firmó un asiento con Pedro de Rojas para el suministro de víveres al astillero, asiento que gozó del beneplácito de poderoso Montalvo⁴¹². Rojas pertenecía a una de las familias más antiguas de Cuba, incluso se la relacionaba con las etapas originales de la colonización de la isla. De hecho, disponía de abundantes tierras y posesiones en los alrededores de La Habana⁴¹³. Dos años más tarde, en 1737, Raimundo Rodríguez y Pedro Campos se hicieron con los asientos de herrajes y motonería para el arsenal. Ambos eran muy conocidos en La Habana por sus negocios vinculados al Cabildo y estaban muy bien relacionados con la élite local. De hecho, Campos, nacido en La Habana en 1684, había entroncado con las élites locales y sus servicios acabarían siendo recompensados con el tiempo: un nieto suyo, sería alcalde de La Habana y recibiría el premio del ingreso en la Orden de Carlos III⁴¹⁴.

Los García Menocal fueron en gran medida los mayores detentadores de asientos en esta etapa, pese a que su apellido es habitualmente menos conocido por la historiografía. Era una de las familias más antiguas de La Habana, siempre ligada a los negocios. Tanto Pedro como Bartolomé ostentaron cargos municipales en la década de 1730, y el primero llegó a ser director de la Real Compañía de Tabacos de la isla de Cuba⁴¹⁵. Los asientos firmados por los García Menocal, todos a partir de 1739, hacen pensar que llenaron el vacío que fue dejando la defenestración de Juan de Acosta como el gran «cacique» del astillero. De hecho, ambos eran accionistas de la Compañía de La Habana, y tenemos constancia de que cuando la firma del asiento de construcción naval con la Compañía en 1741, se hizo mención expresa sobre los precios ofrecidos anteriormente por Pedro García Menocal en el asiento de vituallas. Con el establecimiento definitivo de la Compañía de La Habana en 1741 (cuyo principal interés era el tabaco), un hermano de Pedro, Bartolomé García Menocal, consiguió el asiento para surtir de carne fresca

⁴¹² AAB Arsenales 5514.

⁴¹³ LEIVA, E. y TORRES CUEVAS, E. *Presencia y ausencia de la Compañía de Jesús en Cuba*. Madrid: 2005, p. 22 y ss.

⁴¹⁴ CADENAS, V. (comp.). *Extracto de los expedientes de la Orden de Carlos III*, 13 vols. Madrid: 1979, vol. 6, p. 79.

⁴¹⁵ DE SANTA CRUZ, Francisco Xavier. *Historia de las familias cubanas*. La Habana; Editorial Hércules 1940, vol. 1, p. 155.

y viveres al astillero habanero en 1746⁴¹⁶. No creo que sea coincidencia que poco tiempo antes, en 1742, Bartolomé obtuviera el cargo de mayordomo de Propios y Rentas de la ciudad de La Habana, ya que esta designación le avalaba como un firme conocedor de las posibilidades de negocios e ingresos fiscales con el enlace de los negocios del astillero y el tabaco a través de su hermano⁴¹⁷.

Por otra parte, Francisco Casaubón, se había asociado con Behic y poseía importante capital en la Real Compañía. El caso de Juan Miralles es realmente curioso. Llegó a La Habana con 27 años y la suficiente fortuna como para pedir la mano de María Josefa Eligio de la Puente y González-Cabello, miembro de una de las más acaudaladas familias habaneras de la época, con fortuna asentada en la Isla y en la Florida. Hacia esta última se dirigió tempranamente la actividad comercial de Miralles, negociando con los principales puertos de las colonias inglesas en Norteamérica. Sin embargo, este emprendedor joven Miralles, que más tarde se haría famoso por los contactos con Norteamérica durante el turbulento periodo de su independencia, detectó con rapidez las posibilidades del negocio naval, y no dudó en asociarse con José de Lugo y Molina, Juan Tomas de Jáuregui, este último uno de los personajes más poderosos de La Habana. El asiento que firmaron los tres, en 1747, sobre los pertrechos de los almacenes del astillero, era uno de los más importantes, como lo demuestra que anteriormente lo hubiera detentado la Compañía de Caracas, debido a las enormes sumas necesarias como inversiones en este apartado.

A través de esta relación entre Miralles y Jáuregui, es posible detectar el importante papel que tenía la sociedad habanera en el reparto de los negocios locales. Juan Tomás de Jáuregui llegó a La Habana desde España en la década de los 30, donde había nacido en 1723. Sin embargo, lo más significativo fue que la firma de este contrato en 1747 le puso en contacto directo con la alta sociedad habanera, hasta tal punto que en 1752 contrajo matrimonio con María de los Ángeles Aróstegui y Bassave, hija del poderoso e influyente Martín de Aróstegui, presidente de la Real Compañía de Tabacos. Esta relación le ayudó, obviamente, a relacionarse a dos bandas: por una parte, con los negocios de la Compañía (que ya se ha visto que en gran medida estaban relacionados con el astillero), y por otra con los asientos concretos que firmaba en asociación con otros importantes comerciantes locales. Este caso, como el de muchos otros, es una muestra de la profunda imbricación que tenía la sociedad habanera en los negocios locales, cuyas fortunas y méritos se mezclaban, algunas veces confusamente, en varios negocios al mismo tiempo.

En definitiva, el universo comercial, económico y fiscal en La Habana fue creciendo al mismo ritmo que la importancia de su astillero. Sin embargo, y pese su indudable importancia por el volumen de dinero público y privado

⁴¹⁶ AAB Arsenales 5514.

⁴¹⁷ NIETO CORTADELLAS, Rafael. *Genealogías habaneras*. Madrid: Ediciones Hidalguía 1979, p. 323.

que se movía, durante esta etapa de 50 años la inserción de los actores privados fue, hasta cierto punto, lenta y dependiente de la coyuntura política. Se hizo necesaria la firma de importantes contratos con Acosta y la Real Compañía para que el panorama se abriese de manera definitiva. Lo significativo, en cualquier caso, fue que al iniciarse el mandato del marqués de Ensenada en 1743 el astillero de La Habana se había ganado un lugar preferente en la continuidad del programa de rearme naval, absorbiendo un creciente número de contratos e insertando definitivamente en Cuba los vectores necesarios para su proyección más allá de 1750: dinero mexicano, mejoras administrativas (Intendencia) y activos financieros crecientes de carácter local.

CAPÍTULO IV LOS AÑOS DIFÍCILES, 1750-1764

La política naval en la época de Ensenada y la neutralidad

No es posible analizar el desarrollo del astillero habanero desde 1750 a los comienzos de la Intendencia sin insertarla en el marco general de la acción práctica de la política naval española que se desarrolló entre el gobierno del marqués de Ensenada como secretario de Marina e Indias (1743-1754) y su sucesor en el cargo, el bailío Julián de Arriaga (1754-1776). Esta política naval estuvo íntimamente unida a una serie de personas, hechos y proyectos que son necesarios reseñar para comprender los vaivenes, a veces incomprensibles, del programa de rearme de la Armada y el rol jugado por La Habana dentro del conjunto del proyecto liderado por Ensenada y continuado, en gran medida, por Arriaga. Si seguimos una línea cronológica los sucesos que enmarcan la política naval española vienen determinados por los inicios del gran proyecto del marqués, el Tratado de Madrid (1750), los últimos años de Ensenada, y el periodo de neutralidad antecedentes del cambio de rumbo que siguió tras la llegada al trono de Carlos III en 1759.

La figura de Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, merece acertadamente un lugar de privilegio en la historia de la evolución de la Armada española en el siglo XVIII. Su contribución fue esencial no solo en términos cuantitativos (número de unidades construidas) sino fundamentalmente por su inteligente y sagaz visión del rol estratégico que debía jugar la Marina de guerra de los Borbones. Continuador de una política ya iniciada décadas antes, Ensenada, sin embargo, supo dotarla de estilo y proyección. Comprendió mucho mejor que su gran inspirador Patiño la necesaria imbricación de la Armada en el panorama de las realizaciones prácticas de la política exterior española, y en este sentido, su *realismo naval* no tuvo precedentes. Contribuyó, como ningún otro secretario de Marina, a unificar sagazmente los hechos, las ideas, los medios y las realizaciones. Si la Armada, décadas después de su defenestración política (uno de los hechos difíciles de entender) pudo elevarse al rango que se merecía, tanto en el número de navíos como en la calidad de los mismos, se debió principalmente a la semilla sembrada por este enorme riojano.

La visión política de Ensenada se plasmó, sin embargo, desde mucho antes de su llegada al gobierno en 1743, cuando tras conocer en 1726 a uno de sus valedores (Campillo), colaboró en la reorganización del astillero de Santander (Guarnizo) para ser posteriormente comisionado al departamento naval de El Ferrol en 1730⁴¹⁸. Ascendido a ministro principal de Armamentos

⁴¹⁸ BORREGO PLÁ, M^a del Carmen. «Los universos reformistas de Ensenada: una visión anónima de los hombres de su tiempo». *Temas Americanistas*, 14. 1998, p. 94.

Navales en 1732⁴¹⁹, su audaz desempeño en la organización de la empresa militar que en 1733 reconquistó Nápoles para España (y para el futuro Carlos III quien detentaría la corona como Carlos VII rey de Nápoles y Sicilia) le valió el marquesado de Ensenada (1736) y un rápido ascendiente en la Corte de Madrid. La intensa colaboración mantenida durante estos años con Patiño y Campillo le influyó decisivamente respecto de la necesidad de abocar sobre la Marina de guerra los mayores esfuerzos reformistas, cuya proyección, estimaba Ensenada junto con el *partido naval*, era la base del poder de España.

En efecto, la carrera del marqués estuvo precedida por su pertenencia a la red clientelar que, liderada por Patiño⁴²⁰, le había supuesto importantes cargos y compartir la percepción de la Marina con hombres afectos a los intereses navales. Bajo el patrocinio previo del poderoso Patiño, Ensenada ocupó el cargo de secretario del Almirantazgo desde 1737 a 1741⁴²¹, contando además con la explícita aceptación de Isabel de Farnesio, influyente esposa de Felipe V⁴²², y en cuyo apoyo sin duda influyó su eficaz reforma del Palacio emprendida en 1740⁴²³. Sin dejarse influir por las críticas que sufrió su antiguo mentor tras su desaparición en 1736, y con el decidido apoyo de hombres como Rodrigo de Torres, el general Cornejo e incluso Villarias (aparentemente su antiguo rival al frente de la Secretaría de Estado), no supuso una gran sorpresa su vertiginoso ascenso a la Secretaría de Marina en Indias en 1743, a la que uniría también las de Hacienda y Guerra⁴²⁴. Quedando al frente de tan poderosos ministerios, Ensenada compartía de facto el poder y formaba equipo con Villarias (que continuaba al frente de las Secretarías de Estado, y Gracia y Justicia), repitiendo el binomio Villarias-Campillo del periodo anterior⁴²⁵. Ensenada, hombre astuto, inteligente y muy culto (su biblioteca albergaba más de 3.000 volúmenes⁴²⁶) supo afrontar el reto para conformar el *partido español*⁴²⁷, escorando los intereses de la nación hacia la reforma fiscal en el interior, y el engrandecimiento de la Armada de cara al exterior. Su supuesta francofilia no

⁴¹⁹ BORDEJE Y MORENCOS, Fernando. «El poder marítimo en la concepción política del Marqués de la Ensenada», en *La Marina de la Ilustración: Ciclo de Conferencias*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 1989, p. 6.

⁴²⁰ JURADO SÁNCHEZ, José. «Proyectos para reducir el gasto de la Hacienda española durante el siglo XVIII. Diagnósticos, medidas y resultados en los intentos de hacer menos costosa la Corte». *Cuadernos de Estudios Empresariales*, n.º 14. 2004, p. 114.

⁴²¹ RODRÍGUEZ VILLA, Antonio. *Patiño y Campillo; Reseña histórico-biográfica de estos ministros de Felipe V, formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*. Madrid: Imprenta Rivadeneyra 1882, pp. 132-144.

⁴²² LUZZI TRAFICANTE, Marcelo. «Los hombres del catastro y la nueva Monarquía. Patiño y Ensenada en la gestión doméstica de la Monarquía del siglo XVIII». *Catastro*. Diciembre 2014, p. 55.

⁴²³ GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C. «La reforma de las Casas Reales del Marqués de la Ensenada». *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 20. 1998, pp. 59-83.

⁴²⁴ ESCUDERO, José Antonio. *Los orígenes del Consejo de Ministros en España*. Editorial Complutense, 2001, vol. 1, p. 128.

⁴²⁵ ESCUDERO, José Antonio. *Op. cit.*, p. 129.

⁴²⁶ BORREGO PLÁ, M^a del Carmen. *Op. cit.*, p. 95.

⁴²⁷ MOLINA CORTÓN, Juan. *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*. Badajoz: Editora Regional de Extremadura 2003, pp. 152-155.

tuvo, en este sentido, una continuación tan patente como a principios de siglo. De hecho, cuando en 1746 el aristócrata José de Carvajal sucedió a Villarias al frente de la Secretaría de Estado el giro pro español se hizo aún más notorio.

Pero Ensenada fue un poco más allá, porque conociendo los entresijos que unían los negocios de la Marina con las Indias y la financiación, supo estimar las dificultades del complicado sistema comercial español para adaptarlo a las necesidades en política exterior. Probablemente pudo apreciar mejor que ningún otro los diferentes aspectos que se entrelazaban en el tablero internacional, y que pasaban por un aumento de los recursos internos para escorarlos hacia el aumento de la potencia naval. De hecho, su visión del engrandecimiento de la Armada, en detrimento del Ejército, coincidía con la del ministro José de Carvajal, su aparente rival político pero en realidad su compañero de viaje⁴²⁸. Así, Ensenada consiguió mejorar los recursos fiscales que esencialmente iban a ser canalizados hacia el Ejército y en especial a la Marina, y dejó que América dispusiera de recursos suficientes para su propia defensa. Las Indias operaron como un brazo articulador (un referente) de su visión global de la unión fiscalidad-marina que desde el otro lado del Atlántico generaba recursos y buques que iban a servir para su propia defensa. En este sentido, es cierto que no disponía tampoco de muchas más opciones, pues América quedó casi cortocircuitada durante la guerra contra Inglaterra de 1739 a 1748⁴²⁹, pero la potenció con una política serena y planificada al permitir que las colonias no fueran únicamente un lugar de drenaje de plata hacia España, sino una pieza fundamental en sus ideas de política exterior fuertemente conectadas con su ambicioso plan naval. La consolidación y fortalecimiento de América repercutía, para Ensenada, en beneficio del programa general de España, incluyendo destacadamente su poder marítimo⁴³⁰.

El riojano apreció, por consiguiente, una necesidad y una virtud en los tiempos tranquilos⁴³¹, mientras aplicaba una política basada esencialmente en el rigor fiscal y la buena distribución del numerario. Los éxitos empezaron a verse pronto, pues hacia 1748 España había reconstruido una Marina casi de la nada, justo cuando cincuenta años antes literalmente no disponía de navíos capaces de transportar con seguridad la plata Americana. Pese a todo, el planteamiento *ensenadista* no dejaba de ser arriesgado. Ya se vio cómo Alberoni tuvo que ser «sacrificado» tras la inesperada derrota del cabo Pesaro (1718), y la guerra de los Nueve Años (1739-1748) no iba a ser una excepción. La obra de Patiño y Campillo fue puesta a prueba durante su mandato. Los éxitos en esta contienda se sucedieron y se puede calificar de aceptable en términos militares

⁴²⁸ MIGUEL DELGADO, José. *El proyecto político de Carvajal: pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*. Madrid: CSIC, 2001, pp. 111 y ss.

⁴²⁹ CERDÁ CRESPO, Jorge. *Conflictos coloniales: la guerra de los nueve años 1739-1748*. Alicante: Universidad de Alicante 2010, pp. 259-263.

⁴³⁰ BORREGO PLÁ, M^a Carmen. «Los universos reformistas de Ensenada: una visión anónima de los hombres de su tiempo» en *Temas Americanistas*, Número 14. 1998, pp. 98-100.

⁴³¹ GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis. *El proyecto reformista de Ensenada*. Lleida: Milenio, 1996, p. 210.

para las armas españolas. Sin embargo, España perdió muchos buques (demasiados buques), sin lograr una victoria decisiva en el mar. No faltaron incluso las críticas de un Carvajal que, tras los fracasos de los encuentros navales cerca de La Habana en 1748 había dicho «reniego de Marina que tan malamente nos ha servido en una guerra de mar, habiendo consumido millones sin término y perdido vasos por insostenible transpiración»⁴³².

Estos hechos no disminuyeron el interés de Ensenada por seguir adelante con su plan de rearme de la Armada. Era consciente de la dificultad de sostener el Ejército y la Marina al mismo tiempo, pero decidió, con acierto, volcar todo su interés en el mar⁴³³. Aunque no dejó a un lado sus inquietudes en Europa, sabía muy bien que una potencia colonial como España necesitaba en primer lugar una Marina de guerra capaz de sostener las rutas y mantener abiertos los hilos que conducían a España las mercancías y la plata Americana. En su famosa Representación de 1751 ya advertía del riesgo de que los enemigos, más poderosos en el mar, cortaran las rutas oceánicas, lo cual taparía los recursos indios hacia la metrópoli, y consumiría enormes cantidades en América⁴³⁴. Cuatro años antes, en otra Representación redactada para Fernando VI, proyectaba su ideal de la Marina fijando su verdadera misión política porque «mientras la España no tenga una marina competente, no será considerada de Francia e Inglaterra sus émulas más inmediatas» aunque sin olvidar su sensato realismo proseguía «yo no diré que pueda V.M. en pocos años tener una marina que compita con la de Inglaterra» no tanto por falta de dinero, sino por la ausencia de tripulaciones⁴³⁵, talón de Aquiles clásico de la España dieciochesca. Con escasa sutileza defendía también en esta misma Representación la unión de las Secretarías de Hacienda con las que ya poseía, señalando como una de las claves el equilibrio presupuestario y la proporción del ingreso con las salidas. El miedo al déficit, tan persistente en la historia de España del siglo XVIII, se hacía de nuevo patente.

Ensenada supo siempre que su programa naval sería tan costoso como complicado. Según calculó el propio ministro en 1747, la última guerra había costado sesenta millones de escudos, y eso que el marqués no podía imaginar los desastres navales que llegaron al año siguiente mientras se firmaba la paz de Aquisgrán. Sabía, sin embargo, que no había suficiente dinero para acometer una campaña más porque «para que se salga del año de 1748 en la forma que del de 1747, faltan 6.700.000 escudos», le dijo al rey, de manera que había

⁴³² Carvajal a Huéscar, 25 de diciembre de 1748, citado en Didier Ozanam, *La diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada entre don José de Carvajal y el duque de Huéscar, 1746-1749*. Madrid: 1975, p. 422.

⁴³³ OZANAM, Didier. «La marina» en *Historia de España. La época de los primeros Borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, XXIX. Madrid: 1987, pp. 457-507.

⁴³⁴ OZANAM, Didier. «Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)». *Cuadernos de Investigación Histórica*, 6. Madrid: 1982, p. 80.

⁴³⁵ RODRÍGUEZ VILLA, Antonio. *Don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada; ensayo biográfico formado con documentos en su mayor parte originales, inéditos y desconocidos*. Madrid: Librería M. Murillo 1878, p. 62. Representación de fecha 18 de junio de 1747.

que alcanzar la paz a cualquier precio aunque, como ya se conocía, ciertos derechos de España –Gibraltar, Menorca– quedaran al margen del tratado de Aquisgrán⁴³⁶.

Resultaba evidente que en la médula de todo estaba la liquidez de numerario, preocupación máxima de Ensenada para acometer sus reformas y su ambicioso proyecto naval. La creación del Real Giro en 1749 fue una medida creada por el propio ministro con la finalidad de sufragar las deudas en el extranjero, pero al mismo tiempo le permitía disponer con más quietud de los fondos Americanos. La plata indiana entraría, según pensaba el riojano, líquida en tesorería. Además, siempre tuvo muy en cuenta el papel estratégico de América en su pugna contra Inglaterra, y conocía perfectamente la importancia de México y La Habana por diferentes razones. En la citada Representación de 1747 había abierto la posibilidad de construir en una década 50 navíos de guerra contando con los arsenales de España y La Habana, una de las primeras menciones explícitas del marqués a la importancia del astillero cubano⁴³⁷. Por supuesto, no olvidaba el vital papel de México como corazón financiero desde el cual efectuar el drenaje de un numerario tan necesario, tanto hacia el Caribe como hacia España. De esta forma, Ensenada fue el primero de los grandes detentadores de los destinos de la Armada que percibió la necesidad de fiscalizar los recursos de la Marina en su conjunto en conexión directa con el dinero Americano y las posibilidades de financiación regional que emanaba del fuerte eje México-La Habana, ya aprobado hábilmente en tiempos de Patiño y Campillo. Aunque los astilleros peninsulares aumentaron en importancia con respecto a la primera mitad de siglo, fue ahora, con el riojano, cuando América logró alcanzar plena madurez en los asuntos navales gracias a los recursos fiscales provenientes de México, y que en gran medida se desviaban a La Habana para quedarse allí.

Pero aunque Ensenada contaba con un plan definido, energía suficiente y cierto apoyo entre los demás responsables políticos, el nuevo rey Fernando VI tras su subida al trono en 1746 no dio muestras precisamente de una ferviente iniciativa. Tímido, ensimismado y extremadamente religioso, Fernando VI fue, al menos en los primeros años, un freno para Ensenada⁴³⁸. El ministro tuvo que insistir en numerosas ocasiones para que Su Majestad aprobara con rapidez sus planes. El tiempo era muy importante en medio de una carrera en la que Inglaterra ni mucho menos se quedaría de brazos cruzados. Esas regias dudas, y la guerra, fueron sin duda elementos que influyeron en que durante los primeros años del gobierno de Ensenada las reformas no se aceleraran al ritmo tal vez más conveniente.

⁴³⁶ GÓMEZ URDÁNEZ, José Luis. «Ensenada, hacendista ilustrado» en *El catastro de Ensenada: magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos, 1749-1756*. 2002, p. 85.

⁴³⁷ RODRÍGUEZ VILLA, Antonio. *Don Cenon...*, p. 65.

⁴³⁸ VIDAL, Josep Juan y MARTÍNEZ RUIZ, Enrique. *Política interior y exterior de los Borbones*. Madrid: Istmo 2001, pp. 236-243.

Pero el plan se puso en marcha. Sobre la base de un amplio despliegue de agentes extranjeros capaces de detectar las intenciones del enemigo, rodeándose de un nutrido grupo de *criaturas*, y obviando los canales de Carvajal (*demasiado* pro inglés para la visión de política exterior del marqués), dispuso de la más amplia capacidad de información con la que emprender la difícil tarea reformista⁴³⁹. Para Ensenada la Marina era demasiado importante como para que los inconvenientes le vencieran y puso toda su energía al servicio de la mejora tecnológica de los navíos españoles, sin duda conocedor de la ventaja táctica de los ingleses en el mar. Por de pronto, en 1748 envió en misión de espionaje industrial y político a Jorge Juan a Inglaterra, donde tendría como objetivo principal reclutar los mejores constructores y diseñadores de barcos para su floreciente Marina⁴⁴⁰. Las peripecias de Jorge Juan en Inglaterra se hicieron famosas, y a punto estuvo de acabar detenido y en la horca, pero finalmente reclutó a varias decenas de los mejores arquitectos navales, entre ellos a los Mullan, Rooth o Clark, entre otros⁴⁴¹. Además, las enseñanzas no se limitaron a Inglaterra, sino que se ampliaron a las principales cortes europeas, donde un verdadero ejército de espías e informadores trabajaba para Ensenada⁴⁴²: probablemente fue el primer gran ministro del XVIII español que se dio cuenta de la trascendencia de conocer perfectamente todo lo que acontecía en el seno de las naciones potencialmente amigas y enemigas⁴⁴³. El pragmatismo del riojano comenzaba a imponerse⁴⁴⁴. Y el dinero tampoco empezaba a ser un problema sobre todo cuando le expuso con claridad al rey que «todos los fondos que quedaren después de atendidas las demás obligaciones de la Monarquía, se han de aplicar a la Marina»⁴⁴⁵.

La información de que disponía Ensenada le permitió tener una idea clara de qué hacer en cada momento y de qué posibilidades reales de éxito tenían sus planes. Un importantísimo documento titulado *Lo que debe consistir el departamento de los negocios de Estado y de las negociaciones extranjeras* fijó los objetivos estratégicos de la diplomacia española del momento, cuyos últimos objetivos eran coincidentes con los planteados con anterioridad por Ensenada⁴⁴⁶. La red, muy extendida por toda Europa, sin duda chocó con los intereses perso-

⁴³⁹ TARACHA, Cezary. «El marqués de la Ensenada y los servicios secretos españoles en época de Fernando VI», en *Brocar*, 25. 2001, pp. 114-119.

⁴⁴⁰ LAFUENTE, Antonio y PESET, José Luis. «Política científica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan y Antonio de Ulloa». *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 17/1. 1981, pp. 236 y ss.

⁴⁴¹ GÓMEZ, José Luis. «Ensenada...». *Op. cit.*, p. 93.

⁴⁴² TARACHA, Cezary. *Op. cit.*, pp. 110-122.

⁴⁴³ LAFUENTE, Antonio y PESET, José Luis. *Op. cit.*, pp. 233-262. Más información sobre el apasionante mundo del espionaje en el siglo XVIII puede verse en: HELGUERA QUESADA, J. «Las misiones de espionaje industrial en la época del marqués de la Ensenada y su contribución al conocimiento de las nuevas técnicas metalúrgicas y artilleras a mediados del siglo XVIII», en *Estudios sobre Historia de la ciencia y de la técnica*. Valladolid: 1988, t. II, pp. 671-695, y HARRIS, J. R. *Industrial espionage and technology transfer. Britain and France in the 18th century*. Ashgate Publishing Ltd. Hampshire 1988.

⁴⁴⁴ GÓMEZ URDÁNEZ, José Luis. «Antes de los Delhuyar: la promoción política de la ciencia en España», en *La proyección mundial de los hermanos Delhuyar en el campo de la ciencia y de la economía*. Logroño: Universidad de La Rioja 2002, p. 11.

⁴⁴⁵ GÓMEZ, José Luis. *El proyecto... Op. cit.*, p. 210.

⁴⁴⁶ TARACHA, Cezary. *Op. cit.*, pp. 110-111.

nalistas y políticos de Carvajal, ministro de Estado y potencial rival político de Ensenada. Sin embargo, las evidencias muestran que Ensenada estaba mejor informado, lo cual le permitió tener en cada momento una idea clara de los efectos que podían tener entre las demás naciones sus planteamientos. El viaje europeo de Jorge Juan fue en este caso muy productivo. Aunque más conocido por cuestiones probablemente técnicas y navales referentes al espionaje industrial, Jorge Juan fue una pieza clave en las ideas de Ensenada, y no sería exagerado indicar que algunas de las propuestas ensenadistas bien pudieron tener origen previo en los comentarios y reflexiones del marino.

Las ideas profrancesas de Ensenada eran bien conocidas en la época, pero el ministro necesitaba tener garantías de que sus planes de acercamiento a los franceses estaban bien equilibrados y sustentados por una sólida relación entre monarquías con intereses similares. En este sentido, su realismo político salió a relucir. Francia, vencedora del nuevo reajuste político emanado de Westfalia (1648) y Pirineos (1659) podía ser ahora un problema más que una solución. Sus tirantees con Inglaterra eran vistas tanto por Ensenada como por Carvajal y el partido español como un verdadero inconveniente, porque verse arrastrados a la guerra durante el desarrollo de la Armada sería poco menos que un desastre. De ahí que haya que atenuar el afrancesamiento de Ensenada, más de espíritu que de acción. Durante todo su mandato, se obcecó en mantener una neutralidad militante, incrementando el programa naval, introduciendo mejoras en el aparato fiscal y gestionando los recursos con mano de hierro. Consciente de la equidistancia que había de mantener España frente a Francia, y conocedor de que el partido antiespañol era especialmente poderoso en la corte de Versalles, en 1748 envió instrucciones precisas al duque de Huéscar, plenipotenciario español en las discusiones sobre el Tratado de Aquisgrán, para que hiciera valer los intereses de la nación española frente al peligroso aliado francés⁴⁴⁷. En 1752 su proyecto de engrandecimiento naval estaba dando tales frutos que el embajador inglés Keene (entrando en pánico) comenzó a entretener un sutil y maquiavélico plan (que contó con la inevitable ayuda de los enemigos del ministro en España) para gestionar su caída política. Razones no le faltaban. En 1754 el crecimiento de la Armada no era una ficción, sino una plasmable realidad, con alrededor de 50 navíos y fragatas⁴⁴⁸ y un desarrollo sostenido tanto en España como en América.

Tal vez con cierto ánimo conciliador (o simplemente por astucia política), lo cierto fue que, poco antes, en 1748 Ensenada había encargado al capitán de fragata Joaquín de Aguirre Oquendo la redacción de las nuevas ordenanzas de Marina, en un velado intento de hacer triunfar su visión de fiscalización económica al tiempo que trataba de poner freno a las presiones del estamento militar de la Armada. Es sintomático que solo se publicaran los dos primeros tomos, referentes a cuestiones administrativas y jerárquicas de la Marina, y más concretamente, del Cuerpo General. Nunca se llegó a

⁴⁴⁷ RODRÍGUEZ VILLA, Antonio. *Don Cenon...*, pp. 66-74.

⁴⁴⁸ MOLINA CORTÓN, Juan. *Op. cit.*, p. 453.

publicar el tercer tomo que se iba a referir, por completo, a la fiscalización económica de los asuntos navales, lo que sugiere una enorme resistencia en el estamento militar naval a que se hiciera ordenanza la aplicación de los principios rectores que estaban en manos del Cuerpo del Ministerio. La pugna entre la *espada* y la *pluma* se mostraba aquí en toda su dimensión. Sin embargo, la no publicación de la parte económica no significaba una modificación del *estatus quo* que impregnaba hasta ese momento la fiscalización económica de la Armada. De hecho, los intendentes siguieron gozando de las más altas cotas de poder de control económico y fiscal, cuyo vértice último estaba en manos del secretario.

Pero volvamos un poco hacia atrás. El viaje europeo de Jorge Juan siguiendo instrucciones de Ensenada acabó siendo decisivo, ya que su aguda visión, el conocimiento de los diferentes lugares, y su mente rápida y sagaz, le permitieron obtener una fuente inagotable de información sobre la que Ensenada y los ministros posteriores basaron gran parte de la política de alianzas española. En fecha tan temprana como mayo de 1750⁴⁴⁹, antes incluso de la firma del importante Tratado de Madrid que zanjaba el asiento inglés establecido en 1713, Jorge Juan ya informaba directamente a Ensenada desde Bolonia en términos que hacen pensar pudieron ser decisivos en acontecimientos posteriores. Además de considerar *lógica* la amistad con Francia, hacía una referencia directa a la necesidad de avanzar conjuntamente en aras de la defensa mutua del comercio, piedra angular de la política ensenadista. Un párrafo de la extensa carta que dirigió a Madrid es una muestra elocuente de las ideas estratégicas del momento que, aunque salidas de la pluma de Jorge Juan, bien podrían haber sido escritas por el poderoso ministro:

«En este supuesto, nada hay más importante para una y otra, como el tener una buena Marina, y de aprovechar los instantes para su logro. Pero por más poderosas que sean las dos naciones, y por más abundantes que puedan ser sus recursos, ¿podrán acaso proveerse cada una de una marina particular que por sola pueda competir o defenderse de las fuerzas navales de una potencia que se haya en situación de aplicar en ella las inmensas riquezas que la facilita? Aquella de nuestras dos naciones que se verá atacada o amenazada por mar ¿no se verá en el caso de necesitar del socorro de las fuerzas marítimas de la otra? (...) ¿No podrían encontrarse disposiciones para concertar entre ellas los medios más conducentes a ponerse siempre en un buen estado de defensa? Una confianza recíproca sobre los medios de restablecer las fuerzas navales de las dos naciones ¿no podría contribuir a facilitar de una y otra parte estos medios?»⁴⁵⁰.

⁴⁴⁹ 5 de octubre de 1750. MIJARES, Lucio. «Política exterior: la diplomacia». *Historia General de España y América*, vol. XI-1. Madrid: Rialph 1983, p. 97.

⁴⁵⁰ AGS, Marina, 712, Jorge Juan a Ensenada, Bolonia, 13 de mayo de 1750.

Jorge Juan, más conocido por sus influencias tecnológicas sobre la Marina española, demuestra aquí un profundo sentido político de Estado y una gran sagacidad al plantear a Ensenada cuestiones de singular importancia estratégica. ¿No parece estar describiendo la necesidad de establecer una alianza ofensivo-defensiva con Francia? ¿No parece apuntar directamente a la colaboración militar en el mar como una opción segura de éxito? La preocupación defensiva ensenadista por América era obvia. Por una parte, por su interés en sostener el Imperio a toda costa frente al adversario inglés, y por otra porque conocía perfectamente de las bondades del nuevo continente como baluarte para la política comercial española. América se presentaba, pues, como un problema (defensivo) y una solución (comercial); pero para hacer frente a los avatares venideros resultaba obvio que la ayuda francesa resultaría de importancia. Esto no quiere decir que para Ensenada Francia supusiera la panacea de los males de España, pero no hacía ascos a una alianza de la que ambas naciones saldrían fortalecidas, siempre y cuando esta alianza no arrastra a España a una guerra sin estar fortalecida en el mar. La idea de Jorge Juan de proponer a Ensenada una alianza táctica con Francia, incluso a nivel de escuadras, supone el triunfo de la concepción imperial del problema de la defensa. Y aún va más allá:

«¿No se podría ir todavía más adelante arreglando de antemano un plano que sería seguido cuando las dos naciones o una de ellas se hallasen atacadas o amenazadas por mar? ¿y no habría modo no solo de convenir del objeto de los socorros que mutuamente se deberían dar, pero también de fijar la disposición general de las operaciones que se deberían hacer de una y otra parte? (...) Por una disposición semejante las fuerzas navales de ambas naciones podrían ser consideradas, por modo de decir, como una sola (...)»⁴⁵¹.

Estas fueron las ideas que justo un año después, y hasta su misma caída en 1754, preconizó Ensenada. Porque la política Americana, imperial, del riojano, no se centraba en los aspectos meramente formales de una potencia naval como España: eso, al fin y al cabo, podría haberlo hecho un tecnócrata. Su éxito, su legado, fue implantar una estrategia general que interrelacionaba comercio, defensa, técnica, fiscalidad y pensamiento estratégico. Y fue sin duda un hombre abierto a las influencias que fuesen en su misma dirección. Hombres como Jorge Juan, al fin y al cabo, pensaban como él, aunque no dispusieran de su talento ni de sus miras políticas. Además, Jorge Juan envió secretamente voluminosos informes sobre las actividades constructivas en la mayoría de los arsenales europeos, en los que destacaban con claridad las bondades de una regulación y control exhaustivo de las finanzas, y detallaba cómo se intervenían los aspectos económicos de sus rivales europeos. Por consiguiente, no es de extrañar que estas ideas influyeran positivamente en Ensenada a la hora de ordenar y clarificar el

⁴⁵¹ Ibídem.

panorama de la intervención económica de la Armada, pese a la siempre incesante y fastidiosa lucha con el Cuerpo General.

En un informe de 1751 Ensenada ofrecía a Fernando VI unas soluciones que se parecían, de forma evidente, a los comentarios hechos por Jorge Juan al ministro:

«Por antipatía y por interés, serán siempre enemigos franceses e ingleses, porque unos y otros aspiran al comercio universal, y el de España y su América es el que más les importa. Seguiriase a esto que estén pocos años en paz y que vuestra Majestad sea galanteado: de la Francia porque unida su armada con la de España, será superior a la de Inglaterra, perdiendo esta el predominio del mar; y de la Inglaterra porque si vuestra Majestad, con 10 batallones y 100 escuadrones ataca la Francia por los Pirineos, al mismo tiempo que los ingleses y sus aliados por la de Flandes, no admite duda que la Francia no podrá resistir y perderá la superioridad de fuerzas de tierra con que se hace temer en Europa»⁴⁵².

Esta alianza estratégica no se pudo llevar a cabo por su pronta y repentina caída en 1754, pero la idea prevaleció hasta el final del siglo XVIII. La diferencia entre la ejecución posterior, mediante el Tercer Pacto de Familia en 1761, y el planteamiento ensenadista, es que el gran ministro calculaba con precisión las consecuencias de cada paso, sin dejar nada a una eventualidad desagradable. Las múltiples Juntas de Asesoramiento que se sucedieron desde 1751 prueban el interés por analizar cada parte de su gran obra, y en este cuadro general, La Habana jugaba un papel fundamental.

La idea estratégica de convertir a Cuba en unos de los ejes esenciales del sistema defensivo español en el Caribe, también fue transmitida por Jorge Juan a Ensenada. Era obvio que la inmensidad del territorio Americano jugaba en su favor a la hora de tratar de establecer líneas de defensa. Pero no estaba tan claro si se debía defender todo lo que valiera la pena o concentrarse en enclaves esenciales y vitales. ¿Cómo saber si era más valiosa una ciudad que otra? ¿Cómo establecer prioridades estratégicas cuando había tantos emporios ricos? La respuesta venía de la conjunción de factores, de entre los que destacaba el valor comercial y de intercambios mercantiles, así como por sus comunicaciones. Cartagena de Indias era un baluarte de categoría evidente, pero los tiempos estaban cambiando y tras la crítica prueba de 1741, se vio claro que nunca más sería un centro de fuerte concentración de flotas comerciales, entre otras cosas, porque el sistema estaba ya claramente siendo puesto en duda. Ensenada conocía perfectamente el valor de cada pieza del tablero Americano a través de los comentarios e informes que recibía puntualmente. Los de Jorge Juan fueron de los más lúcidos y certeros, pues indicaron con mucha antelación cuáles debían ser las líneas principales de defensa, y por qué:

⁴⁵² ABAD LEÓN, Felipe. *El marqués... Op. cit.*, p. 402.

«Por esto creo que teniendo algún cuidado de lo menos importante fuera lo mejor echar los ojos sobre los principal, y que ellos más desean, porque más les importa, que es la isla de Cuba y la Mar del Sur: la primera parece que con poco la podrá VE asegurar haciendo reconocer sus puertos de la parte del sur y poniéndoles en estado de defensa (...) esto digo porque creo que el único medio de defender aquel mar es por medio de los navíos (...)»⁴⁵³.

No había duda, La Habana era la clave, y por eso no cesaron de recibirse informes acerca de sus defensas y planes. En mayo de 1752 una Junta informaba de la necesidad de transportar a La Habana armas y diferentes vituallas para la correcta ejecución de las defensas de la isla y del golfo caribeño⁴⁵⁴. La plaza habanera fue sin duda el centro de atención en la política de defensa caribeña, y Ensenada era, en este sentido, un fiel continuador de las ideas de Campillo, antiguo Comisario de Marina en el astillero cubano. Cuando Ensenada recogió el testigo de sus predecesores, se encontró un astillero rebosante de vitalidad. Los informes que sin duda leyó indicaban que el centro de la política constructiva de sus ideas sobre la Marina, bien tendrían que ver con La Habana. Después de decenios de experiencia, su astillero, enorme para lo que era habitual en América, construía navíos de buen porte y a buen ritmo. Su colaborador, en cuanto a ideas, el ministro de Guerra Sebastián de Eslava, puso por escrito ante Ensenada las virtudes de su astillero, y la necesidad de reforzar su papel en el conjunto defensivo del seno mexicano. Eslava quería, y el riojano aprobó, que La Habana se transformara en un enorme almacén para la Marina, en un gran surtidor de nuevos navíos, y en un punto estratégico para las operaciones navales Americanas⁴⁵⁵. Es cierto que el nacimiento de La Habana como gran astillero militar es muy anterior, pero no lo es menos que Ensenada lo insertó en el tablero internacional. Al dar prioridad a La Habana y su puerto, al querer centralizar en sus murallas los planes para la defensa del Caribe, Ensenada estaba, en realidad, poniendo las bases para lo que posteriormente sería la Intendencia, que fue, al fin y al cabo, la culminación jurídica de un hecho consumado: La Habana como centro de poder militar en el Caribe.

El rearme naval, piedra angular de su política de «paz armada» dirigida contra Inglaterra, empezó a dar frutos de manera inmediata y sus consecuencias fueron evidentes: El Ferrol floreció, se mejoraron las infraestructuras en los demás departamentos marítimos peninsulares, La Habana se consolidó definitivamente como el astillero estratégico más decisivo fuera de España, y los navíos comenzaron a salir de sus diques secos. El único problema, incluso por encima del meramente material y financiero, fue la marinería, auténtico

⁴⁵³ AGS, Marina, 712, Jorge Juan a Ensenada, Bolonia, 13 de mayo de 1750.

⁴⁵⁴ ABAD LEÓN, Felipe. *El marqués de la Ensenada, su vida y su obra*. Madrid: Editorial Naval 1985, vol.1, p. 374.

⁴⁵⁵ *Ibidem*.

quebradero de cabeza para el riojano. Ya en 1748, cuando el rearme aún no se había consolidado, se quejaba amargamente de la falta de marinos profesionales: «Lo que me martiriza es la poca marinería que tenemos»⁴⁵⁶. Ése será el gran problema de España, no solo durante la etapa de Ensenada, sino sobre la práctica totalidad del siglo XVIII. Al final no será un asunto ni de dinero, ni de tecnología naval ni de construcciones, sino de la simple capacidad humana para llevar a las flotas al destino de la victoria. Un dato es fiel reflejo de ello: en la etapa final de Ensenada, el 71% de los buques ingleses y el 67% de sus marinos, servían en aguas territoriales, el resto se mantenía operativo en diferentes puntos del Mediterráneo y América⁴⁵⁷. Aunque no disponemos de datos similares para España, indicios e informaciones sobre la estancia de los navíos en los diferentes puertos peninsulares indican que la práctica totalidad de la flota española estaba amarrada en puerto en época de paz, lo que supondrá, como se verá luego para el caso de La Habana, enormes sumas de dinero en sueldos y sostenimiento de flotas.

La Habana tuvo un periodo de cierta prosperidad e iniciativa constructiva que se vio favorecido por Ensenada. En 1750 y 1751 se botaron los navíos últimos pertenecientes al asiento de la Compañía de La Habana, todos ellos de gran porte y que resultaron muy costosos. Sin embargo, los años que transcurrieron de 1750 a 1754 fueron en el astillero habanero de crisis constructiva. La explicación se debe a los problemas causados por la rescisión del contrato de la compañía, que deseosa de desprenderse de tan costosa actividad, dejó al astillero «exhausto». La Habana tardará en levantarse, pero la huella dejada por el riojano convertirá de nuevo al astillero en centro de atención preferencial para la Marina de guerra española del siglo XVIII.

Sin embargo, y pese al innegable interés que suscitó en el riojano el astillero habanero, este no fue más que un engranaje de un aparato de mucha mayor envergadura. Ensenada no deseaba una simple incorporación del poder naval español al tablero europeo, sino dar a toda la armazón verdadera solidez. Centrarse en construir navíos habría supuesto unir inexorablemente los destinos de aquellos a la figura del ministro; desaparecido él cabría la posibilidad de que el edificio se viniera abajo. El marqués aspiraba a mucho más. Deseaba sentar bases de futuro, concretando una idea final (el engrandecimiento de la Armada) dentro de una estructura institucional, administrativa y financiera sólida y permanente. El legado de Ensenada fue realmente ese. Tenía un proyecto político.

En noviembre de 1749 podía informar al rey de todo este proyecto. Incansable, redactó un documento en donde se desplegaba toda la ingente tarea que se proponía hacer o que ya estaba en marcha. Informó de los adelantos en la Tesorería General, rentas generales y renta del tabaco; del proceso de re-

⁴⁵⁶ FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La Armada española desde la unión de los pueblos de Castilla y León*. Madrid: 1895-1903, p. 378.

⁴⁵⁷ MARHALL, P. J. (ed.). *The Oxford History of the British Empire*. Oxford: Oxford University Press 1998, vol. II, p. 179.

dención de los insoportables juros; de las ordenanzas sobre bosques; de la futura elección de intendentes de provincia; de la elaboración de un presupuesto anual que incorporara lo que se iba pagando de las deudas; del incremento de azogues a las Indias, vital para aumentar la producción de plata; de la elaboración de reglamentos militares en América; del incremento de los fondos destinados a los arsenales de Ferrol y Cartagena; del establecimiento de fábricas de jarcia y lona para la Armada; del corte de maderas para la construcción de navíos de 70 cañones; de la pronta publicación de ordenanzas de guerra y marina; del fomento de la marinería; del aumento de batallones; del fomento de la fábrica de armas en Guipúzcoa...y muchos otros temas⁴⁵⁸. Esto era un verdadero proyecto político.

Dos eran los principales objetivos de esta hábil proyección ensenadista: dinero y buques. Y eran fáciles de detectar. El sempiterno embajador inglés en Madrid, Benjamin Keene, ya lo vaticinó escribiendo que los planes de Ensenada «son llenar los cofres del rey y armar una marina poderosa»⁴⁵⁹. Catastrar las Castillas con la idea de crear la Única Contribución no era más que parte de este osado plan⁴⁶⁰; lo mismo que la abolición de las rentas provinciales o la disminución de la pesada carga de las deudas. Su famoso Catastro no pudo finalmente llevarse a término, más por las dificultades técnicas que por la falta de idoneidad de su brillante iniciativa, tal vez demasiado adelantada para aquellos tiempos. Años más tarde, y tras su caída política, se llegó a retomar este proyecto en una clara indicación de que el riojano, apuntando al enriquecimiento del país en su conjunto, haciendo pagar a todos en función de sus rentas, apuntaba en la dirección correcta⁴⁶¹. Recaudar más dinero, equilibrar el presupuesto, hacer más eficaz la administración de rentas, todo para suministrar capital a la industria naval militar.

Ensenada no desatendió ninguno de los apartados sobre los que se proyectaba su programa naval. Dio prioridad a casi todo. Incentivó la fábrica en los tres arsenales, pese a que Cádiz o Cartagena no tenían esos objetivos claramente delimitados ni sus instalaciones preparadas para semejante empeño. Incluso Guarnizo, otrora defenestrado astillero, vio cómo recibía las atenciones del ministro ordenando la construcción de cuatro navíos, pese a que finalmente solo se terminaron dos antes de su salida del gobierno⁴⁶². Un informe de mayo de 1748 dejaba clara su planificación naval. Esperaba construir seis navíos anuales entre

⁴⁵⁸ RODRÍGUEZ VILLA, Antonio. *Don Cenon...*, pp. 77-83. *Estado de las cosas de Guerra, Marina, Indias y Hacienda y otros asuntos*, fechado el 15 de noviembre de 1749.

⁴⁵⁹ GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis. *El proyecto político del marqués de la Ensenada*. Lección inaugural del curso académico 2008-2009. Logroño: Universidad de La Rioja 2008, p. 6.

⁴⁶⁰ CAPEL, Horacio. «La reforma fiscal del marqués de la Ensenada (1749-1756) y los interrogatorios geográficos de la monarquía española como fuente para la historia de ciencia». *Quiipu*, vol.11, núm.2, mayo-agosto 1994, pp. 220 y ss.

⁴⁶¹ CAMARERO BULLÓN, Concepción. «Informe del Consejo de Hacienda a Carlos III sobre el Catastro de Ensenada, 1779». *Catastro*. Julio 2004, pp. 74 y ss.

⁴⁶² MARURI VILLANUEVA, Ramón. «Ensenada y el Real astillero de Guarnizo». *Brocar*, 25. 2001, p. 130.

los tres astilleros, aunque considerando a El Ferrol como el más importante, y fijaba los objetivos de La Habana en tres más. Incluso se permitía calcular sus costos: 1.939.543 pesos para las actividades constructivas en España y otros 782.093 pesos en La Habana⁴⁶³. Nada al azar! En 1752 informaba con alborozo que se continuaba la fábrica naval en los tres grandes departamentos navales «porque sin ellos ni puede haber marina ni economía en ella»⁴⁶⁴.

Ensenada, en efecto, había proyectado el más ambicioso plan de reconstrucción naval de la España del siglo XVIII. Copiando lo mejor de Europa, como en su momento argumentó, atrayendo a diseñadores navales de varios países, y construyendo por administración directa⁴⁶⁵ (intervencionismo estatal) el ministro aspiraba a nada menos que 60 navíos nuevos y 24 fragatas⁴⁶⁶. Sin embargo, su interés por la tecnología naval, que le llevó a adoptar el sistema inglés tras los positivos informes de Jorge Juan, tuvo su principal inconveniente en la postergación de la fábrica a la española (con fuerte influencia francesa) cuyo principal defensor había sido el constructor Ciprián Austrán, que había sucedido a Gaztañeta en 1728 como director de construcciones⁴⁶⁷. La consecuencia más inmediata fue la cancelación del programa liderado por Austrán de construcción de 44 navíos por administración directa que iba a dar comienzo en 1749⁴⁶⁸ y la conversión de los patrones tecnológicos (de fuerte influencia francesa hasta entonces) tras las Juntas celebradas entre 1752 y 1754. Aunque parte de la historiografía no ha comprendido este abrupto cambio tecnológico⁴⁶⁹, resulta cuando menos parcialmente comprensible debido a las aparentes carencias técnicas de algunos tipos construidos por Austrán⁴⁷⁰, así como por la intención manifiesta de Ensenada por imitar el modelo (inglés) que estaba siendo desde el punto de vista táctico, claramente predominante en las confrontaciones navales. No hay que olvidar que el riojano era tan ambicioso como práctico. Con cautela pero también con un agudo sentido crítico creyó comprender que el mejor camino para confrontar a los británicos era, por una parte, imitar su tecnología naval (algo por otro lado muy común en la historia de la guerra), y por otra parte incrementar en tal cantidad la Armada española que, en un hipotético escenario de unión con la francesa, poder plantar cara a la Royal Navy.

Los resultados de quien está considerado como uno de los mejores ministros de Marina de España, son bien elocuentes. Bajo Ensenada la Marina alcanzó un grado de actividad nunca antes visto, y durante los años más

⁴⁶³ RODRÍGUEZ VILLA, Antonio. *Don Cenon...*, p. 110.

⁴⁶⁴ *Ibidem*, p. 95.

⁴⁶⁵ VALDÉZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 274.

⁴⁶⁶ RODRÍGUEZ VILLA, Antonio. *Don Cenon...*, pp. 124-125.

⁴⁶⁷ APESTEGUI, Cruz. «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2. 1998, pp. 248 y ss.

⁴⁶⁸ VALDÉZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 274.

⁴⁶⁹ Fundamentalmente, VALDÉZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, pp. 277-279.

⁴⁷⁰ APESTEGUI, Cruz. *Op. cit.*, p. 250.

importantes, probablemente los últimos, entre 1751 y 1754, pese a que las construcciones bajaron de ritmo, el grado de profesionalidad logrado permitió crear bases casi indestructibles para el futuro. Si se considera los años de 1755 y 1756 como lógicos continuadores por inercia del plan previsto y puesto en práctica por Ensenada, siguiendo aquí a Felipe Abad, entre 1745 y 1756 se construyeron en los diferentes arsenales españoles, incluyendo La Habana, 42 navíos de entre 64 y 80 cañones, a los que habría que añadir al menos 24 fragatas de entre 16 y 44 cañones⁴⁷¹. Con estos buques España alcanzó prácticamente la paridad con la flota francesa y se acercó, peligrosamente, al número de buques ingleses. Por ello, no es de extrañar que fueran los británicos quienes más aplaudieran la caída del ministro en 1754, envuelta en turbias intrigas palaciegas de las que el propio embajador inglés en Madrid, Keene, parece que tuvo bastante que ver.

El periodo posterior a Ensenada tuvo en gran medida aspectos notoriamente continuistas, pues el nuevo titular de Marina, Julián de Arriaga (1754-1776), pese a su tendencia conservadora, no modificó en esencia las líneas generales de su predecesor en materia naval. Dos fueron los motivos que le empujaron a ello. Por una parte, la absoluta certeza de que la línea de la paz armada y el equilibrio de fuerzas mientras se engrandecía la presencia naval española en los mares, eran lo adecuado. Ni siquiera la llegada al trono del más belicoso Carlos III, en 1759, junto con una nueva ornada de ministros italianos, pudo frenar la tendencia de la Marina, pese a que en cierta forma los intereses eran contrapuestos. Por otra parte, Arriaga, a diferencia de Ensenada, tenía una larga trayectoria personal como marino y una no menos exitosa carrera política. En los últimos cuatro años que precedieron a su nombramiento como máximo responsable de la Marina (y del ministerio de Indias también), había sido ascendido a jefe de Escuadra, nombrado capitán general de Venezuela, intendente de Cádiz y presidente de la Casa de Contratación⁴⁷². Por consiguiente, era un hombre de experiencia y temple, enormemente trabajador que, aunque algo limitado intelectualmente, supo imprimir su sello en la difícil tesitura naval de la época.

El cambio en el Ministerio de Marina en 1754 tras la defenestración política de Ensenada no supuso ningún trauma significativo inmediato. Julián de Arriaga, que ostentó ahora la titularidad de las Secretarías de Marina e Indias, aunque técnicamente separadas, procedía del Cuerpo General, si bien había sido intendente general de Marina desde 1752 en sustitución del anciano Varas y Valdés⁴⁷³. Además, junto con el cargo de intendente general, Arriaga había recibido también la presidencia de la Casa de Contratación, lo que le permitió tener una

⁴⁷¹ ABAD, Felipe. *Op. cit.*, vol. II, pp. 29-30.

⁴⁷² DE PAULA PAVÍA, Francisco. *Galería biográfica de los generales de la Marina. Jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*. Madrid: Imprenta J. López 1873, pp. 94-95.

⁴⁷³ BAUDOT MONROY, María. *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*. Madrid: Ministerio de Defensa 2012, pp. 424-425.

visión de primera mano de los canales de financiación y de las dificultades de la administración económica de la Armada, y lo situó justo en el epicentro de uno de los canales principales de financiación naval: los recursos indianos. Poco importó las mal disimuladas enemistades de los oficiales del Cuerpo General que pululaban por Cádiz, pues logró implantar, como continuador eficaz, las medidas del, en aquel entonces, su jefe inmediato, el marqués de Ensenada. Los años de franca y sincera colaboración entre Arriaga y el riojano habían creado en el bailío la potestad de comprender los asuntos navales (y sus componentes económicos) con una dimensión global (atlántica) que muy pocos antes y después de él lograron alcanzar. Aunque la historiografía ha desenfocado en gran medida los años de Arriaga al frente de los asuntos de la Marina, lo cierto es que durante su largo periodo al frente de su ministerio no se observó ningún cambio sustancial en la política de atención naval, y mucho menos una desatención de los aspectos fiscalizadores de la misma. Muy probablemente la *defenestración historiográfica* se daba más a que no fue un hombre *político*, pero es muy posible que precisamente por ello la Armada alcanzara un alto grado de orden y crecimiento. Tras los largos años de disputa política en torno a la enorme figura de Ensenada, hacía falta un hombre que, como Arriaga, fuese mucho más organizador y fiscalizador en unos tiempos en que se hacía más necesaria la concentración del esfuerzo administrativo y financiero que las siempre molestas y desequilibrantes peleas políticas.

Aunque eclipsado por la larga sombra del ingenioso y hábil Ensenada, no se puede en absoluto desacreditar los logros de Arriaga durante la etapa de neutralidad, rota drásticamente entre 1762 y 1763. El bailío fue el artífice del nuevo despegue del astillero habanero, justo antes de la triste caída de la ciudad en 1762 a manos de los ingleses, y posteriormente, no se opuso en absoluto a las medidas reformistas que empezaron a impregnar la Marina y el Ejército Americanos, y que tuvo como elemento más decisivo la definitiva implantación de la Intendencia de La Habana. Su carácter conservador, y los intereses clientelares que le tocó defender, fueron los que le llevaron ciertamente a oponerse o frenar las medidas que en el plano comercial se pretendían imponer desde Madrid y respecto de las Indias. Sin embargo, en el caso que nos ocupa, Arriaga no se puede considerar, en absoluto, un conservador respecto de los negocios navales. Durante su administración se construyeron más de 30 navíos y una docena de fragatas, así como numerosas embarcaciones menores. Se ocupó de la continuación de las obras en el arsenal de Cartagena, acabando varias tareas civiles e hidráulicas, así como su hospital. A él se le deben las primeras ordenanzas para el gobierno de los arsenales, introdujo en la Armada un nuevo sistema de galeotas y bombardas, y otorgó reglas permanentes para la construcción de navíos introduciendo la fábrica a la española en sustitución del modelo a la inglesa. Finalmente, aumentó las pagas de las dotaciones, incentivando el reenganche, y reglamentó las dotaciones de los buques, la de su artillería, pertrechos y armamentos⁴⁷⁴.

⁴⁷⁴ DE PAULA PAVÍA, Francisco. *Op. cit.*, p. 97.

En este mismo sentido de las críticas vertidas sobre el bailío, se ha llegado a escribir que el nombramiento de Arriaga supuso un duro golpe para el control que ejercían los secretarios de Marina hasta entonces, en especial al rebajar sus competencias políticas y económicas, vaciando de contenido su posición como secretario, y haciendo que el rol jugado por el ministro se equiparara al de un intendente. El control financiero de la Armada también desaparecía al quedar en manos del secretario de Hacienda⁴⁷⁵. Sin embargo, el decreto de agosto de 1754 que establecía las funciones de la Secretaría de Marina no sugiere ninguna modificación sustancial sobre lo que se venía desarrollando hasta entonces. La insistencia en que el control financiero de la Armada pasaba a la Secretaría de Hacienda no supone ninguna novedad, en tanto en cuanto siempre dependió de los fondos que le destinara Hacienda. Era Marina quien fiscalizaba cómo y cuándo se debían gastar las aportaciones de Hacienda, y esa prerrogativa no se perdió después de 1754. Los mecanismos por donde discurría el numerario destinado a los gastos navales siguió siendo el mismo. Lo que sí se modificó fue la voluntad política para aportar a la Marina los fondos necesarios, simplemente porque el titular de la Secretaría de Hacienda era distinto del titular de la Secretaría de Marina e Indias, lo que hizo que no siempre las voluntades de la Armada coincidieran con la visión que se tenía de ella en Hacienda.

Los dos grandes predecesores de Arriaga (Ensenada y Patiño) ostentaron ambas Secretarías, lo que sin duda influyó en que los gastos e ingresos para la Marina no chocaran con intereses diferentes o individualistas, o con las habituales rivalidades cortesanas. Al disponer en una sola mano tanto el canal que aprontaba el dinero (Hacienda) como el destinatario y fiscalizador del mismo (Marina), los secretarios de Marina antes de Arriaga gozaban, de facto y de derecho, de una completa y absoluta libertad para poner en marcha su programa y visión navales. Arriaga, por el contrario, hubo de lidiar con el conde de Valparaíso, titular de Hacienda, que tuvo como principal (y casi única) misión disminuir el enorme gasto público del Estado, y del que la Marina era en gran medida responsable. Por consiguiente, el cambio en la política naval orquestado a partir de Arriaga (que no el control y fiscalización de los recursos de Marina) fue lo que realmente se modificó, no tanto por el influjo de la mano del bailío, sino más bien por el choque de intereses entre su visión y deseos, y la realidad de unos gastos del Estado que ahora estaban en manos de personajes con miras bien distintas.

La aparente disminución del gasto naval en época de Arriaga respecto de la del marqués de Ensenada⁴⁷⁶ (arma usada para su crítica historiográfica) cabe objetarla en términos coyunturales y no como una drástica modificación del papel que debía jugar la Armada para el bailío. Con los datos más fiables de que disponemos hoy en día, la Marina absorbió durante el ministerio de Ensenada

⁴⁷⁵ BAUDOT MONROY, María. *Op. cit.*, p. 483.

⁴⁷⁶ VALDÉZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 309.

la cantidad de 4.715.829 pesos de media anual, frente a los 4.292.672 de la etapa de Arriaga; cantidad que en ningún caso puede ser considerada de disminución significativa⁴⁷⁷. Téngase en cuenta la desproporción de años de gobierno entre uno y otro, los 6 años de coyuntura bélica que le tocó vivir a Ensenada, frente a 2 únicamente para Arriaga y, como factor más importante, la pérdida de control de los dineros por parte del sucesor del riojano.

En efecto, en su proyección política, un factor esencial era la centralización de los recursos que, puestos bajo la mano del mismo planificador (en este caso, Ensenada ostentaba la Secretaría de Marina e Indias, además de la de Hacienda), le permitían disponer de los fondos que emanaban de sus propias reformas fiscales, del control de los ingresos y gastos, y de la adecuación del capital a las necesidades de su incipiente programa naval. Uno de los elementos indispensables para comprender el resultado global del proyecto ensenadista está en su clara visión de la concentración de los recursos. Sin posibilidad de conocer realmente en cada momento el estado del erario público, ningún plan de proyección naval habría estado sustentado sobre bases financieras sólidas. Por tal motivo, Ensenada modificó en 1751 el papel que jugaba la Depositaria de Indias (sita en Cádiz) y que hasta esa fecha funcionaba a efectos prácticos como una tesorería independiente de la Tesorería General de Madrid, nutriendo directamente de fondos el departamento naval gaditano. El riojano, con una muy inteligente y congruente visión centralizadora de los fondos públicos, hizo depender desde esa fecha a la Depositaria directamente del Ministerio de Hacienda (y por tanto, de la Tesorería General), bajo su control⁴⁷⁸. Con este golpe de mano sobre lo que hasta entonces había sido una tesorería independiente, el ministro se garantizaba por vía de Hacienda el control de los ingresos, y por vía de Marina, los gastos navales. El proyecto era concomitante con su visión política profundamente reformista, antes y después de 1751, pero la bondad del instrumento de control unívoco sobre un solo titular se rompió dramáticamente con Arriaga. Como ya se ha comentado, el bailío podía tener control sobre los presupuestos de Marina a través de los intendentes departamentales, pero en ningún caso tenía potestad para aprobarlos o transferir los fondos, que en este caso, recaían bajo el control de otro secretario de Hacienda, el conde de Valparaíso, cuya principal propósito al parecer fue disminuir los gastos, afectando decisivamente al programa de rearme naval de Arriaga.

El periodo histórico protagonizado tanto por Ensenada como por Arriaga vino caracterizado por un cúmulo de innegables aciertos y algún grave despropósito que puso en riesgo la progresión de la Armada a largo plazo. En este

⁴⁷⁷ JURADO SÁNCHEZ, José. *El gasto de la hacienda española durante el siglo XVIII. Cuanía y estructura de los pagos del Estado (1703-1800)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales 2006, anexo 1, cuadro 1 pp. 161-162, y elaboración propia para las cifras de España.

⁴⁷⁸ SOLBES, Sergio. «El control del gasto de la Marina en las Secretarías de Estado y del Despacho. Los pagos de la Tesorería General en la primera mitad del siglo XVIII», en *El Estado en guerra. Las expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Madrid: Ediciones Polifemo 2014, p. 170.

sentido, no hay dudas sobre el positivo influjo del riojano sobre la Marina y su constante progresión durante su gobierno. Desde luego, no le resultó fácil. Se encontró con una difícil situación en 1743, en medio de una guerra que paralizaba el comercio atlántico, unas deudas crecientes y una Armada que había visto decrecer su ritmo constructivo de manera alarmante. Para colmo, pese a los hechos heroicos de algún que otro navío español⁴⁷⁹, la Marina fue incapaz de mostrar sus dientes a Inglaterra. Antes al contrario, en 1748 sufrió una ignominiosa derrota frente a las costas de La Habana⁴⁸⁰. Sin embargo, el marqués se mostró decidido. Proyectó una idea de acciones poliédricas, con aspiraciones políticas de grandeza para España, sustentadas en la Marina de guerra, e insertas dentro de un ambicioso programa reformista que abarcaba desde la fiscalidad hasta el fomento de la industria. Sus reformas beneficiaron diferentes planos necesarios para dar solidez al edificio borbónico, en especial tras la llegada al trono del nuevo rey Fernando VI, taciturno y poco decidido. El ministro percibió la necesidad de profundos cambios fiscales que horadaran los privilegios de los poderosos, cuyas rentas y capitales quedaban al margen de la presión fiscal: la Única Contribución iba en esa dirección. Ensenada conocía las dificultades de esta empresa, pero trató de llevarla a cabo, consciente de que el dinero era el nervio de la guerra. Pero los cambios estructurales y de gran calado tienen siempre enemigos poderosos. No pocos en la corte veían el poder de Ensenada como un menoscabo a sus intereses privados; su grandeza política eclipsaba la de sus potenciales rivales, y los enemigos estaban al acecho. El embajador Keene musitaba una conspiración contra el riojano temeroso de que el poder de la Armada pusiera en peligro a medio plazo la ancestral superioridad de la Royal Navy. Y en 1754 todo se confabuló. El distanciamiento de Carvajal respecto de Ensenada a causa de las bravatas del riojano respecto del incremento de la Marina, le hizo temer por la guerra para la que no creía que España estuviera preparada⁴⁸¹. Concedor de estos movimientos, el embajador inglés hizo los suyos para canalizar sobre el ministro todas las intrigas y desafectos. Ricardo Wall (que había sucedido a Carvajal como secretario de Estado en agosto de 1754 tras la muerte de este) y el duque de Huéscar (que sucedió interinamente a Carvajal hasta el nombramiento de Wall), conocidos anglófilos, actuaron con rapidez y en conjunción con Keene provocaron la destitución de Ensenada acusándole de iniciar una arriesgada empresa militar contra Inglaterra en América.

No hay duda de que tras la conspiración estaba la idea de acabar con el omnímodo poder del *ministro de todo*, como se le llamaba al riojano. De ahí

⁴⁷⁹ Nos referimos principalmente a la gesta del navío *Glorioso*, que en 1747 derrotó a tres buques ingleses antes de ser apresado. Véase, PACHECO FERNÁNDEZ, Agustín. *El Glorioso*. Madrid: Ed. Galland Books 2015, y más recientemente del mismo autor, «La verdadera historia del San Ignacio de Loyola, alias El Glorioso». *Revista de Historia Naval*, n.º 133. 2016, pp. 9-40.

⁴⁸⁰ Una flota española compuesta de 6 navíos y comandada por Reggio sufrió una calamitosa derrota frente a una escuadra inglesa de igual proporción, perdiendo la española dos navíos.

⁴⁸¹ GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis. «El Duque de Duras y el fin del Ministerio Ensenada (1752-1754)». *Hispania: Revista española de historia*, Vol. 59, N.º 201. 1999, p. 23.

que la crisis ministerial que siguió supusiera un notable cambio en el reparto de las parcelas de poder. Con la Secretaría de Estado en manos del conspirador Wall, la de Hacienda bajo el control del conde de Valparaíso (otro conspirador⁴⁸²), y Guerra supeditada al conservador y poco amigo de los cambios Sebastián de Eslava, Julián de Arriaga (ahora al frente de Marina e Indias pero en Secretarías separadas) estaba realmente aislado⁴⁸³.

La continuación del *espíritu ensenadista* pudo contemplarse en la obra de Arriaga pero ni con los mismos apoyos ni con la misma energía. Mientras que la caída de Ensenada había favorecido obviamente a Inglaterra, provocaba cierta desazón en Francia que veía ahora en el gabinete español una peligrosa señal de distanciamiento de Versalles. El sueño de Ensenada de una hipotética alianza de futuro con Francia se venía abajo. Y lo peor estaba por venir. Las fricciones francobritánicas aumentaron en las Indias haciendo peligrar la paz armada y el rejuvenecimiento del edificio ensenadista. Cuando estalló la guerra de los Siete Años en 1756 (que enzarzó a Francia e Inglaterra, entre otras potencias europeas) la amenaza se hizo más ostensible. Hasta 1758 británicos y franceses se disputaban la posición de España, aún neutral, mientras que Wall bombardeaba a Londres con quejas sobre el inusitado contrabando de los británicos en América⁴⁸⁴: muy poco tacto. Al año siguiente, la muerte de Fernando VI y la subida al trono de Carlos III hizo presagiar lo peor. Las derrotas francesas en Canadá provocaron un derrumbe de su potencia militar y un verdadero peligro para las posesiones españolas en América del norte. El rey borbón, tal vez deseoso de comenzar con una victoria su mandato, y mal aconsejado sobre las posibilidades reales de España, decidió oír los cantos de sirena de Francia y acudir en su ayuda. Por lo visto no tuvo en cuenta que mientras que Inglaterra podía desplegar unos 120 navíos, España apenas ofrecía sobre el tablero 45, menos que en 1754, al salir del gobierno Ensenada⁴⁸⁵.

El resultado es bien conocido. España fue humillada en La Habana, siendo conquistada por los ingleses en 1762, y perdiendo además 12 navíos (un 20% de la Armada!). Arriaga poco podía hacer. Y después, hubo que comenzar casi desde el principio.

La crisis constructiva tras el asiento de Real La Compañía, 1750-1755

Resulta paradójico que el astillero más eficaz en términos de fábrica de navíos hasta 1750, y que había entrado siempre en los planes de expansión naval de Ensenada, se viera envuelto en una crisis constructiva durante los años inmediatamente antecedentes a la desaparición política del ministro. Sin em-

⁴⁸² MOLINA CORTÓN, Juan. *Op. cit.*, p. 460.

⁴⁸³ ANTONIO ESCUDERO, José. *Los orígenes del Consejo de Ministros en España*. Madrid: Editora Nacional 1979, vol. 1, p. 237.

⁴⁸⁴ MOLINA CORTÓN, Juan. *Op. cit.*, p. 485.

⁴⁸⁵ MOLINA CORTÓN, Juan. *Op. cit.*, p. 494.

bargo, como veremos, esta crisis no desvalorizó ni su posición ni su importancia naval. Durante un quinquenio, La Habana no construyó ni un solo navío, ni tampoco recibió indicaciones expresas para que continuara un programa tan exitoso hasta ese instante, pero permaneció como un referente para la carena y apresto de buques mientras que los turbulentos tiempos que giraron en torno a 1754 se aplacaban.

Tampoco hay que olvidar que esta crisis tenía mucho que ver con el debate tecnológico acerca de la tipología, tonelaje, número de cañones y modelo de construcción a seguir, que generó incontables luchas, y por ende, una ralentización de la puesta en marcha del proyecto naval⁴⁸⁶. Y motivos no faltaban. Por razones difíciles de comprender, mucho del esfuerzo antecedente había quedado baldío. Si en 1746 se había podido anunciar que la Armada disponía de 35 navíos más otros 5 construyéndose en La Habana, para 1751 (solo un quinquenio después) un preocupado Ensenada comunicaba en un extenso informe que la Marina no disponía de más de 18 navíos operativos, algunos de ellos en muy mal estado⁴⁸⁷. Algo estaba ocurriendo porque no menos de una decena de dichos navíos habían tenido que darse de baja, vendidos o desguzados en ese corto tiempo, a lo que habría que añadir algunas otras pérdidas provocadas por accidentes y combates. Todo el trabajo del riojano y sus predecesores parecía venirse abajo, de ahí que no resultara extraño que se tratara de fijar una línea de construcción nítida y eficaz, que arrojara al agua buques sólidos y bien contruidos, sin tantos modelos o variantes diferentes que solo consumían dinero y energías. Afortunadamente para el proyecto ensenadista, el testigo del rearme naval fue recogido por los astilleros peninsulares, en especial Esteiro y Guarnizo, disfrutando este último de su segundo momento de gloria en estos años.

En efecto, como si de un perfecto engranaje se tratara, cuando las construcciones habaneras entraron en crisis, los astilleros en España recogieron el testigo. Ensenada había puesto bases realmente sólidas para que así ocurriera. En 1753, y tras un continuado esfuerzo, las doce gradas previstas por el ministro se hallaban concluidas en Esteiro (Ferrol)⁴⁸⁸. Fruto de un largo peregrinar, Jorge Juan logró traer a España a alguno de los mejores ingenieros navales ingleses, enviando a Bryant a Cartagena, al equipo de Mullan a Cádiz y a la cuadrilla de Richard Rooth a Ferrol⁴⁸⁹. Con Rooth y Jorge Juan en Ferrol, el astillero de Esteiro se convertirá en un referente botando entre 1753 y 1755 el famoso *apostolado*, doce navíos idénticos con los que se pensaba dar firmeza y uniformidad a la construcción naval española. Por su parte, en Guarnizo, Juan Fernández de Isla firmó varias contratas aún en tiempos del riojano, todas

⁴⁸⁶ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización de Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: IberoAmericana 2011, pp. 273-306.

⁴⁸⁷ GRANADOS LOUREDA, Juan A. «Un arsenal para el rey; Ferrol en el Antiguo Régimen (SS. XVI-XVIII)». *Balgues*, Tomo VII. 2011, pp. 133-134.

⁴⁸⁸ *Ibidem*, p. 137.

⁴⁸⁹ *Ibidem*, p. 140.

con la idea de relanzar el astillero. Empujado por Antonio de Ulloa, Fernández de Isla concentró toda su labor en preparar las instalaciones para cuando llegase el equipo de ingenieros, liderado por David Howell, ayudante de Mullan en Cádiz, y un conjunto completo de operarios y técnicos integrado por españoles e ingleses⁴⁹⁰. En abril de 1752 se recibieron instrucciones para la fábrica de cuatro navíos en Guarnizo⁴⁹¹ y entre 1754 y 1755 cinco nuevos navíos vieron la luz. Incluso Cádiz y Cartagena, otrora astilleros de escasa importancia constructiva, vivieron buenos tiempos como consecuencia de la labor comenzada por el incansable marqués. Auspiciado por la Corona, sostenido por el control directo del Estado de los fondos públicos destinados a la fábrica, y con un modelo naval (a la inglesa) aparentemente unívoco, tanto en Cartagena⁴⁹² como en Cádiz⁴⁹³ se botaron nuevos navíos de buen porte, y en general, larga vida.

Si hasta 1756 no se recibieron en La Habana órdenes directas para continuar su tarea como fábrica de navíos de guerra, desde luego ese tiempo anterior no había sido perdido para la Armada ni mucho menos. Así, mientras de Cuba no nacía ningún proyecto constructivo nuevo entre 1750 y 1755, en la península las flores brotaban. Los datos son muy elocuentes: 27 navíos nuevos entre 1751 y 1755 provenientes de Esteiro, Guarnizo, Cartagena y Cádiz.

En efecto, el periodo inmediatamente posterior al cese del asiento constructivo de la Real Compañía de La Habana, estuvo caracterizado en gran medida por profundos cambios en el astillero debido a factores externos. De ellos, el más importante fue sin duda el traspaso a La Habana de lo que quedaba de la vieja Armada de Barlovento, para ser allí finalmente liquidada tras una larga, azarosa y no siempre productiva existencia. Aunque instalada en Veracruz oficialmente⁴⁹⁴, para la mayor parte de las reparaciones y mantenimiento esta Armada operaba desde hacía tiempo en La Habana, de la que se nutría de dinero y vituallas de todo tipo. Gigante en costo y enano en actividad y efectividad, la escuadra de Barlovento era esencialmente solo eso, una flota teóricamente diseñada para controlar el perímetro naval del Caribe, pero que a efectos prácticos apenas si podía ser tenida en cuenta en términos operativos y militares. Por este motivo, hacía ya tiempo que se pensó en su supresión, y nada mejor que el fin de la guerra con los ingleses en 1748 para ajustar cuentas. Paralelamente, en la intención de hacer desaparecer tan inútil escuadra estaba la preocupación por los crecidos costos de las operaciones navales en América, cuyos pagos se solían hacer en plata fuerte. Ensenada, consciente del difícil

⁴⁹⁰ MERCAPIE COMPAINS, Nemesio. *Crónica de Guarnizo y su Real astillero (Desde sus orígenes hasta el año de 1800)*. Santander: Instituto Cultural de Cantabria 1974, pp. 122-123.

⁴⁹¹ *Ibidem*, p. 123.

⁴⁹² PÉREZ-CRESPO, María Teresa. *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editora Naval 1992, pp. 184-186.

⁴⁹³ QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 2004, pp. 259-272.

⁴⁹⁴ SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest. *Corte de Caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*. México: Instituto Mora 2013, p. 37.

equilibrio entre los intereses por acrecentar la Armada y los costos en Indias, emitió en 1747 una orden para regular las pagas en América en función del tipo de navío, viaje o estancia desde España o en camino de regreso⁴⁹⁵. Esta disposición dejaba financieramente obsoleta la Armada de Barlovento. El mal negocio del asiento naval con la Real Compañía, con navíos muy costosos y el creciente gasto de las escasas unidades de la escuadra de Barlovento estaban generando tensiones financieras difíciles de soportar. Había que recortar gastos. La Corona decidió no continuar la fábrica de los navíos *Guipúzcoa* y *Andalucía* en 1747, ambos de 70 cañones, para que la Compañía acabara finalmente los otros en grada, *Infante*, *Princesa* y *Galicia*⁴⁹⁶, pero se hacía urgente seguir recortando innecesarios egresos suprimiendo la inválida Armada de Barlovento.

Sin más dilación, la Armada de Barlovento fue desmembrada por una Real Orden de Fernando VI comunicada por el marqués de Ensenada, aunque la noticia de su extinción solo llegó al virrey a fines de septiembre de 1748, a través de una carta que Reggio le envió en una goleta particular que despachó a Veracruz, con una copia de la orden en la que a él se le daba cuenta de la desaparición de esta escuadra⁴⁹⁷. Pero a finales de ese mismo año aún no había llegado al virrey la orden para que pusiese en efecto la disposición de manera que la escuadra seguía generando insoportables costos⁴⁹⁸. La causa de esta demora había sido que el navío que conducía la orden fue apresado por los ingleses en el Canal Viejo y el teniente que lo comandaba, José de las Casas, la arrojó al agua junto con los demás pliegos que llevaba para el Virrey⁴⁹⁹. Por esta circunstancia, hasta la misma liquidación de la Armada estuvo marcada por ese sello que siempre la distinguió: el atraso en sus acciones. En febrero de 1749 no se había dado aún ningún paso oficial para el traslado de lo que quedaba de ella a La Habana con la idea de desguazarla y utilizar las maderas en el arsenal. Estos preparativos comenzaron en el mes de abril cuando el Virrey recibió por fin la orden, aunque algunas disposiciones provisionales referentes a esta armada fueron cumpliéndose desde que había tenido noticia de la suerte que iba a tener la casi extinta flota. Terminados todos estos preparativos, el capitán de fragata Antonio Perea embarcó en los navíos *El Fuerte* y *La Galga* con las últimas reliquias de la Armada de Barlovento para La Habana que serían puestas bajo el mando de José Antonio Colina, comandante militar del astillero⁵⁰⁰. Su dilatada y complicada existencia había tocado fondo. O casi.

La extinción de la Armada de Barlovento no fue, sin embargo, definitiva. Existen muchas pruebas documentales que indican que estuvo varios años operando y causando enormes gastos en La Habana. Precisamente ese fue el

⁴⁹⁵ AAB Arsenales 5514, marqués de la Ensenada, 6 de noviembre de 1747.

⁴⁹⁶ AGI Ultramar, 995.

⁴⁹⁷ TORRES RAMÍREZ, Bibiano. *La Armada de Barlovento*. Sevilla: EEHA, 1981, p. 215.- Cita Reggio a Ensenada. La Habana, 30 de agosto de 1748. Archivo General de Simancas, Marina, 124

⁴⁹⁸ *Ibidem*, p. 215, Güemes a Ensenada. México, 15 de diciembre de 1748. A. G. I., México 1,506

⁴⁹⁹ *Ibidem*, p. 216, Perea a Ensenada. Veracruz, 27 de febrero de 1749. AGS, Marina, 124

⁵⁰⁰ *Ibidem*, pág. 216, Perea a Ensenada. La Habana, 12 de agosto de 1749. AGS, Marina, 124

principal papel del astillero en los primeros años de la década de 1750, pues la cancelación del asiento de construcción naval en 1749 había dejado virtualmente sin dueño la fábrica de nuevos navíos. En teoría, las construcciones debían hacerse desde ese momento directamente por la Administración pública, pero hubo notables desavenencias en cuanto a los modelos a seguir, precios, cortes de maderas y asuntos jurisdiccionales que, en La Habana, eran un problema cotidiano entre las autoridades. El virrey Juan Francisco Güemes y Horcasitas informó al jefe de escuadra José Montero y Espinosa a finales de 1749 de los inconvenientes de la nueva situación en el mar tras la desaparición de Veracruz como centro de la Armada de Barlovento, y la incorporación de la misma al universo naval habanero. Resulta interesante constatar que se dieron órdenes precisas para que en tiempo de paz los buques quedaran prácticamente desiertos de tripulaciones, licenciándose a la mayoría, y activándose la recluta solo en caso de necesidad. Ahora bien, al mismo tiempo se precisaba con claridad que la Marina debía ser prioritaria en el comportamiento financiero de la plaza, por encima incluso del Fijo de la ciudad⁵⁰¹. No deja de ser, en cualquier caso, sintomático, que tras la licencia de los marineros, el peor problema era encontrar de nuevo recluta en caso de necesidad. Porque el dilema estaba en que si se conservaban las tripulaciones, los costos se disparaban, pero si se licenciaban, no era extraño que «desaparecieran» en busca de los mejores sueldos que les pagaban en el interior de la isla los diferentes terratenientes y hacendados, con lo que resultaba casi imposible obtener reclutas eficientes, más allá de las levadas forzosas de bajísima calidad. El resultado era que cada vez se hizo más normal que las primeras operaciones de los navíos recién construidos en su flamante astillero, fueran tripuladas por negros y milicianos (!) de la ciudad: no cabe duda que debió ser un espectáculo visual de lo más llamativo.

En cualquier caso, los primeros años después del traslado de la Armada de Barlovento, y su posterior desaparición, fueron muy difíciles para las autoridades del astillero. Las nuevas y muy antiguas unidades transferidas desde Veracruz, especialmente el navío *Bizarra* y la fragata *Flora*, estuvieron destinadas fundamentalmente a trasladar los situados desde Veracruz a La Habana, y desde allí a la Florida y demás islas caribeñas. No obstante, la desaparición de la Armada fue muy gradual y no se produjo de facto en 1749. El virrey se resistía a eliminar la única escuadra operativa en el Caribe, justo al mismo tiempo que desde Madrid le solicitaban el máximo cuidado en los mares, y en especial, de las rutas por donde discurría el situado. El problema residía en que no había otras unidades disponibles, y con las cuatro de la Armada de Barlovento, no solo había que cuidar de los situados, sino también vigilar el corso: de hecho, este sería el origen de la posterior Armada de Guardacostas de La Habana.

El astillero entre 1749 y 1751 prácticamente solo funcionó para el sostenimiento de estos buques. Tras la botadura de los últimos navíos del asiento

⁵⁰¹ AGS, Marina, 401-2, Güemes a Montero, 13 de septiembre de 1749.

de la Compañía, no se recibió orden alguna para la continuación de la fábrica naval, y todos en el astillero sabían que eso devoraría igualmente enormes sumas de dinero, aunque sin construir buques. Los primeros meses de 1750 discurrieron, por consiguiente, tratando de conseguir «mejores» marineros para las tripulaciones. Los informes cruzados entre el virrey y el comandante de escuadra ponen énfasis en el enorme costo de las tripulaciones, pero al mismo tiempo en la dificultad de encontrar hombres suficientes⁵⁰². En enero de 1750 el total de tripulaciones disponibles era de 148 individuos para los cuatro navíos de la Armada de Barlovento, tan solo la mitad de ellos pertrechados correctamente⁵⁰³. Este número era a toda luz insuficiente, máxime cuando en puerto se encontraban los navíos *Dragón* y *Real Familia* llegados en julio de 1749⁵⁰⁴, ambos con la misión de llevar a España un gran cargamento de plata. Sin embargo, los problemas se incrementaron al comprobarse el mal estado de estos navíos, que necesitaban fuertes reparaciones, precisamente en el momento que el astillero se encontraba con un número de operarios inferior al habitual.

La partida en mayo de 1749 de la escuadra de Andrés Reggio⁵⁰⁵ hacia España dejó al astillero en complicada situación: muy poco dinero, escasez de vituallas, y una guerra abierta entre sus diferentes actores por los inevitables problemas de control del poder y la jurisdicción.

El capitán de navío José Montero Espinosa, comandante de lo que quedaba de la escuadra de Barlovento, aprovechó la ocasión para atacar duramente a José Rodríguez y Duro, uno de los principales responsables del sostenimiento de las vituallas y almacenes del astillero, por su aparente desidia y buenas palabras en vez de rápidas actuaciones en sostener sus buques. El atacado no dudó en defenderse con vigor, indicando a Montero que precisamente sus buenas palabras le había permitido mantener buena armonía con todo el mundo⁵⁰⁶, pero que finalmente todo se llevaría a cabo⁵⁰⁷. No le faltaba razón. Las continuas querellas intestinas no solo repercutían en las relaciones personales y profesionales, sino muy especialmente, en el funcionamiento del propio astillero. La muerte de José Montero de Espinosa, en noviembre de 1750, vino a dificultar aún más la situación, pues el nuevo comandante de la escuadra, José de Rojas, tuvo que hacer notables esfuerzos para comprender enteramente la situación y hubo una auténtica querrela de todos contra todos.

Por de pronto, Montalvo tuvo el enésimo enfrentamiento con el gobernador Cagigal de la Vega. El gobernador no estaba por la labor de observar

⁵⁰² Abundante es la correspondencia a este respecto entre Güemes de Horcasitas y Montero de Espinosa, entre diciembre de 1749 y febrero de 1750.

⁵⁰³ AGS Marina, 401, carta de Montero Espinosa a Ensenada, 1 de enero de 1750.

⁵⁰⁴ AGS Marina, 316.

⁵⁰⁵ La flota estaba compuesta por los navíos *Vencedor*, *León*, *Invencible*, *Nueva España*, *Tigre* y 10 embarcaciones menores, transportando un total de 22.385.889 pesos. AGI Mapas y Planos-Varios, 23.

⁵⁰⁶ Montero tenía excelentes relaciones con Arriaga. BAUDOT MONROY, María. *Op. cit.*, p. 298.

⁵⁰⁷ AGS Marina, 401, Rodríguez y Duro a Montero y Espinosa, 28 de octubre de 1750.

cómo su adversario mantenía una constante y permanente relación con las autoridades en Madrid que le permitía para dar su visión particular de la situación en el astillero menoscabando su propia posición. Sencillamente era un conflicto de envidias y posición política. El gobernador, máxima figura de La Habana, no admitía el papel secundario que el destino parecía haberle reservado. Por eso inquirió a Montalvo sobre su posición legal en el arsenal, y que le explicara el estatus jurídico del astillero de La Habana en relación con los otros en la península. La sutileza (escasa en este caso) era bastante obvia, ya que el gobernador sabía perfectamente que cuando se crearon los departamentos navales en España entre 1726 y 1732 jamás se mencionó a La Habana. Si Cagigal esperaba una respuesta sencilla, se equivocó. Montalvo era especialmente sagaz, y sabía usar el discurso jurídico perfectamente en su favor. Ya lo hizo en época de Juan de Acosta y ahora la situación se asemejaba bastante.

Montalvo informó al gobernador de los diferentes aspectos de su labor al frente del astillero como comisario ordenador «que ejerzo las funciones de Intendente como Ministro principal, sin subordinación actual a otro de mayor carácter»⁵⁰⁸. Cagigal le espetó sobre el papel de los soldados bajo su mando en el recinto del arsenal, ya que no tenía nada claro que los guardias del arsenal, siendo del Fijo, estuvieran bajo sus órdenes. El comisario estuvo contundente en la respuesta, pues hizo uso de una orden del rey de 26 de junio de 1736 en la que se indicaba que los guardias debían estar sujetos al capitán de la Maestranza, y como este cargo estaba directamente bajo su mando, él era el único que decidía en el interior del recinto «sobre todos los obrajeros, maestranzas y demás operarios»⁵⁰⁹.

Sin embargo, lo más significativo de esta polémica jurisdiccional fue el requerimiento que hizo Cagigal sobre el verdadero estatus del astillero. Hasta donde sabemos, es la primera vez que una autoridad se preguntaba con claridad sobre las bases mismas de la actividad administrativa, política y económica del arsenal habanero. Cuando se crearon los departamentos marítimos en la península nadie pensó en otorgarle, legalmente, el mismo rango a La Habana. Y aunque hubo desde entonces bastantes órdenes que indicaban que se aplicaran en las colonias las mismas disposiciones que en los astilleros peninsulares, siempre se tuvo la sensación de que existía un vacío legal. La Habana funcionaba como arsenal, astillero y puerto militar y comercial, pero no constaba la figura del intendente que caracterizaba a los demás departamentos navales. Aunque las funciones dentro del astillero eran esencialmente las mismas que las de cualquier departamento en la península, nadie había aclarado nunca las responsabilidades legales de los actores de la trama en el astillero, y menos aún en relación con sus similares en la península. Cuando Cagigal preguntó esto a Montalvo, estaba sin duda tratando de hacerle dudar, pues probablemente tenía constancia de que jurídicamente La

⁵⁰⁸ AGS Marina 401, Montalvo a Cagigal, 10 de noviembre de 1750.

⁵⁰⁹ *Ibidem*.

Habana no había sido nunca considerada un departamento marítimo. Tratar de debilitar la posición de Montalvo era, no hay duda, el fin último del requerimiento. Pero para desgracia del gobernador, Montalvo estuvo en esta ocasión especialmente duro y directo en su respuesta. No quería, en absoluto, que su omnimoda autoridad en el astillero, trabajada durante dos décadas, se viera ahora debilitada por «defectos formales». Dejemos que sea el propio Montalvo quien lo aclare:

«No puedo afirmar que este puerto esté declarado por Departamento, cuando no consta en las Ordenanzas generales de Marina; pero sí que en él reside una escuadra, que hay un astillero o arsenal, donde tengo la misma autoridad y facultades que cualquiera de los Intendentes en su Departamento; que se fabrica una Machina y muelle para arbolar y desarbolan, y carenar los bajeles, y unos almacenes para su armamento y desarmo; que se construyen navíos para la Real Armada, y que Su Majestad me mantiene en este puerto, como Ministro Principal, encargado de más de veinte años a esta parte de todas las dependencias de marina de él, lo que no obstante ser tan público y notorio podrá VE confirmar por el título de Comisario de Guerra de que está tomada razón en esa contaduría de Real Hacienda (...) Con que si no es Departamento, es lo mismo que si lo fuese, para la uniformidad y regularidad del servicio, facultad, representación y autoridades (...)»⁵¹⁰.

Contundente. Pocas veces se había visto una respuesta tan dura, directa y concluyente, que dejaba muy claro que dentro del astillero lo que realmente contaba eran los hechos consumados, la realidad del día a día, no un documento que indicara qué hacer a cada quien. Montalvo aseguraba además que las mismas ordenanzas aseguraban que su observancia debía ser la misma en América que en Europa, lo que implicaba necesariamente que La Habana debía tener el mismo estatus jurídico *de facto*, aunque no *de iure*. Por consiguiente, y esta era la base argumental del comisario, la política de realidades diarias de sus actuaciones tenía en el astillero validez de ley u ordenanza, pues su papel había sido siempre equivalente al de un intendente, y por tanto, la naturaleza jurídica del astillero era esencialmente la misma que los departamentos donde existían figuras que ejercieran sus mismas funciones. Era una clara alusión al derecho consuetudinario, lo que a Montalvo le valía sobradamente para ejercer su autoridad sin sujeción a nadie *dentro* del ámbito del astillero. A esta argumentación le seguía una catarata de comentarios jurídicos acerca del papel del comisario en los últimos treinta años, siguiendo órdenes de Madrid, lo mismo con referencia a la construcción por asiento que por administración.

Cagigal, derrotado claramente por quien argumentaba de tal manera, solo pudo escudarse en que tal vez solo se trataba de un asunto de «interpre-

⁵¹⁰ AGS Marina, 401, Montalvo a Cagigal, 11 de noviembre de 1750.

tación». Montalvo, una vez más, salió airoso y su posición se vio claramente fortalecida durante años. Esto, sin embargo, no evitó que los problemas en el astillero, y en este caso desde el punto de vista técnico, continuaran.

En enero de 1751 un denso informe enviado por Rojas al marqués de la Ensenada dejaba muy en evidencia la situación naval en el astillero. Comenzaba alegando que la situación tras la muerte de su antecesor no era muy buena, ya que solo disponía de cuatro buques: el navío *Fuerte*, carenado a fines de 1748, pero necesitado de algunas mejoras de mantenimiento; el también navío la *Bizarra*, que nunca había sido carenado; el paquebote *Diligente*, ya carenado y la fragata *Flora*, rehabilitada a fines de abril de 1749. Sin embargo, consideraba que el gran problema de la escuadra de La Habana era el componente humano. De las 736 plazas que componían la escuadra al completo, entre la que se incluía también la pequeña balandra *Ntra Sra de Bethlen*, más de la mitad se podían dar por inútiles e inservibles para el servicio real. Afirmaba que la tropa estaba casi desnuda pues «desde el año 1734 la más de ella no recibe vestuario», y además se quejaba amargamente de los malos salarios, de solo 28 maravedíes al día, al que había que descontar 9 por los inválidos. El resultado era un cuadro realmente deprimente de una fuerza naval que, en teoría, debía defender las costas de Cuba:

...todo el que se halla con fuerzas para trabajar, deserta, y no se coge, y que no se presenta un hombre a tomar plaza, pues el que por desvalido o por inclinado al trabajo la solicita, acude a la guarnición de la plaza, donde están puntualmente bien vestidos, tienen menos fatiga, dos reales de esta moneda al día, y dos pesos al mes, que es su regular masita, y se les entrega en mano propia cuando viene el situado⁵¹¹.

Este comentario es especialmente significativo. Nunca antes se había podido comprobar la relación directa y la comparación entre los dos elementos militares más importantes de La Habana, es decir, sus fuerzas navales en torno al astillero, y su guarnición fija. Los comentarios de Rojas denotan crítica hacia el sistema de reparto de las prioridades militares, y se antojan muy importantes para la comprensión de la realidad militar habanera de la segunda mitad del siglo XVIII. Constituyen una prueba de que en ese momento, los canales que servían para el sostenimiento de la Marina y del Ejército eran bien diferentes. Diríase que el prestigio de los oficiales del Ejército y de las tropas de la ciudad estaba claramente por encima del universo del astillero. Esta comprensión del problema se agudizó además durante ese año, pues en mayo de 1751 el rey aprobó un nuevo Reglamento para las guarniciones fijas de La Habana, Santiago de Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo y La Florida que no

⁵¹¹ AGS Marina, 401, José de Rojas a Ensenada, 31 de enero de 1751.

solo aumentaba su planta, sino también los salarios⁵¹². Las quejas de Rojas, sin embargo, pueden no estar sustentadas totalmente. Es cierto que la Marina tenía innumerables problemas con la recluta, y que solía tener muchos más inconvenientes financieros que el Ejército, pero eso también podía deberse a la propia naturaleza de su actividad militar y de las dificultades operativas de todo astillero. Resultaba mucho más fácil controlar una guarnición fija, con unos sueldos estables, y con unas necesidades concretas, que un astillero sin presupuesto fijo, y con unos gastos enormes que podían variar en cuestión de meses. Aunque es cierto que en esta etapa parece que el Ejército tuvo mayor atención desde el punto de vista logístico, la Marina acabó siendo un elemento decisivo para la comprensión de la actividad militar y económica de La Habana. El problema de base era la tradición, aún tercamente centrada en el Ejército pese a que la Armada, como se ha visto, estaba ganando peso político y financiero en Madrid gracias a Patiño y sus sucesores. Sin embargo en América todo era muy diferente. La posición de las guarniciones, sin duda herencia de la conquista, era demasiado poderosa como para que fuese desplazada fácilmente de su tradicional y ventajosa posición política, social y económica. Por extraño que pueda parecer, en esta época aún no se desarrollaban presupuestos anuales para los gastos navales mientras que el Fijo disponía de reglamento desde 1719.

Lo que sí resultaba una verdad indiscutible era el clima de escasez y problemas financieros y políticos con que empezó la década de 1750 para el astillero. La escuadra habanera pasaba por una crisis evidente, toda vez que los pocos marineros existentes no hacían ascos a escaparse hacia el interior, donde el sueldo de «tres a cuatro reales al día y la comida» les permitía sobrevivir en mejores condiciones que sirviendo para su majestad, y «esto en el más vil ejercicio en que se emplean, que es rajar leña»⁵¹³. En este sentido, fue muy interesante la proposición que Rojas hizo a Ensenada sobre la disposición táctica de la escuadra de La Habana. Viendo y sufriendo las dificultades de la exigua Armada, Rojas ofreció al ministro la idea de que en vez de mantener de forma permanente en aquel puerto la escuadra, la enviase directamente de España, ya carenada y con marineros españoles de buena calidad. Proponía también que dicha flota hiciese un viaje rutinario desde las costas de Nueva Andalucía hasta Veracruz, y tras repartir el situado, volviese de nuevo a España. La idea era obvia: tratar de evitar las penalidades de las decrepitas y holgazanas tripulaciones nativas de Cuba, disminuir los costos y de camino evitar los inconvenientes logísticos de sostener una fuerza inoperativa. Sin duda el proyecto no estaba exento de lógica en ese momento, pero en Madrid no se estimó por conveniente desplazar una escuadra de guerra de un punto tan equidistante con las posiciones enemigas potenciales inglesas. Si Rojas había hecho tal petición

⁵¹² AGI Santo Domingo, 2110, reglamento aprobado el 18 de mayo de 1751. Véase también, RICO LINAGE, Raquel. *Las reales compañías de comercio con América: los órganos de gobierno*. Sevilla: EEHA 1983, p. 74 y ss.

⁵¹³ *Ibidem*.

es porque veía consumir enormes sumas de dinero en mantener buques que no cumplían misión alguna y cuyos marineros tenían una tendencia innata a huir a la primera oportunidad. Tanto para Rojas como para Montalvo no debía ser agradable comprobar cómo las arcas se vaciaban rápidamente mientras no se recibía ninguna instrucción para continuar la fábrica naval. En enero de 1750 ambos enviaron informes a Madrid que avalaban indirectamente sus peticiones, indicando los enormes costos de la estadia de navíos en puerto. El navío *Europa*, que acababa de llegar de Chile, había generado unos egresos de 38.919 pesos por 237 plazas, más otros 12.800 por 79 plazas de infantería que llevaba a bordo. Estos pagos incluían los 20 pesos de vino que por viaje gozaba cada individuo. Igualmente, el navío *Castilla* había librado de la tesorería 39.772 pesos por 248 plazas, más otros 13.410 por 85 de infantería⁵¹⁴. Las idas y venidas de buques, por lo general de poco porte, no libraban de costos al arsenal. A lo largo de 1750 la principal función del astillero fue únicamente esa, hasta que en enero de 1751 se pudo dar cuenta de la situación real de las fuerzas navales en La Habana.

En efecto, a finales de enero de 1751 la situación en el astillero era la siguiente:

Escuadra al servicio en los mares del Caribe:

- *Fuerte*, de 54 cañones, de calibres de a 18, 12 y 6, recorridas sus cubiertas, costados y cocederos hasta la sexta tabla.
- *Diligente*, de 14 cañones, del calibre 6, ha sido carenado de firme.
- *Bizarra*, de 58 cañones, de los calibres 12, 8 y 6, alijada de todo su lastre, y enteramente desaparejada para recibir carena completa.
- *Flora*, de 26 cañones, del calibre 12, en viaje a Veracruz y que se espera en breve pueda ser cargada de arboladuras.
- Navíos nuevos:
- *Rayo*, de 80 cañones, en el agua desde el 29 de junio de 1749, amarrado a la gira, concluido su casco, arboladura, embarcaciones menores, aparejo y velamen.
- *Infante*, de 70 cañones, enteramente concluido y trabajándose en su aparejo, velamen y arboladuras.
- *Galicia*, de 70 cañones, en la misma situación que el anterior.
- *Princesa*, de 70 cañones, igual que el anterior, aunque le falta entablar la toldilla y ponerle los ornamentos de popa.

Se informaba de igual manera que todos estos últimos navíos nuevos podían estar listos para el viaje en un mes, si llegaban los aparejos que faltaban, artillería, y la gente para guarnecerlos y equiparlos «que no se hallará si no viene de España»⁵¹⁵.

En octubre del mismo año, lamentablemente, y pese a las continuas insistencias de Rojas, los nuevos buques aún no habían podido hacer su singladura

⁵¹⁴ AGS Marina, 401-2.

⁵¹⁵ AGS Marina, 401, informe de José de Rojas de 31 de enero de 1751.

a España, viaje obligado ya que debían pasar una inspección técnica en La Carraca (Cádiz) a fin de comprobar sus cualidades marineras. El *Infante*, además, estaba teniendo graves problemas al haberse detectado defectos estructurales que le provocaban vías de agua de hasta 36 pulgadas en veinticuatro horas⁵¹⁶. Para un navío recién construido era siempre un problema la constatación de dificultades técnicas en su construcción verdaderamente alarmantes, y no fueron pocas las voces que se levantaron contra la Real Compañía, al fin y al cabo, la responsable de su construcción. De hecho, Montalvo dio instrucciones precisas para que fuese la misma Compañía la que volviese de nuevo a forrar el buque, por supuesto, pagando la nueva reparación. Los inconvenientes causados fueron graves, porque todo esto demoró la partida del resto de navíos, justo cuando al mismo tiempo llegaba a La Habana el 28 de agosto los navíos *Castilla* y *Europa*, al mando de Gutierre de Hevia, marqués del Real Transporte⁵¹⁷. La única buena noticia es que, atendiendo a las angustiosas y recurrentes peticiones tanto de Montalvo como de Rojas, con esta flota vinieron varias fragatas transportando los marineros para los cuatro nuevos navíos en puerto.

La eficacia de Montalvo con las tropas y marinería recién llegadas de España contrastaba inequívocamente con las críticas que de manera muy continuada recibía por su modo despótico y personalista de dirigir el astillero. El comisario de Marina se sentía especialmente a gusto cuando podía enviar largos y completos informes a Madrid dando cuenta de todos sus logros y en los que, habitualmente, solía disminuir el papel del resto de implicados en el sostenimiento de la actividad naval habanera. De hecho, no hizo mención alguna en su informe de octubre de 1751 de la ayuda rápida y eficaz recibida tanto por parte del virrey como del gobernador de La Habana para que la atención de las tropas recién llegadas fuese completa. Se limitó a indicar que desde el 8 de septiembre habían recibido todos los marineros con puntualidad su primera paga y que los navíos *Infante* y *Rayo* aún no estaban listos para navegar puesto que necesitaban nuevas mejoras. En cualquier caso, ya no sorprendía a nadie en el astillero el papel y la personalidad de Montalvo, quien tras más de veinte años de La Habana, había tenido enfrentamientos con casi todo el mundo.

Lo que sí resultaba cada vez más claro, era la falta de preparación del astillero para sostener técnica y logísticamente los buques que con tanta diligencia albergaba en puerto. Ése será uno de los grandes lastres del astillero: no podía aprontar ni jarcia, ni velamen, ni mucho menos marinería profesional. Lo habitual era que tras la conclusión de un navío, este requiriera muchos meses hasta que podía navegar con seguridad a Europa, y en el transcurso, debido a las inclemencias del tiempo y a la inactividad, los buques sufrían un irremediable deterioro en el arsenal. Como resultado, había que carenar varias veces un navío, y aprontarle nuevamente reparaciones que hacía cada vez más

⁵¹⁶ Aproximadamente 82 centímetros.

⁵¹⁷ AGS Marina, 401, Montalvo a Ensenada, 2 de octubre de 1751.

costosa su definitiva inclusión en las listas de la Armada. Esto explica por qué en el astillero de La Habana, resultaba especialmente difícil saber con exactitud el costo de un buque, ya que si este no partía hacia España en los meses inmediatos a su conclusión, lo habitual era que los costos del mantenimiento supusieran un lastre enorme para las cuentas del arsenal y por tanto un incremento significativo del egreso final. Montalvo estaba especialmente desesperado con el caso del *Rayo*, que llevaba ya 28 meses inactivo en el arsenal, pese a que estaba enteramente concluido. Sabedor de las dificultades, informó a Ensenada de que la partida de este navío, junto con los demás, difícilmente tendría lugar antes de enero de 1752⁵¹⁸.

Una prueba de los enormes costos que suponía la paralización en el puerto de navíos ya acabados, la ofrece el informe de Montalvo de octubre de 1751 en el que indicaba un presupuesto estimativo de los costos que supondrían los cuatro navíos (*Rayo*, *Princesa*, *Infante* y *Galicia*) hasta ponerlos definitivamente en buena disposición para viajar:

- Para la paga de vino de 1.700 plazas, considerando 400 los tres navíos de 70 cañones, y 500 el de 80, por su viaje de ida y vuelta a España: 68.000 pesos.
 - Para satisfacer las 255.000 raciones que consumirán dichas plazas, a razón de 150 días, 60 de retraso en el puerto, y 90 más que se consideran del viaje a España, al respecto de real y medio cada ración: 47.812 pesos
 - Para las gratificaciones de mesa de los cuatro comandantes de los navíos, en dichos 150 días: 5.700 pesos.
 - Para los sueldos de los criados: 3.650 pesos
- Costo total: 125.162 pesos⁵¹⁹.

También se indicaba que para sostener los dos navíos provenientes de España con la marinería, harían falta, siempre según cálculos estimativos, otros 62.581 pesos. Por consiguiente, el costo de los navíos en espera, con sus tripulaciones al completo de paga, podía representar al erario habanero aproximadamente el equivalente a dos navíos de 60 cañones, que probablemente serían muy bien acogidos como refuerzo para la paupérrima escuadra local. Es evidente que las tripulaciones debían ser sostenidas siempre, pero la indefinición de qué hacer con los navíos después de construidos, y los desesperantes retrasos de los víveres y hombres desde España, solían acarrear unos costos sobredimensionados que, efectivamente, podrían haber sido evitados con una planificación adecuada. En esta etapa de la historia del astillero el desorden en la planificación y la carencia de medios fue la tónica general; aspecto este que choca frontalmente con los elaborados proyectos, órdenes y ejecuciones que se estaban llevando a cabo en los arsenales peninsulares.

⁵¹⁸ Ibidem.

⁵¹⁹ AGS Marina, 401, informe de 28 de mayo de 1751.

La movilización de las escuadras era, por consiguiente, uno de los aspectos fundamentales del astillero, y con el tiempo, representaría su principal misión. En 1751 la situación fue especialmente difícil: navíos en puerto acabados e inmovilizados, la flota local amarrada con la mitad de sus buques con fuertes necesidades de mantenimiento, enormes problemas para la recluta, deserciones de las pocas tripulaciones existentes, mala calidad de las restantes, luchas intestinas por el control de los asientos, disputas jurisdiccionales, retrasos en los envíos desde España, y falta de dinero de México. A eso, habría que agregar la falta de pedidos concretos desde España, lo que inmovilizaba a una parte importante de los operarios de la maestranza. Sin fábrica naval, muchos de ellos sencillamente se iban en busca de mejores oportunidades. En esta tesitura, Montalvo trató de presionar a Madrid con una ingente cantidad de informes en los que describía esta caótica situación. Por una parte pretendía que desde la metrópoli diera alguna solución a los acuciantes problemas, pero al mismo tiempo la astucia de Montalvo le permitía defender su posición mostrando sus preocupaciones y reflejando su interés directo porque el astillero funcionara de forma eficaz.

El sostenimiento de los navíos nuevos era, desde luego, lo que más le preocupaba. A finales de la primavera volvió a remitir informes detallados sobre el costo de los sueldos de las tripulaciones de los navíos, pero ahora además añadía el montante de la escuadra de transporte que debía acompañarles de vuelta a Cádiz. Solo los salarios de esta última iban a significar la friolera de 46.597 pesos en los tres meses que se calculaban tardarían en hacer todo el trayecto⁵²⁰. El Comisario no ocultó su preocupación por este enorme gasto sin construcciones nuevas ya que entendía que su privilegiada posición era directamente proporcional al mérito de ser el rector de la fábrica de nuevos buques.

Aunque las tripulaciones ya estaban en La Habana, la situación no mejoró ostensiblemente en las semanas siguientes, y el comandante de escuadra Aníbal Petrucci no parecía estar tampoco muy feliz con la situación a finales del otoño. Los navíos aún se encontraban en puerto, con el *Rayo* aún provocando problemas con vías de agua, y unas tripulaciones no del todo fiables. El gobernador Francisco Cagigal de la Vega se afanó en enmendar la situación prometiendo la reposición de tripulaciones allá donde hicieran falta. Pero para Petrucci, comandante naval experimentado y recién llegado de España, lo peor era la alarmante situación del *Rayo*, cuyos cañones, por carencia de los reglamentarios, no eran de los calibres preceptivos, porque sencillamente no había manera de encontrar la cantidad suficiente para armarlos en las respectivas baterías. Como responsable de la escuadra de regreso a España, Petrucci era bastante reacio a la idea de comandar una escuadra virtualmente indefensa, de manera que ordenó disponer de cuantos cañones fueran posibles, aun sabiendo que ni era reglamentario ni probablemente útil. En cualquier caso, no quiso aceptar toda la responsabilidad en caso de problemas, por lo que informó cumplidamente a

⁵²⁰ AGS Marina, 401, informe de 9 de mayo de 1751.

Madrid para que tomara cuenta del asunto⁵²¹. Es difícil imaginar una situación de tanto desorden. España llevaba décadas proyectando su poderío naval y en ocasiones, como esta, los nuevos navíos carecían de artillería, pertrechos y municiones adecuadas. Esta ineficacia, pocas veces analizada, podría ser explicativa de los problemas operativos que muchas escuadras españolas sufrieron en el siglo XVIII.

Por otra parte, la situación con las tripulaciones de la escuadra de Barlovento tampoco era mucho mejor. Montalvo se afanaba en conseguir todos los víveres posibles y en aprontar cuanto fuera necesario, pero se encontró con que las tripulaciones de los navíos de la escuadra local estaban tan enfermas, cansadas y de poca calidad, que apenas pudieron participar en la preparación de la partida de los cuatro navíos nuevos. Por fin, en noviembre de 1751 estos buques parecían estar ya prestos a partir. Los informes indicaban que la mayoría de los reparos habían sido concluidos, y que el trabajo duro había sido hecho por las tripulaciones de los propios navíos, ante la imposibilidad de contar con ayuda local. Los costos durante este tiempo habían sido enormes, y Montalvo estaba realmente preocupado por el futuro del astillero, toda vez que veía cómo el dinero iba siendo gastado rápidamente, mientras no se podía construir ninguno nuevo. En cualquier caso, ya era una buena noticia el que los navíos, que tanto dinero habían costado, y que llevaban en el astillero más de dos años, estuvieran finalmente listos. Sin contar los hombres en el hospital, la flota quedaba de la siguiente forma:

Rayo, de 80 cañones, 372 tripulantes y 64 piezas montadas.

Princesa, de 70 cañones, 342 tripulantes y 44 piezas montadas.

Infante, de 70 cañones, 319 tripulantes y 44 piezas montadas.

Galicia, de 70 cañones, 350 tripulantes y 42 piezas montadas⁵²².

El comandante Gutiérrez de Hevia, a la sazón el máximo responsable de la escuadra de La Habana desde agosto de 1751 en sustitución de Rojas, mostraba su sorpresa por el hecho de comprobar que incluso los oficiales de la escuadra habían sido afectados por el vicio de la desertión, «cosa rara vez vista». Hasta tal punto se había convertido en un mal endémico que incluso los buques de la escuadra de La Habana, en un reciente viaje a Veracruz, habían tenido tantas desertiones, que el virrey se había visto obligado a usar artilleros del castillo de San Juan de Ulúa para artillar mínimamente los navíos. Ya no había ni siquiera mendigos o delincuentes que utilizar en los buques, pues ya no quedaban, o bien habían sido transferidos a la Iglesia⁵²³. El resultado, una vez más, era contar con navíos, pero no de hombres, y esto debilitaba enormemente la moral de los profesionales que, viniendo de España, veían cómo no podían hacer efectivas sus órdenes a causa de este mal. Se hizo lo que se pudo, ya que los hombres eran de muy poca calidad, y los que vinieron con Anibal

⁵²¹ AGS Marina, 401, Petrucci a Ensenada, 12 de octubre de 1751.

⁵²² AGS Marina, 401, informe de 15 de noviembre de 1751.

⁵²³ AGS Marina, 401, Gutierrez de Hevia a Ensenada, 22 de octubre de 1751.

Petrucci desde España habían tenido que trabajar durante tanto que muchos estaban cansados y enfermos. Montalvo fue requerido en múltiples ocasiones para solventar estos hechos, pero en este caso la situación le sobrepuso. No era ya una cuestión de dinero, sino de brazos, y la situación, en esta tesitura, podía calificarse de caótica por el otoño de 1751. Petrucci no cejaba en sus quejas por los inconvenientes del calor, y de cómo este era la causa del deterioro de los buques a su cargo. No dudó en afirmar que con este insoportable clima en La Habana los buques necesitaban carenarse cada tres meses⁵²⁴.

Siguieron, por tanto, unas semanas muy difíciles. Se multiplicaron los intentos por conseguir mejorar las tripulaciones existentes, y todas las personalidades del astillero, e incluso el gobernador Cagigal, trataron de poner remedio. Todo el mundo temía las inclemencias del tiempo, ya que en esa época del año sería incluso peligroso partir debido a los vientos, y menos aún con tripulaciones tan poco aptas y diestras. En esta alarmante coyuntura se prefirió una ligera demora en la partida que arriesgar los propios navíos, máxime cuando se hizo evidente la necesidad de más hombres. Al final, y después de una dura lucha contra el tiempo y las circunstancias, los navíos estuvieron prestos a salir el 1 de marzo de 1752. La revista última que se les hizo mostró los siguientes tripulantes:

Rayo, de 80 cañones, 433 tripulantes y 64 piezas montadas.

Princesa, de 70 cañones, 384 tripulantes y 44 piezas montadas.

Infante, de 70 cañones, 371 tripulantes y 44 piezas montadas.

Galicia, de 70 cañones, 350 tripulantes y 42 piezas montadas⁵²⁵.

Lamentablemente, Gutiérrez de Hevia no pudo informar de la salida de los cuatro buques, pues a última hora el *Princesa* hubo de quedarse en La Habana con algunos problemas técnicos. Sin embargo, pudo partir algunos días después para unirse a su llegada al resto de la flota⁵²⁶.

El segundo aspecto logístico de todo navío construido en La Habana era su completa habilitación técnica y armamentística, y el reconocimiento técnico en La Carraca. El *Rayo*, durante su travesía a España, dio algún que otro susto. Le fue descubierta una importante vía de agua que llegó hasta las siete pulgadas por hora, lo que obligó a poner en funcionamiento las tres bombas de achique existentes. Su capitán, Francisco León y Guzmán, informó, no obstante, de las buenas condiciones marineras del buque, pese a que sufrió algún percance con los palos trinquete y juanete⁵²⁷. En Cádiz, y bajo la supervisión del constructor Ciprian Austrán, se elaboraron varios informes acerca del *Rayo* e *Infante*, ya que ambos llegaron en bastante malas condiciones. De hecho, un

⁵²⁴ AGS Marina, 401, Petrucci a Ensenada, 22 de octubre de 1751.

⁵²⁵ AGS Marina, 402, informe firmado en Cádiz a 5 de mayo de 1752.

⁵²⁶ El retraso en la salida trató de compensarse llevando cargamento poco habitual en un primer viaje de navíos de gran porte nuevos, en concreto, 2.777 zurrones de tabaco en polvo, 3.340 tercios de tabaco en hoja, 473 cajones de cigarros, 107 cajones de azúcar y 1.800 quintales de palo de Campeche, entre otras mercancías de menor entidad. AGS Marina, 402, informe de 5 de mayo de 1752.

⁵²⁷ AGS Marina, 402, informe de León y Guzmán de 29 de abril de 1752.

informe constataba la necesidad de carenar, calafatear y mejorar la mayor parte de dichos buques, algo que no era un buen argumento para las autoridades en La Habana y su idea de continuar la fábrica naval. Era por todos conocido que los contratos en el astillero habanero tenían una relación directa con los buques allí construidos y sus cualidades, y si ya admirada la duración y buena calidad de sus maderas, no lo era tanto los permanentes defectos estructurales de los barcos allí fabricados. Ya desde la época del asentista Acosta, se alzaron voces en Madrid contra la «liberalidad» que se tomaban en La Habana los diferentes constructores que, pese a que debían seguir planos enviados desde Madrid, solían introducir variables según su gusto. Durante décadas ese había sido el problema. Los constructores habaneros consideraban la modificación de los planos de los buques casi una tradición, pero no tuvieron en cuenta que los tiempos habían cambiado. Mientras Acosta gozó del decidido apoyo de Patiño, esto parecía ser un inconveniente menor, pero con Ensenada y Arriaga todo era bien diferente. Si se quería construir una Armada verdaderamente eficaz, había que ceñirse a la labra de los navíos siguiendo patrones claros y firmemente establecidos, que permitiera la construcción de buques sólidos, en serie, y con alto aprovechamiento de las maderas labradas. La introducción de modificaciones en los planos al antojo de un constructor generaban enormes deficiencias estructurales (como se percibió en el *Rayo*) que obligaban a continuas mejoras, arreglos y el subsiguiente aumento de los costos. Las obras que se debían hacer en Cádiz para acondicionar y mejorar a ambos navíos habaneros por estas causas (*Rayo e Infante*), iban a costar al fisco local nada menos que otros 38.100 pesos, solo en materiales⁵²⁸.

Mientras los navíos construidos por La Compañía pasaban sus habituales controles en Cádiz, la actividad en el astillero de La Habana no se frenó, aunque limitaba al sostenimiento de los diferentes buques. Al mismo tiempo, las unidades de la flota guardacostas de Barlovento continuaban con sus rutinarias misiones de reparto de situados, y diferentes unidades navales permanecían en el puerto deseosas de ser atendidas. Hasta 1755 en que se recibieron, finalmente, órdenes para construir más navíos, la maestranza absorbió enormes cantidades de numerario en el apresto de buques, al tiempo que no se podía evitar el deterioro de buques que no realizaban misión alguna. Las órdenes recibidas de Madrid eran bastante precisas, ya que se esperaba una permanente presencia naval en La Habana como eje fundamental de la política de defensa del istmo. Sin embargo, la estancia de los buques aumentaba los costos de manera alarmante, ya que a nadie se le había ocurrido programar misiones de corto alcance para ir adiestrando a la marinería. La Armada inglesa era famosa por mantener en ruta a buena parte de sus unidades, pues estimaban, con buen criterio, que los costos serían probablemente los mismos que en tierra, pero con la ventaja de que sus hombres ganarían en pericia marinera. La flota en La Habana sencillamente esperaba órdenes durante largos meses, y cuando estas llegaban solían consistir en el regreso a España.

⁵²⁸ AGS Marina, 402, informe de Autrán de 15 de julio de 1752.

Esta es la tesis que imperó entre 1753 y 1755. Sin embargo, hubo intentos de revitalizar la construcción naval desde la propia Habana antes incluso de la llegada de órdenes desde Madrid. En efecto, el 8 de noviembre de 1753 el alférez de navío Vicente Lafite propuso a Montalvo la firma de una contrata naval que consistía en la fábrica de 6 navíos anuales (2 de 60, 2 de 70 y 2 de 80 cañones) a cambio de que el rey le pagase 1.000 pesos por cañón, además de tener manos libres y amplia facultad para los cortes de madera en toda la isla, así como que se le permitiera abrir y trabajar la mina de hierro que existía en Matanzas únicamente para la fábrica de navíos. Igualmente solicitaba autorización para sembrar lino y cáñamo libremente por toda la isla y la apertura de fabricas con que abastecer a la Armada. Finalmente, pedía la introducción de 4.000 negros libres de impuestos para las fábricas y libertad total para depender solo de las órdenes directas de los oficiales reales, es decir, de Madrid⁵²⁹. Lamentablemente a Montalvo no le gustó la propuesta después del fracaso de la Real Compañía. La intromisión de agentes privados en las operaciones navales era vista en este momento por el comisario de Marina como un peligro para su posición y un eventual nuevo fracaso financiero, por lo que denegó esta posibilidad al contratista. Sin embargo, la mera propuesta es en sí misma interesante porque prueba que las actividades constructivas eran vistas como un negocio para los agentes capaces de reunir capital e iniciativa en La Habana, incluso después del sonoro fracaso de la Compañía. No hay que olvidar que el astillero seguía recibiendo importantes cantidades de dinero de México y que era igualmente conocido que, pese a no construirse navíos, la industria naval de suministros y mantenimiento de buques mantenía todo su pulso. El atractivo empresarial seguía siendo, aparentemente, bastante alto.

Al margen de esta iniciativa, en el astillero continuó la frenética actividad. Hasta abril de 1753 se estuvo trabajando en el reparo de los navíos *Castilla* y *Bizarra*, y en julio del mismo año, ante la mala situación de sus quillas, el navío *Invencible* recibió la mala nueva de ser desguazado en el astillero⁵³⁰. El trasiego de navíos era bastante elevado en esta etapa. En octubre de 1754 se mantenían en el puerto los navíos *Castilla*, *Europa*, *Bizarra*, y el paquebote *Diligente* con un total de 1.016 hombres a los que sostener y en marzo de 1755 permanecían en sus radas los navíos *Castilla*, *Europa*, y las fragatas *Júpiter* y *Mercurio* para un total de 1.045 hombres⁵³¹.

Para tener una idea clara del enorme trasiego y esfuerzo que suponía al astillero el sostenimiento de los diferentes buques, nada mejor que la contabilidad de sus costos, que indican no solo el grado de actividad, sino muy especialmente el peso financiero que dichos buques representaban para las arcas locales. Afortunadamente, y gracias a la importancia de fiscalizar las enormes

⁵²⁹ AGI Ultramar, 995, carta de 8 de noviembre de 1753.

⁵³⁰ AGS Marina, 322, informe de Revillagigedo de 6 julio 1753.

⁵³¹ AGS Marina, 403, informe de marzo de 1755.

sumas que se barajaban, los informes sobre los costos, reparos y personal implicados son relativamente abundantes. El detalle de sus actividades muestra un mundo complejo y de difícil control, de ahí que no fueran pocos los que vieron en el astillero una gran oportunidad para hacer dinero.

Los datos referentes únicamente a la escuadra guardacostas entre 1751 y 1755, muestran un elevado nivel de gastos, que son aún más significativos si se tiene en cuenta que en el mismo periodo no se pudo botar ningún navío. Las cuentas de los tesoreros Melchor de Arcaya, entre 1751 y 1754, y parcialmente los de Juan Francisco de Otero, hasta abril de 1755, reflejan los siguientes datos.

Cuadro 14
COSTO DEL SOSTENIMIENTO DE LA ESCUADRA
GUARDACOSTAS, 1751-1755⁵³²

	1751	1752	1753	1754	1755
Enero		20.700	64.153	87.336	32.294
Febrero		9.646	2.892	4.652	36.861
Marzo		83.877	13.609	5.614	27.298
Abril			59.299	15.082	105.092
Mayo			1.771	17.860	
Junio			14.691	4.833	
Julio			35.671	4.265	
Agosto			2.824	5.560	
Septiembre	20.458		1.826	2.401	
Octubre	3.835		37.935	1.288	
Noviembre	12.969		2.019	63.323	
Diciembre	24.068	3.343	1.671	1.134	

Los egresos totales para este periodo representaron la nada desdeñable cifra de 832.150 pesos solo para sostener una exigua fuerza compuesta por dos o tres navíos vetustos, una fragata y un paquebote, cuya utilidad práctica como fuerza de combate, más allá de la escolta de los situados, era muy limitada. Si además tenemos en cuenta que esta contabilidad solo recoge los meses entre septiembre de 1751 y abril de 1755 (44 meses), la cifra resulta aún más reveladora del comportamiento financiero para mantener estos buques. En todo ese tiempo se gastaron casi veinte mil pesos mensuales, solo en sueldos y avituallamiento, más algunas cantidades en carenas y reparos menores. Cuando este informe se realizó, operaban en La Habana los navíos *Asia*, *Fuerte*, *Bizarra*, la fragata *Flora* y el paquebote *Diligente*, todos ellos

⁵³² AGS Marina, 403, informe de Tomás de Guerra, 7 de junio de 1755.

sumando un total de 1.571 plazas. Es significativa la enorme suma de dinero empleada, pero lo es aún más el hecho de la irregularidad en la liberación por caja de los pagos, pues al lado de meses en los que se pagaban solo alrededor de mil pesos, tenemos otros con gastos para la hacienda de sesenta mil e incluso más. Esto se debía a la dependencia del numerario mexicano (siempre vital), y a la poca actividad de préstamo local hacia el astillero. Además, la caja de real hacienda, que era la responsable de la mayor parte de los ingresos en La Habana, en este periodo se mostró poco propicia a traspasar cantidades a la Tesorería Naval. El resultado, como era de esperar, era unas tropas mal pagadas, y enormes retrasos en las siempre necesarias mejoras de los buques, y como consecuencia directa, la tendencia natural de la marinería a desertar incrementando los problemas.

Aunque la coyuntura internacional era de calma tensa, la reciente caída de Ensenada en 1754 había provocado cierta indefinición respecto de la política que iba a seguir su sucesor. La llegada al Ministerio de Marina de Julián Arriaga no supuso, en este caso, un cambio sustancial de la política, sino más bien una cierta continuidad que afectaría positivamente a La Habana. Se tenía la sensación de que el programa naval debía replantearse tanto a nivel estratégico como tecnológico. Y este replanteamiento afectaría a ambos lados del hemisferio. Ya se ha visto cómo muchos de los navíos construidos en La Habana, pese a su robustez, no adolecían de limitaciones marineras y algunos, como el *Rayo*, tuvieron que ser profundamente reformados en La Carraca de sus problemas estructurales. Por consiguiente, uno de los primeros aspectos que cuidó la administración Arriaga fue la unificación tecnológica sin la cual no se podría diseñar una eficaz política naval. El ministro, al que se le acumulaban los informes sobre las diferentes proporciones de navíos, problemas de diseño, tonelaje, tipos de cañones y modificaciones regionales de dudosa practicidad (La Habana), ordenó una completa revisión de la estructura de la Armada, sus navíos, tipos y diseños, con los cuales disponer de sólidas bases para reiniciar con más fuerza el proyecto de relanzamiento naval comenzado por sus sucesores. Algunas cosas iban a cambiar.

Y en efecto, a finales de 1755 la situación para el futuro del astillero de La Habana empezó a cambiar. Algunos informes hablaban ya claramente de la posibilidad de que se volvieran a ordenar construcciones en el astillero. En esta tesitura, el comandante de la escuadra, Tomás de Guerra, informó de que en diciembre de 1755 no se había producido ningún cambio en la escena internacional y que el Caribe parecía estar libre de escuadras francesas e inglesas, lo que aprovecharon las autoridades para enviar de vuelta a España los navíos *Asia* y *Europa*, que tantos costos habían ocasionado al astillero⁵³³.

Muy pronto las preocupaciones serían otras al recibirse las noticias de la continuación de navíos en La Habana.

⁵³³ *Ibidem*.

Las nuevas construcciones y la toma de La Habana, 1756-1764

Una de las primeras determinaciones de Arriaga al frente del Ministerio fue comprobar el estado real de la Armada. Un extenso informe de 1756 sirvió al ministro para verificar su idea de proyección naval desde la base de lo existente en cuanto a número de buques, cualidades de los navíos y toda una amplia gama de aspectos técnicos. En dicho informe se visualizaba que la Armada disponía en esa fecha de 48 navíos de entre 80 y 58 cañones, más 23 fragatas de diversos portes⁵³⁴. No cabe la menor duda de que el bailío percibió una notable variedad de navíos con sustanciales diferencias técnicas entre ellos, que iban desde los calibres de las diferentes baterías, al tonelaje, longitud y estilo de construcción. Pese a que la moda inglesa se había impuesto, existían irremediables discrepancias en torno al porte de las unidades construidas en serie, así como a la misma idoneidad del modelo, como así lo hizo constar en repetidas ocasiones Juan José Navarro, marqués de la Victoria, ilustre marino, mortal enemigo del anterior ministro Ensenada, y muy crítico con el sistema de artillado de los buques construidos a la inglesa⁵³⁵.

Lo cierto es que Arriaga se mostró enérgico (pese a su carácter tranquilo) e hizo llegar al rey un memorial en el que precisaba las necesidades de la Armada que, inevitablemente, pasaban por una estandarización de los modelos, incluyendo su artillado. Sus cálculos indicaban que España necesitaría una potencia naval de 18 navíos de 90 cañones, otros 8 de 80 cañones, 12 con 70 piezas y finalmente 12 unidades de 60 cañones, además de 24 fragatas⁵³⁶. Esto suponía un aparente golpe a la influencia inglesa sobre el programa naval español iniciado por Ensenada, un progresivo alejamiento de las principales figuras defensoras de este modelo (como Jorge Juan)⁵³⁷ y un gradual acercamiento a la tecnología naval francesa, que tendría su principal exponente en Gautier. Este programa promovía en las actuaciones de Arriaga dos facetas aparentemente contradictorias. Por una parte, el celo en la continuación del programa naval iniciado febrilmente por Ensenada, pero por otra, la clarificación del modelo constructivo basada en una tradición naval que le era más cercana a los ingenieros españoles, como la de su vecino del norte. No hay duda de que estas decisiones estaban profundamente imbricadas en la cada vez mayor influencia política de Versalles sobre Madrid que empujaban lenta e inexorablemente (también trágicamente como veremos) a la tan deseada alianza de España con Francia. Además, España debía posicionarse con fuerza

⁵³⁴ GARCÍA-TORRALBA, Enrique. *Op. cit.*, p. 225.

⁵³⁵ O'DONNELL, Hugo. «El marqués de la Victoria, una opinión discordante con la política naval de Ensenada». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 54-II. 2008, pp. 13-41; y MAESTRO CASTAÑEDA, Juan Carlos. «D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria: entre reformista y resentido». *Brocar*, 26. 2002, pp. 177-190.

⁵³⁶ GARCÍA-TORRALBA, Enrique. *Op. cit.*, pp. 225-226.

⁵³⁷ VALDEZ-BOBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 306.

en la escena internacional debido a la desproporción numérica con respecto a las armadas más poderosas de su tiempo. En 1756 Inglaterra podía desplegar nada menos que 117 navíos, frente a los 57 de Francia y 39 de España⁵³⁸. Esto significaba que la reactivación del programa naval constituía una auténtica prioridad para Arriaga si verdaderamente se deseaba buscar una alianza con Francia en busca de la paridad conjunta respecto a la Royal Navy.

Todas estas medidas influían decisivamente en la posición del astillero de La Habana dotado de una enorme infraestructura y tradición naval, y que había sido además el soporte de la Armada en la primera mitad de siglo. Cada medida, idea o proyecto diseñado en Madrid favorecía los intereses habaneros. Por eso no resulta extraño que ya desde 1756 hubiera movimientos propicios a la reactivación del programa constructivo en Cuba.

En efecto, el 10 de marzo de 1756 se envió una Real Orden al virrey de México para que trasladara urgentemente dinero para socorrer a la escuadra de La Habana⁵³⁹ como augurio de los nuevos tiempos que se avecinaban. Por fin, mediante una Real Orden de 19 de marzo de 1756 el rey resolvió la continuación de la fábrica de bajeles en La Habana, con un plan que demandaba la construcción de un navío anual de 60 cañones⁵⁴⁰. Se habían tardado seis años en reanudar oficialmente la construcción de navíos de gran porte para la Armada en Cuba, tiempo que el arsenal había perdido en sostener unas escasas e ineficaces fuerzas navales, pero ahora todo pareció acelerarse gracias a los deseos de Arriaga (que había tenido una amplia trayectoria en América) y su proyección atlántica. Concomitante con la notificación de nuevas fábricas en La Habana, al día siguiente, 20 de marzo, otra orden precisaba el envío anual de 80.000 pesos por parte del virreinato para la fábrica de este navío⁵⁴¹. Esta determinación es sumamente importante para la historia de la construcción de bajeles en el astillero porque fue la primera instrucción precisa que ordenaba, de facto, la creación de un situado naval con fines tan claros como era el relanzamiento del programa de construcción naval en La Habana. A partir de ese instante, el astillero disfrutaría de una cantidad permanente, que será ampliada al alza en repetidas ocasiones para fabricar los tan ansiados navíos que se necesitaban en España y en La Habana. La concreción de un situado naval no evitaba las recurrentes necesidades de dinero (siempre insuficientes cuando se habla de aspectos militares) pero generaba un canal de financiación directo deslindado de aquel que nutría el sostenimiento de unidades navales. Paralelamente, estas transferencias de capital permitieron crear presupuestos navales por primera vez en la historia del astillero habanero, y por tanto, actuar con objetivos financieros delimitados y mucho más eficaces.

La noticia de la reactivación de la construcción de navíos, desde luego, no cogió de improviso a Montalvo ni a ninguno de los responsables del astillero.

⁵³⁸ HARDING, Richard. *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*. Routledge 1999, p. 291.

⁵³⁹ Archivo General de la Nación de México (AGNM), Marina, Tomo 83.

⁵⁴⁰ AGS Marina, 405, informe de 22 de julio de 1760, con extractos de órdenes.

⁵⁴¹ AGNM, Marina, Tomo 83.

De hecho, ya se venía trabajando en este asunto desde algún tiempo antes. El problema surgió precisamente en ese momento, ya que paradójicamente resultaba imposible iniciar de manera inmediata la construcción. Había dos razones para ello. Desde el punto de vista económico, se requerían importantes partidas de dinero de México, que debían llegar puntualmente para no frenar la construcción. Aunque Madrid había ordenado al virrey claramente que remitiese dichas cantidades, Montalvo era consciente de que si no mantenía la presión sobre el virrey con sus consabidas reiteraciones de numerario, esas transferencias de capital podrían demorarse: esa había sido la tradición de los situados en el Caribe desde siempre. Por tanto, con su habitual inteligencia, Montalvo se puso manos a la obra para elaborar pliegos que demostraran que las remisiones de México eran *siempre* insuficientes, con la sana esperanza (que muchas veces funcionó) de que se dictaminara un aumento del situado naval. Los inicios de los presupuestos para la maestranza del astillero están en esta sutil idea del comisario de Marina.

El segundo inconveniente era más problemático y afectaba a cuestiones operativas y logísticas. Desde el punto de vista técnico, los constructores de La Habana habían percibido desde hacía tiempo las ventajas que tenía trabajar la madera una vez que estaba suficientemente seca y tratada de manera apropiada. El trabajo con madera verde y recién cortada era factible, pero la experiencia había demostrado que los buques así contruidos eran menos longevos y solían tener importantes problemas estructurales. Por ese motivo, se hacía conveniente iniciar el corte de madera, su arrastre al astillero y su almacenamiento con las medidas exactas de los buques, con un adelanto de entre un año y medio y dos años de antelación al inicio de la construcción. Ese era precisamente el problema, porque para iniciar ese proceso, debían tener asegurado el contrato de fábrica de buques, porque de lo contrario, la madera almacenada se pudría, o bien, no servía para navíos de portes y dimensiones diferentes. Como resultado de la rápida decisión de Madrid de reiniciar la fábrica naval en La Habana, el corte de maderas no se hallaba listo, y en sus almacenes no había suficiente para los navíos del porte solicitado.

En consecuencia, lo primero con lo que tuvo que enfrentarse Montalvo fue con el problema de tener que construir un navío anual, sin disponer de madera, sabiendo además, que la finalización de los navíos se demoraría hasta que todas las maderas hubieran pasado el proceso de secado habitual; es decir, entre un año y un año y medio de demora, al menos. Para el prestigio de Montalvo este no era un buen asunto.

Tal vez para incentivar la rapidez de la construcción, el 4 de mayo de 1757 se remitió una orden que elevaba el situado que debía enviar México hasta los 100.000 pesos anuales⁵⁴². Este dinero podía ser extremadamente útil sin duda, pero no secaba las maderas. Por tal razón, a finales de 1757 aún no se había podido comenzar ningún buque aunque el problema de los cortes de ma-

⁵⁴² Ibidem.

dera estaba solucionándose. En noviembre de 1757 el Comisario llegó incluso a recibir una nueva orden de Madrid en la que se indicaba que lo importante era que efectivamente se establecieran bien las bases para el nuevo programa constructivo y sin prisas, y no el inicio apresurado de la fábrica de bajeles⁵⁴³. Esta noticia daba la razón a quienes, como Montalvo, consideraban que lo importante era la calidad, y no la cantidad. Que Madrid no viera con especial disgusto el retraso, sin duda se debió al acopio de informes que desde Cuba explicaban con detenimiento el por qué del lento progreso, y las ventajas de usar las maderas en las mejores calidades posibles.

En cualquier caso, el ritmo del progreso constructivo en La Habana no era malo. En la primavera de 1757 ya estaban llegando importantes cantidades de dinero desde México, mientras los almacenes se iban llenando de maderas. Además, Montalvo había recibido la agradable noticia de que en Madrid le habían encargado a él particularmente la centralización absoluta del nuevo programa constructivo. Si bien Montalvo ya actuaba con mano de hierro, ejerciendo de facto como intendente, la oficialización de su poder fue un aspecto importante para evitar malentendidos con el resto de personajes del astillero. Montalvo tuvo, por consiguiente, manos libres⁵⁴⁴. Igualmente, y para diferenciar los gastos de construcción y los de subsistencia de los buques, se determinó a finales de 1757 que los gastos que generasen los navíos en puerto se presupuestasen conjuntamente entre el jefe de la escuadra y el propio Montalvo⁵⁴⁵, lo que otorgaba al comisario una influencia aún más directa sobre los canales de financiación en toda la maestranza.

Justo al mismo tiempo que se recibía la orden sobre la reanudación de la fábrica, el rey estimó conveniente nombrar como auditor general de Marina a Juan Peñalver Angulo, uno de los personajes pertenecientes a esas grandes familias habaneras que llevaban décadas ostentando cargos en La Habana. Este nombramiento, en el que tal vez Montalvo tuvo algo que ver, oficializó también la unión de las grandes familias locales con el negocio del astillero⁵⁴⁶. Esta incorporación al astillero reforzó el papel fiscalizador de Montalvo, y permitió un control más eficiente de las cuentas locales. Aunque habría que esperar hasta la llegada de la Intendencia para ver una caja contable completamente independiente de la contaduría principal, ahora con Peñalver se empezó a operar con cuentas separadas y de mayor claridad. Resultaba evidente que Montalvo, como máximo responsable, quería tener muy bien fiscalizado el aspecto presupuestario.

El principal escollo fue, en este caso, la cambiante coyuntura internacional. En 1750 se había firmado el Tratado de Madrid entre los reinos de España y Portugal que, en esencia, parecía resolver el histórico debate entre los límites de sus fronteras en América del sur. El trueque de la Colonia de Sacramento

⁵⁴³ AGS Marina, 405, orden de 2 de noviembre de 1757.

⁵⁴⁴ AGS Marina, 405, orden de 16 de marzo de 1756.

⁵⁴⁵ AGNM, Marina, Tomo 83, orden de 6 de diciembre de 1757.

⁵⁴⁶ AGS Marina, 405, orden de 24 de marzo de 1756.

en el río de la Plata que pasaba a España, a cambio de un extenso territorio en la margen oriental del Uruguay cedido a Portugal, representó en apariencia la solución del ancestral conflicto⁵⁴⁷. Sin embargo, la lenta reducción de los indígenas guaraníes para la efectiva ejecución del tratado provocó que finalmente este no se pudiera aplicar, y para 1756 era ya una realidad que lo firmado seis años atrás tendría difícil concreción. El panorama se complicó aún más con el estallido de la guerra de los Siete Años (1756-1763) que enfrentó principalmente a Francia y Gran Bretaña en América del norte y desequilibró el tablero de alianzas. Friccionando España con Portugal por el tratado de 1750 y su aplicación, y jugando los portugueses (temerosos de acciones represivas por parte de España) con su tradicional asociación con los británicos, en 1756 ingleses y portugueses reforzaron sus vínculos firmando una alianza para proteger sus mutuos intereses comerciales⁵⁴⁸. En esta situación resultaba natural un desplazamiento de los intereses de estas naciones en función de las tradicionales coaliciones puestas sobre el tablero desde comienzos del siglo XVIII. Por consiguiente, una tácita alianza entre Inglaterra y Portugal representaba un potencial peligro para España, máxime cuando su aliado «natural», Francia, se hallaba en guerra contra los ingleses en América, área especialmente sensible a los intereses españoles. Ni que decir tiene que Carlos III se sintió tentado a retomar el pacto con los franceses para resolver dos problemas en uno: la presencia portuguesa en su área de influencia en América del sur, y el peligro inglés sobre el Caribe y la Florida. El primer acto se jugó cuando tras el Tratado de Anulación (12 de febrero de 1761), España y Portugal acordaron suprimir el acuerdo de Madrid de 1750 que, indirectamente, arrastraba a España en brazos de Francia y a Portugal a activar su alianza con Inglaterra frente a España. La tragedia de 1762 para La Habana se estaba gestando.

En esta tesitura, y una vez que la guerra entre Inglaterra y Francia hubo estallado en el verano de 1756, las noticias empezaron a llegar al astillero rápidamente. En principio nadie pensaba en una acción directa contra La Habana por parte de alguno de los contendientes, pero en el horizonte estaba la posibilidad cierta de que una alianza con los franceses podría trastocar los planes en cualquier momento atrayendo a los ingleses hacia Cuba como objetivo preferente. Por ese motivo, la actividad en el astillero pareció multiplicarse desde principios de 1757, y las órdenes no dejaron de emanar desde Madrid. Hasta tal punto se quería evitar el enfrentamiento con los ingleses en ese momento, que se emitieron órdenes directas para evitar cualquier posibilidad de fricción, incluso aceptando que la actividad corsaria inglesa contra los españoles había aumentado significativamente, repitiéndose hechos muy conocidos por

⁵⁴⁷ MARTÍNEZ MARTÍN, Carmen. «El Tratado de Madrid (1750): aportaciones documentales sobre el Río de la Plata. Documentos del Legajo 4798 de la sección de Estado del Archivo Histórico Nacional (Madrid)». *Revista Complutense de Historia de América*, 27. 2001, p. 285.

⁵⁴⁸ RIBEIRO DA SILVA, Francisco. «A aliança luso-britânica (1756-1765). Comércio e guerra. A importância diplomática do vinho do porto» en *Quinhentos oitocentos - Ensaios de História*. Porto: Universidad do Porto 2008, pp. 153-162.

España que databan de los años 1736-1739 y que provocaron la guerra de la Oreja de Jenkins. Sin embargo, Carlos III dudaba tal vez consciente de que para 1757-1758 su Armada aún no estaba preparada para un enfrentamiento directo contra Inglaterra.

Lo cierto fue que la lucha de ingleses y franceses no podía pasar desapercibida para España y ayudó significativamente a redoblar el esfuerzo naval tanto en la península como en América. Como resultado, la actividad naval en torno al astillero habanero aumentó considerablemente desde 1758 incrementándose la llegada de buques. En la primavera llegaron al puerto los navíos *Infante* y *Tridente*, así como la fragata *Victoria*, que quedaron unidos a la escuadra bajo el mando de Hevia. La *Victoria* necesitó de carena y quedó fuera de actividad durante un tiempo y casi en el mismo instante arribó a puerto el navío *Asia*, también como refuerzo, en este caso dedicado al traslado de los dineros mexicanos para el astillero.

La Maestranza pudo ponerse a trabajar en el primer navío ya desde mediados de 1758, que acabaría recibiendo por nombre *Astuto*. Aunque obviamente la prioridad era la construcción de navíos de gran porte, la mala situación de los buques de la flota necesitados de carenas y el hecho de que el navío *Bizarra* estuviera a punto de ser desguazado, obligaron a tomar la determinación de construir dos Bergantines para la escuadra, indispensables para actividades navales de escasa envergadura pero primordiales, como el traslado de víveres y suministros. La disposición de numerario y la buena coordinación entre las partes (México y La Habana), al menos con este primer navío, permitió el feliz anuncio de su botadura el 19 de noviembre de 1759⁵⁴⁹. El flamante nuevo navío se incorporó inmediatamente a la escuadra local, aunque aún no estaba totalmente dispuesta su artillería. Con esta nueva unidad, a finales de año se encontraban en el puerto los navíos *Infante*, *Tridente*, y *Asia*, las fragatas *Flora* y *Flecha*, los jabeques *Liebre* y *San Francisco* y el bergantín *Cazador*, con un total de 2.172 hombres de tripulación⁵⁵⁰.

Los informes positivos sobre el ritmo y la actividad en el astillero llegaron cumplidamente a Madrid. Por este motivo, y nada más tener constancia de la botadura del *Astuto*, se ordenó a Montalvo la continuación de la fábrica pero a un ritmo de dos nuevas unidades de 58 cañones al año. Cuando el comisario se hallaba presto a cumplir esta disposición, se le informó en enero de 1760 de que el rey había mandado poner quilla de un navío de 80 cañones, de las mismas dimensiones y sobre el mismo plan de los construidos por La Compañía años atrás (*Rayo* y *Fénix*)⁵⁵¹. Sin embargo, se quiso evitar los mismos problemas técnicos que aquejaron a alguno de los navíos terminados por La Compañía, por lo que se sucedieron continuas reuniones y juntas técnicas para decidir la mejor manera de que los buques fuesen marineros, robustos y

⁵⁴⁹ AGS Marina, 330. Pedro Acosta a Arriaga 19 de noviembre de 1759.

⁵⁵⁰ AGS Marina, 405.

⁵⁵¹ AGS Marina, 405, órdenes de 20 de diciembre de 1759 y 8 de enero de 1760.

fiables. Las diferencias entre los diferentes constructores y diseñadores navales eran patentes desde hacía tiempo, pero ahora fueron mucho más visibles. En el fondo, la disputa se centraba entre los partidarios de la fábrica a la inglesa y los que preferían a la española con influencia francesa. El único punto en común entre ambas facciones era la enorme durabilidad del navío habanero cuando se cuidaban adecuadamente las maderas. La controversia exigió de la participación de los mejores cerebros del momento, y en este sentido uno de los hombres mejor formados era el insigne Mateo Mullan, ingeniero principal de La Carraca y uno de los responsables de las inspecciones técnicas de los navíos recién acabados.

A la vista de la experiencia y de muchos informes previos, Mullan escribió en enero de 1760 al marqués de la Victoria sobre los navíos construidos en La Habana informando de aspectos técnicos. El ingeniero consideraba que eran tormentosos y de difícil gobierno, habiendo perdido por estas causas los palos en alguna ocasión. Los fabricados a la inglesa se consideraban en líneas generales más gobernables y maniobreros, sin cabeceos ni defectos técnicos perniciosos para la navegación. Coincidió, sin embargo, en que los habaneros eran muy fuertes, probablemente por el uso de clavazón, por lo que se había determinado introducir esta práctica desde 1755 en todas las unidades peninsulares. Destacaba que los de construcción inglesa podían tener los fondos más robustos que los hechos en La Habana por el método español, aunque reconocía que era muy difícil establecer un criterio único para cualquiera de ambos métodos constructivos. Por tal motivo, creyó como más adecuado tratar de ajustar en La Habana los mejores elementos de la construcción a la inglesa, y para ello solicitaba se adecuasen planos para los nuevos navíos de 80 cañones que se debían construir, sobre la base de los del *Rayo* y *Fénix*⁵⁵². Estos comentarios de Mullan constataron una realidad palpable, como era la difícil decisión de establecer un modelo único de diseño naval a la vista de que tanto uno como otro tenían sus puntos fuertes. Aunque en La Habana se acabaron implementando los diseños y planos de Mullan, no hay la menor duda de que en gran medida se acabaron adaptando a la tradición local.

La forma de trabajar en La Habana, y el ambicioso programa constructivo que se tenía en mente, hizo que se tomaran toda clase de medidas para hacer barcos especialmente óptimos; medidas que pasaban por decidir qué tipo técnico de navíos debía construirse y bajo qué estándares. Las anotaciones y comentarios tanto de Mullan como de otros ingenieros a ambos lados del Atlántico añadieron un debate que hasta ese momento no se había producido en La Habana. De hecho, es la primera vez que se trataron este tipo de asuntos con respecto a la fábrica, pues hasta ese instante allí se construía según planos mandados desde España, aunque con las lógicas «mejoras» introducidas por los propios habaneros. Sin embargo, nadie se había cuestionado realmente la forma de trabajar, ni se habían preocupado especialmente acerca de aspectos

⁵⁵² AGS Marina, 330, Mateo Mullan a marqués de la Victoria, 19 de enero de 1760.

técnicos de la Maestranza cubana que actuó hasta la década de 1750 con una independencia casi inaudita. Por eso llamó mucho la atención el interés suscitado ahora, que generó varias reuniones al más alto nivel. En una de febrero de 1760 llegaron a participar, entre otros, el marqués de la Victoria, Juan Gerbaut, Andrés Regio, Gutiérrez de Hevia, Juan de Lángara y Ciprian Autrán. En ella se analizó con especial esmero las diferencias entre el método español e inglés, optándose por un híbrido para el caso de los navíos de 80 cañones que se debían fabricar en La Habana⁵⁵³.

En la misma línea, se celebraron varias juntas en La Habana para dictaminar las características marineras del recientemente construido *Astuto*. El comandante de la escuadra Guardacostas Blas de la Barreda y el propio Montalvo solicitaron al constructor Pedro de Acosta un dictamen específico sobre este navío. Los resultados no fueron los deseados. Se detectaron múltiples aspectos mejorables, casi todos en relación directa con la capacidad del buque para maniobrar ante diferentes vientos, así como otros meramente constructivos, como por ejemplo en relación con la cantidad y disposición del lastre. Aunque se hacía hincapié en que se había seguido plan enviado desde España, quedaba claro que el navío no era tal como pensaban. Por eso el constructor no tuvo más remedio que indicar que el navío era «regular» afirmando que «serán mejores los que se construyen sucesivamente siempre que se enmienden como habíamos referido»⁵⁵⁴. El problema acabó siendo realmente importante, pues Montalvo apreció que el dictamen técnico había sido tan negativo, que no quería arriesgarse a que desde España, una vez tuvieran conocimiento de ello, le recriminaran su actuación. Al fin y al cabo, él era el máximo responsable de las construcciones en La Habana y la continuación de la fábrica allí podría verse perjudicada a medio y largo plazo si llovían críticas sobre las características de sus navíos. A nadie importaba ya que los buques fuesen robustos y tuviesen una vida útil prolongada. Ahora se necesitaba, además, excelentes navíos de combate. Por tal motivo, Montalvo tomó la difícil determinación de informar a Madrid de que había suspendido la construcción de nuevas unidades de este porte, en tanto en cuanto no se resolvieran los problemas técnicos encontrados en el *Astuto*. El comisario había recibido órdenes expresas de no modificar los planos enviados desde España, de manera que ante el dictamen desfavorable de los técnicos en La Habana, y la imposibilidad de que estos ejercieran la más mínima modificación, prefería asegurarse antes de seguir, y esperar la opinión de Madrid⁵⁵⁵.

Montalvo se mostró realmente preocupado por el asunto del ritmo constructivo. Había recibido órdenes de iniciar los cortes de madera para un navío de 80 cañones en enero de 1760, así como la fábrica de dos navíos de 60 cañones al mismo tiempo, de portes similares al *Astuto*, hasta alcanzar la

⁵⁵³ AGS Marina, 330, informe de 8 de febrero de 1760.

⁵⁵⁴ AGS Marina, 330, carta de Pedro de Acosta de 6 de marzo de 1760.

⁵⁵⁵ AGS Marina, 330, Montalvo a Arriaga, 16 de marzo de 1760.

cifra de ocho buques. El proyecto era realmente ambicioso y posicionaba a La Habana como al más importante astillero naval militar del momento. Sin embargo, los dictámenes aludidos frenaron cualquier posibilidad de incrementar la producción en serie, y además pusieron en un aprieto al comisario, ya que, inexplicablemente para él, se ordenó desde Madrid que la vigilancia del nuevo programa de construcción en La Habana la hiciera *junto con* el jefe de escuadra y máximo responsable de la flota de Barlovento. Por primera vez desde que se hiciera cargo del comisariado de Marina, Montalvo había recibido una instrucción para colaborar, en materia constructiva, con otro funcionario real: una novedad sumamente desagradable para alguien acostumbrado al control total. Es cierto que las órdenes recibidas eran difusas, y que en ningún caso limitaban el poder legal y jurisdiccional de Montalvo, pero el concepto «colaboración» no parecía estar muy ajustado a su forma de llevar el astillero. Además, este asunto se añadió al problema del cese de fábricas hasta que se decidiera qué hacer con los planos de futuros navíos como el *Astuto*.

Pero en cualquier caso Montalvo no se mantuvo con los brazos cruzados. Informó a Madrid de que estaba a la espera de recibir las oportunas órdenes para continuar la fábrica, pero mientras tanto él personalmente se había encargado de adelantar el corte de maderas y su traslado al arsenal, con la idea de disponer de material para al menos tres buques de la manera más rápida posible. Solo consideraba necesario que se solucionara el asunto de las deficiencias técnicas de los navíos, y de que se le remitiesen las órdenes oportunas con suficiente antelación como para tener todo previsto con las nuevas construcciones⁵⁵⁶.

Mientras tanto, Montalvo seguía extremadamente atareado con las nuevas responsabilidades constructivas, pero también con la creciente actividad naval que se desarrollaba en sus aguas, y que hacía que la Maestranza estuviera a pleno rendimiento. Entre noviembre de 1759 y finales de enero de 1760 habían pasado por el arsenal para diferentes reparaciones y acondicionamientos los navíos *Infante*, *Tridente*, *Europa* y *Diligente*, fragata *Flecha*, bergantín *Cazador*, y jabeques *Liebre* y *San Francisco*⁵⁵⁷. Además, el sostenimiento de los navíos en el puerto, con los elevados sueldos de sus tripulaciones, continuaba siendo una actividad de suma importancia, a la que había que añadir los gastos del corte de madera y demás elementos de la fábrica de bajeles. Un informe de junio de 1760 pretendía demostrar que las tripulaciones estaban perfectamente pagadas y al día, algo que no era habitual dadas las circunstancias. Los egresos que la Comisaría de Marina emitió ponían en perfecto estado de pagos a la escuadra local hasta febrero de 1760:

Estado mayor, 8.019
Navío *Infante*, 34.151
Navío *Europa*, 12.157
Navío *Astuto*, 22.351

⁵⁵⁶ AGS Marina, 330, Montalvo a Arriaga, 18 de marzo de 1760.

⁵⁵⁷ AGS Marina, 330, informe de Montalvo de 30 de enero de 1760.

Navío *Tridente*, 32.230
Navío *Diligente*, 11.465
Navío *Reina*, 11.766
Fragata *Flora*, 17.103
Fragata *Flecha*, 14.019
Jabeque *Liebre*, 8.569
Jabeque *San Francisco*, 5.985
Paquebote *Marte*, 6.332⁵⁵⁸

Todos estos gastos, que serán analizados detenidamente en otro lugar, llegaron a preocupar bastante a las autoridades del astillero, ya que coincidían con los desembolsos iniciales del corte de madera y de los jornales de los operarios. En este momento, (primera mitad de 1760) llegaron a coincidir alrededor de 6.000 personas recibiendo sueldos provenientes de la actividad naval, la mitad de ellos militares agregados a los buques. Este enorme número de personas dependiendo directamente de las labores navales representaba ya la principal actividad económico-financiera de la isla y suponía un extraordinario esfuerzo logístico pocas veces tenido en cuenta. Tanto la Tesorería Principal de La Habana como las dos Tesorerías de Marina existentes emitían informes y cartas de pago permanentemente y mostraban una inusitada actividad coincidente con el programa de rearme propuesto por Madrid. En esta tesitura no es de extrañar la preocupación de Montalvo por el dinero, justo en un momento trascendental para el futuro de la construcción naval en La Habana. El comisario de Marina informó de un plan de trabajo que ahorraría mucho dinero al rey. Con respecto a los proyectados navíos de 80 cañones, argumentaba que tenía previsto que la madera para cada uno de ellos costara alrededor de 50.000 pesos, y no el desorbitado costo que tuvieron los navíos *Rayo* y *Fénix* fabricados por La Compañía. El principal problema con los costos de la madera estaba relacionado con la lejanía de los bosques, que complicaba técnicamente el traslado de los cortes y los encarecía notablemente. Por eso su principal intención era volver a realizar cortes cerca de La Habana, para lo cual ya había diseñado un plan que le permitía utilizar ciertos bosques hasta ahora no agotados. Con ello Montalvo pretendía ofrecer la posibilidad de construir navíos de 80 cañones con el costo en madera que antaño tenía una fragata de 50⁵⁵⁹. La idea del comisario era, por tanto, maximizar los recursos que estaban directamente relacionados con la construcción de navíos, desligándolos de aquellos que tenían que ver con el sostenimiento de buques en el puerto. La hábil maniobra de Montalvo reflejaba tanto su aspiración por ser el referente de la fábrica naval como su inteligencia organizativa, impropia de un comisario.

Y el comisario utilizó todas las herramientas disponibles, incluyendo su ascendente social. En efecto, no fue ninguna casualidad que uno de los asentistas

⁵⁵⁸ AGS Marina, 330, informe de 15 de junio de 1760.

⁵⁵⁹ AGS Marina, 330, Montalvo a Arriaga 18 de junio de 1760.

de madera al que el propio Montalvo ofreció directamente un suculento contrato fuese Luis José Aguiar, miembro de una de las familias más poderosas de la isla, dueño de ingenios de azúcar, y poseedor antaño de cargos⁵⁶⁰ municipales⁵⁶¹. Esta contrata, de la que también se benefició otro poderoso hombre local, (José Hilarrio Pérez) la firmó en representación del rey sin consultar a Blas de la Barreda, comandante y ministro de Marina, algo que le acabaría costando un mal trago andando los meses⁵⁶². En cualquier caso, se deshizo en elogios autocomplacientes por su gestión económica, pues conocía que ahí estaba una de las claves del futuro del astillero. Sabía muy bien que un ahorro importante de dinero, sonaría tan bien a los oídos del ministro Arriaga, que este probablemente miraría hacia otro lado en los casos en que Montalvo hubiera actuado un tanto arbitrariamente. Contar con el apoyo de la élite local garantizaba al comisario la inserción de un poderoso estamento en La Habana, a la vez rico e influyente, y del que sin duda obtendría réditos políticos de cara a Madrid.

Otro de los factores clave a mediados de 1760 para la gestión de los nuevos navíos fue la acuciante disponibilidad real de madera. Montalvo se quejó en varias ocasiones de que sus órdenes para tener aprontada madera suficiente con vistas a la construcción no era bastante para tener atendido todo el arsenal, incluso habiéndose dispuesto tenerla lista meses antes de que llegaran los planos definitivos de los nuevos buques. No podía soportar la idea de que las continuas llegadas de navíos a La Habana fueran cercenando las existencias en almacenes de su preciosa materia prima. Sin madera no habría barcos, y sin barcos su gestión quedaría en entredicho con lo que su posición política podría verse comprometida, en especial frente al gobernador. Por tal motivo se mostró indignado con que los navíos que necesitaban carena y reparos fuesen consumiendo lentamente la madera almacenada. A él no le interesaba el mantenimiento de buques, sino la lista cada vez más extensa de navíos construidos bajo su mandato, que serían medallas muy bien vistas en su currículo profesional y fijarían aún más su posición de poder en el astillero. Como la lucha principal estaba en ese momento en torno a la madera, no dudó en comunicar al ministro que la calidad del maderamen era una de las razones fundamentales del éxito del astillero habanero, aunque las órdenes que recibiera fuesen algo diferentes:

*(...) Consta la orden de S.M. en que VE se sirvió encargarme por principal objeto, la economía, y que se abandonase también el principalísimo [objeto] de la duración de los bajeles, que estriba, entre otras cosas, en no variar de aquellas menguantes, el corte de árboles, y en el cuidado que debe tenerse de no emplear en la fábrica, pieza alguna con corazón (...)*⁵⁶³.

⁵⁶⁰ Era fiel ejecutor del cabildo de La Habana, AGI Santo Domingo, 2003.

⁵⁶¹ SANTOVENIA, Emeterio S. *Un Día Como Hoy*. La Habana: Editorial Trópico 1946, pp. 707-708.

⁵⁶² *Ibidem*.

⁵⁶³ *Ibidem*.

Este párrafo es muy concluyente, porque es una de las pocas alusiones directas acerca de la política económica del astillero habanero respecto de las órdenes de Madrid. No se insinuaba, sino que se ordenaba que se vigilase muy de cerca «la economía» y que si fuese preciso se abandonase la tradicional fortaleza constructiva de los buques allí fabricados desde hacía decenios. En cierta forma, la idea soslayada estaba en relación directa con el pensamiento y posición técnica de muchos constructores en la península acerca de las cualidades de los navíos habaneros, por la que muchos preferían navíos más rápidos y maniobreros, antes que las pesadas y lentas naves cubanas que, sin embargo, resultaban de una fortaleza poco común. Montalvo se mostró «cortésmente» indignado por esta idea ya que se le trasladaba toda la responsabilidad sobre los futuros barcos al margen de una larga tradición naval local en la que la durabilidad había sido el sello de identidad. Ahora bien, no nos consta, por otro lado, que los constructores de La Habana hicieran el menor cambio en la calidad de sus maderas ni en la forma de construir. Este es el típico ejemplo de «resistencia burocrática» a las órdenes emanadas desde miles de kilómetros de distancia y que iban, en realidad, contra una tradición constructiva mucho más antigua.

Por ese motivo, Montalvo prefirió no hacer demasiados comentarios sobre esta intención de modificar la política constructiva habanera y se centró en lo más importante: el dinero. El comisario no soportaba la idea de tener que compartir sus privilegios con Barreda (un recién llegado a sus ojos), sin proyecto definido y desconocedor de la tradición del astillero y su funcionamiento interno. Por eso, aunque no cuestionó directamente la orden de coordinarse con Barreda, contraatacó con su brillante historial de ahorros al real erario, precisamente porque sabía que ese aspecto sería muy bien acogido en Madrid. Argumentó que con sus prerrogativas, contratos y disposiciones previas estaba ahorrando al rey la nada desdeñable cifra de 90.000 pesos «los catorce mil en los aserrios de los tres navíos mandados ejecutar, treinta mil en la madera para los dos de 60 [cañones], veintiséis mil en cada uno de los de 80, y el resto que actualmente se verifica de ahorro en la escuadra (...)»⁵⁶⁴. Y todo ello teniendo en cuenta que desde México habían existido retrasos en la llegada del dinero. Sin embargo, gracias a este ahorro, las escuadras habían podido ser atendidas al mismo tiempo que la construcción naval ordenada desde España, y eso representaba un mérito que difícilmente Barreda podría utilizar. Con su habitual cálculo político, y balanceando las órdenes recibidas con su propia posición, Montalvo daba pasos firmes para evitar cualquier intromisión en sus labores ensalzando sus logros, manifestando los beneficios de su gestión financiera, y acallando las actuaciones de sus rivales.

Montalvo no dejaba pasar ninguna ocasión para transmitir a Madrid su «disgusto y angustia» por verse sometido a un tratamiento tan descortés por parte de las autoridades peninsulares, al haberle indicado que debía actuar

⁵⁶⁴ *Ibidem*.

coordinadamente con el jefe de escuadra en los asuntos económicos y constructivos del astillero. Tildó de «inexplicable» esa decisión, toda vez que no tenía precedentes, después de treinta y dos años de servicio público en La Habana. No acusó a Barreda de nada, pero dejó entrever que las órdenes que traía consigo de colaborar con él no eran aplicables ni claras. Montalvo, que sin duda era extremadamente hábil con la pluma y la palabra, escribió a Arriaga que si no hubiera sido por sus generosas economías en el astillero «gastaría el rey las minas de México». Difícilmente se podía ser más directo. Para concluir su demoledora exposición, Montalvo afirmaba sin ambages que la igualdad de dos a más sujetos no podía verificarse sin desazones ni perjuicios, y mucho menos cuando se pretendía supeditar al de mayor graduación (Barreda) aspectos que conocía mucho mejor el más experimentado (Montalvo). El comisario, sin llegar en ningún momento a negar las órdenes de Madrid (tampoco podía hacerlo), mostraba con dudosa autocomplacencia, que el reparto de poder en el astillero no hacía sino socavar la eficacia del programa naval generado por los mismos que ahora ordenaban colaboración con un recién llegado.

Mientras Montalvo mostraba sus cartas, en el verano de 1760 se dictaminó la continuación de las construcciones en La Habana, aunque utilizando como modelo los planos mejorados del navío *Astuto*, y en otros casos utilizando los planos del navío *América*⁵⁶⁵. Para evitar que la madera de construcción fuera diferente en ambos casos, el mismo Barreda comunicó a Madrid las bondades históricas de la construcción con maderas de alta calidad y trató de unificar criterios técnicos. Aunque rival de Montalvo, Barreda no quería tampoco permitir que se interpusieran aspectos estrictamente monetarios a la calidad ancestral de los navíos habaneros. Pese a ser acusado por el comisario de ser poco menos que un desconocedor de todo lo referente a La Habana y su astillero, lo cierto es que el teniente general no era precisamente un recién llegado a los asuntos navales. Fue nombrado para el cargo en La Habana por el propio Arriaga, y a su llegada a la ciudad constató que las órdenes que había recibido del propio ministro se basaban tanto en tratar de evitar el enfrentamiento con los ingleses (se hallaban en guerra con Francia) como en «sostener con sus fuerzas marítimas la plaza», presentando los asuntos en «armonía» con las autoridades locales, y en caso de eventualidad, ateniéndose a la mayoría de votos en las decisiones⁵⁶⁶. Igualmente Barreda era un gran conocedor del terreno, como así consta por el *Plano de la Bahía de Siguagua y montes de sus contornos donde están los cortes de maderas para la construcción de los navíos del Rey*, que mandó hacer en 1759 y que constituye una prueba de que era un personaje muy indicado para solventar los difíciles problemas respecto de las maderas cubanas. Conocedor de las bondades de la madera de construcción naval en la isla, indicó en un sugerente informe que el navío *Fuerte*, que se había construido en 1727, aún se mantenía en

⁵⁶⁵ AGS Marina, 405, orden de 22 de julio de 1760.

⁵⁶⁶ *Defensa, y satisfacción, que por la de su obligación, y honor propio expone el marqués del Real Transporte*, s.f. p. 47

activo con grandes cualidades, y que los navíos *Europa* y *América*, fabricados en los años 1733 y 1735, no solo se mantenían en las flotas españolas, sino que además estaban considerados entre los mejores de la Armada⁵⁶⁷. Por tal motivo, en Madrid no parece que finalmente volvieran sobre el asunto de los ahorros financieros a costa de la durabilidad de los navíos habaneros. Tanto Montalvo (indirectamente) como Barreda (de forma mucho más clara) habían dejado zanjado el asunto, y en el astillero dirigido por Montalvo se siguió fabricando tal como se había hecho desde hacía muchas décadas.

En el otoño de 1760 la situación general en el astillero empezó a clarificarse. La madera se amontonaba en los almacenes, preparada para los navíos de 60 que debían ser construidos. Además, Montalvo aceleró el proceso de contrata con diferentes individuos para tener lista madera suficiente para navíos de 80 cañones, elemento esencial de su proyecto. Ya había recibido instrucciones muy claras durante el verano para que continuara con la fábrica de un navío de 80 y dos de 60 anualmente, hasta un total de ocho. Con la diligencia a que tenía acostumbrado a los funcionarios en Madrid, se apresuró a continuar con una planificación que, en realidad, él ya había comenzado desde hacía meses. No obstante, aclaró una vez más sus éxitos, comunicando que la madera de los navíos de 80 cañones estimaba tendrían un costo de unos 18.000 pesos por buque, y otros 4 ó 5 mil más su traslado a los almacenes. Con tales noticias, podía asegurar a Arriaga que podría comenzar a construir el primero de los navíos de 80 antes de finales de 1761⁵⁶⁸.

El problema surgió precisamente por la prontitud con que Montalvo había cerrado diversas contrata para los navíos de 80. La gota que colmó el vaso de la paciencia del jefe de escuadra Barreda fue la firma de un asiento para el corte de madera con Juan Franco. Al parecer, Montalvo cerró el negocio sin ni siquiera consultarlo con Barreda. Ambos habían llegado a un compromiso, meses antes, según el cual, Montalvo sería el responsable de las contrata, así como de la fiscalización de la actividad económica del astillero, ya que Barreda no quería interferir en unos tratos que conocía perfectamente Montalvo desde hacía más de veinte años, y además el comisario conocía muy bien con quienes negociar en una ciudad que, como La Habana, era realmente pequeña. Sin embargo, el acuerdo estipulaba que Montalvo notificaría siempre a Barreda, con antelación, cualquier nueva contrata para comprobar que se ajustaba a las órdenes de Madrid. El comisario de Marina, acostumbrado a ejercer el poder omnímodamente, actuó por separado y sin contar con el marino. La indignación de este se hizo patente y comunicó inmediatamente a Madrid su enfado y la manera arbitraria de actuar del intrépido habanero.

Montalvo se apresuró a defenderse. Comunicó a Arriaga que el acuerdo verbal con Barreda no era vinculante, ni tampoco era más que una forma de establecer un contacto entre ambos. En absoluto se trataba de supeditar la

⁵⁶⁷ AGS Marina, 330, Barreda a Arriaga, 27 de junio de 1760.

⁵⁶⁸ AGS Marina, 330, Montalvo a Arriaga, 14 de agosto de 1760.

firma de unas contratas al beneplácito del otro. Es más, Montalvo consideraba que el jefe de escuadra de había excedido al denunciarle, pues él conocía perfectamente el tipo de contratas y su forma de actuar, tratando siempre de encontrar el mejor servicio para el rey. De hecho podía informar que en el astillero ya se había almacenado madera suficiente para seis navíos a comenzar en el año próximo si así se estimaba oportuno, y en el siguiente estimaba habría suficiente para cinco más «con poco dinero»⁵⁶⁹. La denuncia de Barreda no causó el efecto deseado. Aunque desde Madrid se le avisó a Montalvo que debería ser más comunicativo y comedido, de hecho no se le dio ninguna reprimenda especial. Antes al contrario, pese al mal momento que tuvo que pasar el comisario para dar explicaciones, fue Barreda quien finalmente sufrió las consecuencias.

En octubre de 1760, y dentro de un amplio programa de reformas internas, que supuso ciertos cambios de personal a nivel intermedio, se incorporaron oficialmente los buques de la escuadra de Tierra Firme como parte del ramo de la escuadra de La Habana. Esto era una muy importante novedad, que no se había visto en muchos años, ya que la escuadra guardacostas de Tierra Firme operaba desde Cartagena de Indias, y era su caja la encargada de los costos. Pero tenía una lógica operativa significativa, ya que la unión de ambas escuadras, bajo un mismo mando, permitía una mayor agilidad y eficacia, que era lo que se buscaba en un momento en que se estaban practicando ciertas operaciones en la costa de Omoa. Además, las noticias de Europa no eran buenas y el gobierno de Madrid estaba siendo presionado para entrar en guerra junto con los franceses justo después de que los intentos de solucionar pacíficamente las disputas entre España e Inglaterra parecían haber fracasado⁵⁷⁰. Por consiguiente, la unidad táctica, más que ningún otra cuestión, eran las prioridades máximas. El problema era que la base principal seguía siendo Cartagena y a los habaneros no les debió causar buena impresión hacerse cargo de los gastos de una escuadra que era tan costosa como la suya propia⁵⁷¹.

En otro sentido, a finales de 1760 se produjo también un importante cambio al máximo nivel en la dirección de la escuadra del astillero. Juan Antonio de la Colina pasó a sustituir a Barreda el 11 de noviembre de 1760, con al parecer ciertas prerrogativas en el ramo de la construcción⁵⁷². No tenemos pruebas de por qué se produjo este relevo, pero resulta al menos curioso que se produjera justo después de haber tenido un enfrentamiento grave con Montalvo al que, como se ha visto, le acusó de no colaborar. Lo cierto es que tras los preceptivos informes cruzados entre las partes, Madrid sustituyó a Barreda por Colina quien sí mantuvo, por regla general, una buena comunicación con el comisario de Marina.

⁵⁶⁹ AGS Marina, 330, Montalvo a Arriaga, 19 de octubre de 1760.

⁵⁷⁰ HERNÁNDEZ FRANCO, Juan. *Aspectos de la política exterior de España en la época de Floridablanca*. Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio 1992, pp. 107-109.

⁵⁷¹ AGS Marina, 405, orden de 28 de octubre de 1760.

⁵⁷² *Ibidem*.

La articulación de un nuevo responsable naval no incidió en lo más importante, es decir, la continuación de la fábrica naval y la consecución de fondos. El dinero para la construcción de bajeles había quedado fijado inicialmente en 260.000 pesos anuales para los 3 navíos de 60 y uno de 80⁵⁷³. El destino de esa cantidad estaba, sobre el papel, muy bien calculado por Montalvo:

- 15.000 pesos en más de 90 negros para la fábrica
- 28.000 en dos chatas y cuatro goletas que conducen madera
- 9.000 ó 10.000 en la sierra de agua del astillero
- 18.000 en la construcción de 3 paquebotes y el resto para la madera de los navíos⁵⁷⁴.

El virrey marqués de Cruillas estaba verdaderamente preocupado con el destino de ese dinero, pues no estaba por la labor de enviar demasiado numerario por anticipado. Por eso, le espetó a Montalvo para que los trabajos se acelerasen mientras le enviaba el correspondiente metálico desde Veracruz. Varias fueron las órdenes de Madrid en el otoño de 1760 instando a todas las partes a una mayor celeridad en la construcción naval. De hecho, en octubre se aprobó una remesa especial de 203.919 pesos para las atenciones de la Marina, un sutil subterfugio que significaba realmente que se hacía necesario acelerar el programa constructivo⁵⁷⁵. Sin duda, la situación internacional, cada vez más grave en el conflicto que mantenía Inglaterra y Francia, podía empujar a España hacia la guerra. La necesidad de aumentar la Marina para poder mantener una suficiente superioridad sobre la inglesa en conjunción con la francesa, fue uno de los motivos esenciales que empujaron a las autoridades a tratar de acelerar el programa de rearme naval. Por este motivo, Montalvo comparó su actuación con la de la etapa constructiva anterior, bajo el asiento, cuando se gastaron más de cien mil pesos por navío, solo en la madera. Desde luego estaba muy interesado en construir mucho y bien, pero no a cualquier precio. Por este motivo, las prisas desde Madrid no le afectaban mucho si podían chocar con su brillante gestión económica y administrativa en el astillero. Para el Comisario lo más importante era la eficacia, no las premuras.

A finales de 1760 llegaron también los nuevos planos para los navíos de 80 cañones. Finalmente los constructores habían decidido que en La Habana se fabricaran estos nuevos buques con características prácticamente idénticas a las de los navíos *Rayo* y *Fénix*, de manera que al comenzar 1761 parecía que todo estaba en la dirección correcta para construir mucho y bien en los próximos dos o tres años, y además sobre la base de uniformidad técnica.

La prueba de la frenética actividad en el astillero la tenemos en los informes acerca de las reparaciones y arreglos efectuados entre agosto de 1760 y

⁵⁷³ AGS Marina, 330, Montalvo a Cruillas, 14 de octubre de 1760.

⁵⁷⁴ *Ibidem*.

⁵⁷⁵ AGNM, Marina, Tomo 83, orden de 27 de octubre de 1760. No deja de ser significativo que la orden de nombramiento del nuevo comandante de la escuadra se produjera justo después de la aprobación de más dinero para acelerar la fábrica de navíos.

febrero de 1761. Los siguientes buques tuvieron estas obras importantes, sin contar con múltiples otras más pequeñas pero también necesarias:

- Navío *Infante*: se calafatearon sus costados, cubiertas, alcázar, castillo y toldilla, y se retocó de pintura todo el buque por fuera y por dentro.
- Navío *Reina*, se hicieron de nuevo y se compusieron varios herrajes; se calafatearon sus costados, cubiertas, alcázar, castillo, pasamanos, amuradas y toldilla; se forraron sus cosederos con tres hiladas de tablas por cada banda; se le proveyó de nuevo de un toldo de alcázar y de dos mangueras de achique, y se retocó de pintura todo el buque por fuera y por dentro.
- Navío *Neptuno*, se le proveyó de mastelero de sobremesana, y se calafateó la cubierta del combés.
- Navío *Europa*, se calafatearon sus costados, cubiertas, alcázar, castillo, toldilla, pasamanos y amuradas.
- Fragata *Flecha*, se fabricó de nuevo y proveyó de mastelero de gavia, se labraron y colocaron de nuevo 25 baos en el castillo, combés y entrepuentes; se descubrieron las quillas; se calafatearon sus costados, cubiertas, alcázar, castillo, amuradas, pasamanos y fondos, y se le proveyó de vela mayor, velacho, mesana, cebadera y Foch.
- Fragata *Flora*, se calafatearon sus costados, cubiertas, alcázar, castillo, toldilla, pasamanos y amuradas; se le dieron betunes en cuatro hiladas de tablas por cada banda; se retocó de pintura todo el cuerpo por dentro y por fuera, y se le proveyó de vela trinquete, gavia y rastrera.
- Paquebote *Marte*, se calafatearon sus costados, cubiertas, toldilla, castillo y amuradas⁵⁷⁶.

Mientras Montalvo organizaba el año 1761 y 1762, llegaron de Madrid más planos para los navíos de 80 cañones, así como diversas órdenes para el aumento de la construcción naval. Desde España se había hecho especial hincapié en el asunto de la madera, ya que este asunto fue decisivo en la etapa del asiento de La Compañía y no se quería cometer los mismos errores. Si se conseguía reunir con antelación suficiente madera y de calidad, la mayor parte de los asuntos estarían resueltos, pues se estimaba que el dinero de Veracruz o los planos de Madrid eran una cuestión de fácil solución. Por eso no es de extrañar que durante meses se trabajase incansablemente en disponer el apartado de las maderas de la forma más eficaz y rápida posible. Montalvo tenía en este apartado una larga experiencia. Sus disputas con los hacendados y vecinos de La Habana por los bosques y el derecho de tala habían sido significativas años antes. Pero ahora que la actividad giraba en gran medida en torno al astillero, parece que los inconvenientes de terceros disminuyeron.

⁵⁷⁶ AGS Marina, 331, informe de Montalvo de 21 de febrero de 1761.

Entre 1761 y 1762 el astillero debía construir, oficialmente, 11 nuevos navíos, ocho de 60 cañones y 3 de 80. Las maderas que se estimaban iban a consumir eran 3.000 piezas para los de 60 y 4.000 para los de 80. En definitiva, las cuentas de la maestranza del astillero indicaban que debían estar disponibles unas 36.000 piezas de madera, en diferentes tamaños y ya cortadas para estos 11 navíos⁵⁷⁷. Las contratas establecidas por Montalvo, que habitualmente eran muy precisas y no dejaban nada al azar, fijaron con claridad el número de buques por asentista y el lugar de los cortes de madera. El documento mencionaba con precisión quiénes eran los principales asentistas y los lugares de desarrollo del programa de corte:

- En los de Siguagua, a José Hilario Pérez y José de Aguiar, para dos navíos de 60.
- En los del mismo Siguagua, a Manuel García, de parte de la obligación de aquellos asentistas, para uno de 60.
- En los de Matanzas, a Miguel Oteiza y José de Miranda, para 3 del mismo porte, dos aquel y uno este.
- En los de Sagua la Grande y la Chica, a Diego Rodríguez, para dos, uno de 60 y otro de 80.
- En los del hato nombrado las Ciegas, o Río de la Palma a barlovento de Siguagua, a Juan Bautista Franco, uno de 80.
- En los de Guanajay y Mariel, a José Hernández, uno de 60.
- En los de Bahía Honda, Maniman y otros inmediatos, a Manuel Barranco y Alejo Méndez, uno de 80⁵⁷⁸.

Con el habitual cuidado que Montalvo tenía por la eficacia y los detalles, el reparto de las contratas estaba cuidadosamente estudiado para establecer responsabilidades contractuales en función de la trayectoria anterior del asentista y su relación con el comisario. Las boyadas más importantes en cuanto a número correspondían a José Hilario Pérez y José de Aguiar, con un total de 532. Todas las boyadas restantes juntas sumaban 542 piezas, lo que reflejaba la importancia del asiento con Pérez y Aguiar. Esto último no debería sorprendernos teniendo en cuenta quiénes eran los protagonistas, sin duda, muy cercanos a Montalvo. Aguiar era regidor de la ciudad y militar de carrera, distinguiéndose posteriormente en el sitio de La Habana⁵⁷⁹. Por su parte, Pérez era un rico propietario exitoso y vinculado a los negocios de la madera desde hacía tiempo, fruto de lo cual alguno de sus descendientes acabarían laureados con la inclusión en órdenes de caballería⁵⁸⁰. Estos aspectos prueban los insondables vínculos habaneros entre la Marina y la élite local, la cual era bien conocida y mejor tratada por Montalvo.

⁵⁷⁷ AGS Marina, 331, informe de Montalvo 13 de abril de 1761.

⁵⁷⁸ *Ibidem*.

⁵⁷⁹ DE LA TORRE, José María. *Lo que fuimos y lo que somos, o, La Habana antigua y moderna*. La Habana: 1857, p. 60.

⁵⁸⁰ LOHMANN, Guillermo. *Los Americanos en las órdenes nobiliarias*. Madrid: CSIC 1993, vol. I, p. 60.

Como se habían establecido siete cortes diferentes mediante las contratas descritas, y cada asentista estaba obligado a ofrecer al astillero 250 piezas al mes transportadas desde sus respectivos lugares, al final de cada mes debían existir en los almacenes 1.750 nuevas piezas de madera para los 11 navíos. Sin embargo, la experiencia le dictaba a Montalvo que nunca se cumplía lo pactado previamente, bien por desidia, fatiga de los animales o dejadez. Por eso, no estimaba que se pudiesen aprontar más de 650 piezas mensualmente. Como en los almacenes se encontraban ya listas 11.080 piezas, las restantes 24.920 se consideraban no se tendrían aprontadas antes de 38 meses aproximadamente. O dicho de otra forma, sin impedimentos de ninguna otra clase, harían falta poco más de tres años para disponer de la madera suficiente para los 11 navíos nuevos proyectados, y eso considerando que el dinero estuviera en los plazos previstos y no existieran conflictos militares que enturbiaran el flujo de metales y suministros tan necesarios al astillero. Esto no quería decir, ni mucho menos, que no se pudiera hacer nada mientras tanto, pues los navíos ya se podían construir con la madera ya existente. Pero Montalvo quiso dejar claro que, aunque el plan era adecuado y los medios humanos parecían idóneos, habría que esperar algún tiempo para ver finalizados esos 11 nuevos navíos de guerra.

Para tranquilizar a las autoridades peninsulares, sin duda conscientes también de que una cosa eran los asientos y otra su cumplimiento efectivo, el comisario de Marina se apresuró a indicar que ya había dos navíos de 60 en grada, y que estaban trabajando para el astillero transportando la madera, dos chatas, cinco goletas y un jabeque. Los datos manejados por Montalvo indicaban que la presumible demora en el corte y almacenamiento de maderas no sería grande y esta compensaría con la cantidad y la calidad del maderamen existente y los buques a construir. El plan previsto por Montalvo era realmente ambicioso, queriendo, probablemente, congratularse con el rey después de las típicas rencillas habidas en los años recientes. Por eso, Montalvo, muy positivo, no dudó en señalar que los 11 navíos verían la luz entre 1761 y 1764, afirmando además que con sus disposiciones podría cortarse madera incluso para 22 navíos. El proyecto ofrecido a Madrid mencionaba lo siguiente:

- En los montes de Siguagua, para 6 [navíos], y si se abren dos canales de una legua y media cada uno, que pueden incorporarse con el del mismo Siguagua, para 16.
- En los del Puerto de Matanzas, para 4.
- En los del Río de la Palma, o Ciegas, para 4.
- En los de Sagua la grande y chica, y los del Calabazal inmediatos a ellos, para 4.
- En los de Guanajay y Mariel, para 2.
- En los de Bahía Honda, Maniman y otros inmediatos, para 2⁵⁸¹.

Es muy probable, por otra parte, que en el siguiente párrafo se dejase llevar por la euforia:

⁵⁸¹ Ibidem.

«Esto se entiende [el plan anterior de 22 navíos] sin pasar el tiro de cuatro leguas porque internándose a más distancias no tendrá límites el número de los que se podrán cortar, bien que, con duplicado, y aun triplicado costo; y siempre que fuere del agrado del Rey el gasto de 200 mil pesos, o a corta diferencia, en la apertura de un canal que conduzca las aguas del Río de los Guimes, hasta el nombrado de la Chorrera, y desde este a la Bahía de La Habana, logrará S.M. para más de 100 navíos, y aún para 200, respecto de que concluido en la forma que se ha concebido, podrán traerse por mar desde la Bahía de Jagua, hasta introducir las en el citado canal, cuantas maderas existen en aquellos pingües montes (...).»⁵⁸².

Llama la atención la ambición de un hombre, ya bastante entrado en años, pero siempre dispuesto a ir un poco más allá en el servicio a su rey. Sus planes resultaban incluso más significativos e importantes porque tocaban aspectos logísticos de gran envergadura, que nunca antes nadie mencionó. Y lo más interesante de todo, es que el fin último del plan hubiera resultado realmente revolucionario de haberse terminado y hubiese transformado al comisario en la figura emergente del renacer del poder naval español, situando de paso a La Habana como el astillero más importante, por encima incluso de los peninsulares. Con la proyección de este espectacular canal artificial Montalvo tenía en mente una conexión directa entre los alejados montes de La Habana y la bahía, que en caso de guerra, pudiesen conducir al interior las maderas y emprender allí o concluir no uno, sino muchos navíos, capaces de poder hacer frente al enemigo. No podía saber Montalvo que en poco más de un año La Habana sufriría un brutal ataque que, lamentablemente, acabó con la toma de la ciudad y su ambicioso proyecto. Y uno de los aspectos más dañinos de la tragedia que se cernía sobre La Habana iba a resultar de la pérdida del material almacenado que con tan arduo esfuerzo el comisario había reunido durante meses. Un proyecto como el de Montalvo, no cabe duda, habría ahorrado mucho dinero a las arcas en la difícil y cuantiosa reconstrucción posterior a la caída de la ciudad.

Mientras el comisario elucubraba un futuro brillante, en el astillero se continuaba con la calmada construcción de nuevos navíos y el carenado de la creciente escuadra española. Entre febrero de 1761 y finales de junio recibieron costosas reparaciones la práctica totalidad de los buques militares del puerto: navíos *Infante*, *Reina*, *América*, *Europa*, *Diligente* y *Neptuno*, fragatas *Flecha* y *Flora* y paquebote *Marte*⁵⁸³. Pedro de Acosta, hermano del antaño asentista y constructor Juan de Acosta, ya tenía muy avanzadas las obras de los dos navíos de 60 durante el verano. Incluso se permitió adelantar las fechas de las posibles botaduras, para septiembre y octubre. Además, el proyectado navío de 80 iba a buen ritmo pues la tala de árboles había permitido ya trazar

⁵⁸² Ibídem.

⁵⁸³ AGS Marina, 331, informe de 6 de julio de 1761

las formas originarias para seguir con su construcción nada más se concluyera uno de los dos de 60 que se estaban acabando⁵⁸⁴. Lamentablemente para Pedro de Acosta, aún no era oficialmente capitán de maestranza, cargo que ocupaba su hermano, pese a que realmente realizaba las mismas funciones que este. Es posible que en cierta forma Montalvo tuviese «bloqueado» el nombramiento, ya que la persona que promocionó a Pedro de Acosta fue Barreda, el antiguo rival de Montalvo, y que en tantos aprietos le había puesto. Al no haber encontrado indicios de apoyos directos para este nombramiento por parte del comisario de Marina, es posible que sencillamente este actuara pasivamente para no favorecer al acólito de su antiguo rival. En cualquier caso, para Pedro de Acosta el nombramiento era solo una cuestión de orgullo personal y de mejoría de sueldo, ya que en La Habana él era a efectos prácticos el máximo responsable técnico de la fábrica naval, y desde España no pareció haber razones para enviar un técnico peninsular.

Mientras esto sucedía cada vez había menos dudas de que la guerra entre España e Inglaterra pronto estallaría. Las presiones francesas habían dado sus frutos y en agosto de 1761 se acabó firmando un pacto ofensivo-defensivo que tendría funestas consecuencias para La Habana⁵⁸⁵. Este Tercer Pacto de Familia, basado más en el miedo que en la fuerza real franco-española⁵⁸⁶, buscaba frenar el creciente empuje inglés en América donde ya habían logrado desplazar a los franceses del Canadá. Como los rumores ya llevaban llegando a la ciudad bastantes meses, España se fue preparando para lo inevitable. En medio de un amplio programa constructivo, y con el astillero en frenética actividad, no se dejó de enviar buques desde la metrópoli para reforzar la seguridad de Cuba y del seno mexicano⁵⁸⁷. En el verano de 1761 ya había una docena de navíos de línea en el puerto⁵⁸⁸, lo que suponía una mala noticia para la maestranza.

En efecto, los gastos causados por las escuadras venidas de España no solo eran muy elevados, sino que además ralentizaban las construcciones propias. A lo largo de 1761 arribaron a puerto con Gutierre de Hevia seis nuevos navíos (*Aquilón, Asia, Conquistador, Soberano, Tigre y Vencedor*⁵⁸⁹) con órdenes muy precisas de reforzar la defensa naval de Cuba y suministrar apoyo a la ruta Veracruz-La Habana por donde llegaba la plata mexicana. Los informes del otoño de 1761, cuando ya se conocía la inminencia de la declaración de guerra con Inglaterra, muestran una elevada actividad en torno a los navíos en puerto, pero un lógico menor ritmo en la finalización de los buques nuevos.

⁵⁸⁴ AGS Marina, 331, Pedro Acosta a Arriaga, 7 de julio de 1761.

⁵⁸⁵ PALACIO ATARD, Vicente. *El Tercer Pacto de Familia*. Madrid: EEHA 1945, pp. 47 y ss.

⁵⁸⁶ STEIN, Stanley J. y STEIN, Barbara H. *La época de Carlos III, 1759-1788*. Barcelona: RBA 2006, p. 67.

⁵⁸⁷ PARCERO, Celia M.^a *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*. Avila: Junta de Castilla y León 1998, p. 37.

⁵⁸⁸ PARCERO, Celia. *Op. cit.*, p. 75.

⁵⁸⁹ PACERO, Celia. *Op. cit.*, p. 63.

Algunos de esos navíos acabaron consumiendo tal cantidad de madera, prevista para la construcción de nuevas unidades, que prácticamente suponía el volumen necesario para un nuevo buque⁵⁹⁰. A finales de 1761 habían tenido que ser reparados, carenados y/o mantenidos los navíos *Tigre*, *Infante*, *Reina*, *Neptuno*, *América*, *Soberano*, *Aquilón*, *Asia*, *Castilla* y *Vencedor*, así como las fragatas *Flora*, *Ventura* y *Tetis*⁵⁹¹, con el subsiguiente descenso del maderamen previsto para nuevas construcciones.

Mientras tanto seguían llegando refuerzos a La Habana, la mayoría de los cuales tenía relación directa con la defensa naval. En noviembre salieron de Cádiz para La Habana:

- fragata *Perla* con 400 quintales de pólvora.
- navío *Galicia*, con 200 quintales de pólvora, 4.000 fusiles con sus bayonetas, 468 quintales de balas de fusil, 13 cañones, 10.542 balas de diferentes calibres y diferentes vituallas de guerra más, incluyendo 63 cajones con picos, palas, azadas, etc.

En diciembre salieron también de El Ferrol, enviado por el conde de Vega Florida, los segundos batallones de Granada y Murcia de la siguiente forma:

- en el navío *Monarca*: 381 hombres
- en el navío *Arrogante*: 380
- en la fragata *Palas*: 259
- en la barcaza *Los Santos Reyes*: 145
- en la barcaza *San Juan Bautista*: 146
- en la barcaza *Cristo*: 146⁵⁹²

A principios de 1762 estaban ya botados los nuevos navíos *San Genaro* y *San Antonio* con el lógico retraso debido a lo concurrido del arsenal. El costo del *San Genaro*, contando todos los elementos, incluyendo salarios y madera, había sido de 81.620 pesos⁵⁹³. Por este motivo, y por la tal vez inminencia de un ataque inglés, Montalvo estaba francamente preocupado por los enormes costos de la escuadra y la progresiva pérdida de las reservas de madera en los almacenes reales. La fiscalización de las enormes sumas que entraban en tesorería, y que de igual forma se consumían en los diferentes apartados militares, le llevó a emitir un muy extenso informe a Madrid explicando el método de control del gasto, y de cómo los diferentes contadores de los navíos se hacían cargo de diferentes documentos acreditativos de los egresos⁵⁹⁴.

Los costos de la ocupación de una significativa flota española en el puerto de La Habana habían sido realmente enormes. Sin embargo, la imprevisión o la carencia de un plan de defensa naval previo provocó que cuando apareció la escuadra británica por el horizonte el 6 de junio de 1762, todo ese esfuerzo

⁵⁹⁰ AGS Marina, 406, Colina a Arriaga, 16 de mayo de 1762

⁵⁹¹ AGS Marina, 405, Montalvo a Arriaga, 13 de noviembre de 1761.

⁵⁹² AGI Santo Domingo, 2114.

⁵⁹³ AGS Marina 349, informe de 29 de agosto de 1772.

⁵⁹⁴ AGS Marina 331, Montalvo a Arriaga, 20 de abril de 1762.

quedara baldío. Por increíble que parezca, y pese a la inevitabilidad del conflicto con los británicos, nadie había desarrollado un plan integral de defensa en el que la Marina jugara un papel activo. El amontonamiento de unidades navales lejos de jugar un rol efectivo en la defensa, sustrajo dinero y tiempo sin un objetivo táctico concreto, y las consecuencias fueron consecuentes con esta nula planificación operativo-defensiva. En efecto, 10 navíos y una decena de embarcaciones menores, entre ellas varias fragatas, quedaron encerradas en el puerto. Lo peor era que no había forma de poder usar eficazmente semejante fuerza naval, ya que los británicos se habían presentado con alrededor de 20 navíos y otras tantas fragatas⁵⁹⁵. El bloqueo de la ciudad era un hecho, y los aproximadamente 20.000 hombres de que disponían las fuerzas inglesas pudieron comenzar su ataque sin oposición desde el mar. Por si fuera poco, los 5.069 marinos de los 10 navíos españoles⁵⁹⁶ en puerto corrían el peligro de perderse, pues si bien un buque perdido se puede reponer, mucho más difícil es encontrar marineros y luego adiestrarlos, máxime cuando era bien sabia la dificultad de España en la matrícula del mar.

Las posibilidades españolas de una defensa exitosa teniendo que enfrentarse a un ataque combinado por mar y tierra eran escasas, y más sin plan defensivo coherente. Los navíos fueron empleados como baterías móviles en diversas fases, y en algunos momentos fueron fijados como baterías estáticas para batir áreas concretas. Los navíos *Tigre*, *Infante*, *Aquilón* y *Soberano* estuvieron entre el 9 y el 25 de junio cerca de la ensenada de Regla, mientras que los navíos *Asia*, *Europa* y *Neptuno* se echaron a pique a la entrada del puerto para dificultar la entrada de unidades británicas⁵⁹⁷, tratando de emular el plan de defensa desarrollado por Blas de Lezo en Cartagena de Indias en mayo de 1741 y que tan eficaz había resultado. Otros efectivos navales de menor porte también aportaron algo a la desesperada y valiente defensa, pero finalmente la plaza se tuvo que rendir mediante capitulación el 14 de agosto de 1762.

La pérdida de La Habana constituyó, sin lugar a dudas, el fracaso militar más importante para España en América durante todo el siglo XVIII. Las pérdidas fueron cuantiosas, pero afectaron mucho más a la Marina y al astillero. Se calcula que perecieron en las diversas fases del asedio unos 1.000 hombres, y que los ingleses se llevaron alrededor de un millón trescientos mil pesos en metálico⁵⁹⁸. Además, casi un millón de pesos pertenecientes al ramo de la marina fueron gastados en reparaciones o entregados a los ingleses como botín, lo que suponía un auténtico desastre para el ramo de construcción naval⁵⁹⁹. Las pérdidas económicas han sido evaluadas por diferentes autores desde la

⁵⁹⁵ PARCERO, Celia. *Op. cit.*, 95. No existe unanimidad en cuanto al número de buques ingleses frente a La Habana. La cifra que se da aquí puede pecar por defecto más que por exceso.

⁵⁹⁶ AGS Marina, 405.

⁵⁹⁷ PARCERO, Celia, *Op. cit.*, pp. 141-142.

⁵⁹⁸ *Ibidem*, pp. 174-177.

⁵⁹⁹ AGS Marina, 426, Montalvo a Arriaga, 5 de marzo de 1763.

cifra de casi 2 millones⁶⁰⁰ a los casi 3 millones y medio de pesos⁶⁰¹, dando las fuentes británicas una cifra de entorno a los 3 millones de libras⁶⁰².

Los almacenes del astillero fueron literalmente vaciados. Los ingleses, sabedores de la importancia de La Habana como astillero de fábrica de navíos de guerra, tuvieron mucho cuidado con no dejar nada que pudiera ser útil para la continuación de la fábrica naval, tratando de hacer el mayor daño posible a las instalaciones antes de restituir la plaza. En concreto, se llevaron de los almacenes de marina 31 piezas de pino de diferentes tamaños, 700 piezas de cedro para navíos y 350 para fragatas, quillas, palmejares, cepos de ancla, estantes, remos, 43 cables de jarcia alquitranada, 66 calabrotos, 84 amuras de jarcia, escotas, 30.000 brazas de guindarezas, 77.000 varas de lona, 77.000 libras de betunes para carenar, 1.100.000 libras de clavos de todos los tipos, 59 anclas, 28 anclotes, argollas, 464 libras de bronce, 22.061 libras de plomo, 550.000 libras de hierro en bruto, 43.000 libras de pintura, e infinidad de pequeñas cosas indispensables para la construcción y mantenimiento de navíos⁶⁰³. Esta catástrofe supuso la pérdida efectiva del trabajo de 3 años en el astillero.

El desastre para la Armada fue completo. Se calcula que se perdieron unos 400 marineros en la batalla, y que de los restantes, solo algo más de mil estaban en buena disposición tras ser trasladados por los británicos a Cádiz⁶⁰⁴. Literalmente se perdieron todos los navíos de guerra que estaban en el puerto, incluyendo los dos recién concluidos. La lista de buques no deja de ser escalofriante, pues suponía la pérdida de casi el 20% del total de navíos de la Armada en 1762. Ni siquiera en Trafalgar se perdieron tantas unidades:

Navíos:

- *Reina* de 70.
- *Infante* de 70.
- *Neptuno* de 68.
- *Aquilón* de 68.
- *Tigre* de 70.
- *San Genaro* de 60.
- *San Antonio* de 60, se lo llevaron los ingleses.
- *América* de 58.
- *Conquistador* de 58.
- *Europa* de 58.
- *Asia* de 62.
- *Soberano* de 68.

⁶⁰⁰ THOMAS, Hugh. *Cuba: la lucha por la libertad*. Barcelona: Grijalbo 1973, vol II, pp. 55-57.

⁶⁰¹ DE LA PEZUELA, Jacobo. *Cómo vio Jacobo de la Pezuela la toma de La Habana por los ingleses*. La Habana: Editora Nacional 1962, p. 74.

⁶⁰² ROIG, Emilio. *La dominación inglesa de La Habana. Libro de cabildos (1762-63)*. La Habana: 1929, p. 25.

⁶⁰³ AGI Ultramar, 169.

⁶⁰⁴ AGS Marina, 426, informe fechado en Cádiz a 3 de diciembre de 1762.

- Urca *San Antonio*, tomada.
- Jabeques *San Francisco*, y *Asís*, tomada.
- *Ventura* de 28, tomada.
- Fragata *Tetis* de 22, tomada.
- Paquebotes *Venganza* de 24, tomado por los ingleses.
- *Cazador* de 18.
- *Marte* de 16, tomado⁶⁰⁵.

Hacían falta años de trabajo para poner en pie un astillero de la envergadura del de La Habana, y al mismo tiempo era necesaria la conjunción de diversos factores para hacer que este astillero funcionara con gran eficacia. Pero tan solo unos meses y una campaña militar desastrosa eran suficientes para que todo el esfuerzo se perdiera. No sería exagerado decir que el astillero a comienzos de 1763 había dejado de existir como tal. Montalvo, sin duda sobrecogido por el desastre, informó a España advirtiendo que los ingleses se habían llevado todo el material y dinero útil del ramo de construcción, con lo que habría que empezar de cero a reponer suministros en los almacenes⁶⁰⁶. El comisario era consciente de la magnitud del desastre y de las posibles consecuencias que tendría sobre la actividad del astillero y, tal vez, sobre su propia posición. En marzo de 1763 el triste y desolado comisario informaba a Arriaga que la disponibilidad de dinero destinado a fines navales ascendía a poco más de 200.000 pesos, enviados a España junto con los soldados liberados por los ingleses⁶⁰⁷.

De todas las altas personalidades presentes durante el asedio, Montalvo fue la única que no fue encausada por su actuación en el ataque. Incluso el jefe de escuadra, Gutierre de Hevia, fue condenado por su poco profesional actuación⁶⁰⁸. El gobernador y capitán general de Cuba, Juan de Prado, que había sustituido a Francisco Antonio Cagigal en mayo de 1760 cuando este se hizo cargo del virreinato de Nueva España⁶⁰⁹, fue duramente condenado a 10 años de destierro de la Corte y privación de sus empleos militares⁶¹⁰. Esto debió tenerlo presente Montalvo, pues ni siquiera esperó órdenes de Madrid para reactivar el astillero. No podía saber cuál sería el futuro del arsenal, pero sin duda podría adivinar que el suyo personal pasaría en gran medida por su capacidad para sobreponerse a este golpe. No sabemos hasta qué punto la frenética y vigorosa actuación posterior de Montalvo se debió más a su interés altruista por servir al rey de la mejor forma posible en aquellos delicados momentos, o simplemente a una reacción instintiva para tratar de salvar su futuro personal en el astillero. Lo cierto, en cualquier caso, es que fue el único

⁶⁰⁵ AGS Marina, 426.

⁶⁰⁶ AGS Marina, 333, Montalvo a Arriaga, 2 de marzo de 1763.

⁶⁰⁷ AGS Marina, 426, Montalvo a Arriaga, 5 de marzo de 1763.

⁶⁰⁸ PARCERO, Celia. *Op. cit.*, p. 201.

⁶⁰⁹ VELARDE, Nuria. *Un mundo en equilibrio. Jorge Juan (1713-1773)*. Madrid: Marcial Pons 2012, p. 175.

⁶¹⁰ AGI Santo Domingo, 1578.

representante regio que salió favorecido a medio y largo plazo de la pesadilla por la que pasó de La Habana en 1762. En cualquier caso, la firma de la paz con Inglaterra a principios de 1763 y la retirada y restitución de La Habana a la corona española permitió a Montalvo reiniciar sus labores de reconstrucción naval, sin ni siquiera percibir los profundos cambios que se avecinaban sobre el astillero y Cuba.

Durante la primavera y el verano de 1763 se trabajó muy duro en el astillero con el fin de ponerlo nuevamente en funcionamiento. Diversas órdenes desde Madrid durante todo el año 1763 indicaban la avidez por acometer una pronta reconstrucción del arsenal, así como del conjunto del entramado militar. Estas disposiciones se referían casi exclusivamente al envío de dinero desde México, la transferencia de unidades desde España y la reordenación militar del espacio caribeño⁶¹¹. En efecto, una Real Orden de 16 de abril de 1763 indicaba a Montalvo, y en general a todos los responsables del astillero, los pasos a seguir desde ese momento para revitalizar la construcción naval. La orden fue recibida con agrado y tranquilidad por Montalvo, ya que en ella se le confirmaba en su empleo y con sus mismas prerrogativas absolutas en el astillero. Se mandaba iniciar un plan de construcción de dos navíos anuales de 80 cañones, en espera de un proyecto más amplio, y se ordenaba igualmente reparar los almacenes y demás lugares del astillero que hubieran sido dañados durante el asedio con absoluta prontitud. Semejantes órdenes se enviaron al virrey de Nueva España a quien se le espetó para que aprontara sin dilación el dinero necesario. Por primera vez en muchos años, todos estaban por la labor de trabajar rápido y bien, ya que el desastre de 1762 no podía volver a repetirse.

En el verano fueron arribando unidades al astillero, en concreto los navíos *Aquiles*, *Héctor*, *África* y *Princesa*, junto con otros buques menores⁶¹². Los refuerzos seguían llegando de la península, entre ellos, los del nuevo gobernador de la plaza conde de Riela y el visitador militar Alejandro O'Reilly con planes muy concretos de reforma tanto militar como fiscal. Ambos iniciarían uno de los programas más completos y vastos de reorganización castrense de las defensas de Cuba que llegaría a ser un modelo para el resto de América. Montalvo se coordinó, obviamente, con estas altas autoridades para tratar de levantar al astillero de su obligado letargo. Por de pronto, se celebraron un gran número de juntas de fortificaciones que tenían como objetivo fortalecer las defensas de la ciudad. El astillero, ubicado junto a las murallas, quedaba dentro de este perímetro defensivo, de manera que Montalvo tuvo mucho que decir. A este respecto, la Junta de 9 agosto 1763, aprobó la contrata de madera de Agustín Piña propuesta a su vez por Lorenzo Montalvo, así como el presupuesto de fabricación de cal a manos de Miguel Sánchez, también a propuesta

⁶¹¹ AGNM, Marina, Tomo 83, disposiciones del 27 de junio, 7 de julio, 16 de agosto y 23 de agosto.

⁶¹² AGS Marina, 333, Montalvo a Arriaga, 16 de julio de 1763. La flota había partido de Cádiz del 23 de abril con 2.349 hombres, entre ellos, el regimiento completo (dos batallones) de Córdoba, además de 2.787 fusiles, 1.000 carabinas, 433 pares de pistolas y 600 sables.

del comisario, para fabricar 18.000 fanegas de cal al año, con un costo para la hacienda de medio real y dos maravedíes cada una⁶¹³. La idea era reconstruir los exteriores de la muralla anexa al astillero y reconstruir lienzos y almacenes destruidos durante la invasión.

Con los asientos y contratos firmados por Montalvo se esperaba poder ir almacenando suficiente material como para poder empezar los nuevos navíos a finales de 1763 o principios de 1764. Lógicamente, La máxima preocupación de Montalvo eran los cortes de madera. Estos quedaron destrozados por los ingleses, especialmente los más próximos a la ciudad, y en los almacenes no había piezas para estos buques. Sin embargo, en las dos Saguas tenía constancia de la existencia de unas 4.000 piezas que pudieron salvarse por estar más alejadas, de manera que pensaba trasladarlas al puerto con prontitud. El problema era cómo. No habían dejado los ingleses ninguna embarcación para el transporte de pertrechos dificultando de esta manera la movilización de los escasos recursos existentes. Se diría que se tomaron mucha molestia para hacer desaparecer por el mayor tiempo posible cualquier indicio de actividad en el astillero. No contaban, no obstante, con la energía de Montalvo. Rápidamente averiguó dónde existían maderas y de qué tipo, pudiendo hacerse una idea clara de las disponibilidades a corto plazo. Pudo localizar, además de las 4.000 piezas en las Saguas, otras 1.700 en el Río de la Palma, 700 en Sigua-gua, y 400 en los montes del Sacre⁶¹⁴. Acto seguido compró a buenos precios cuatro embarcaciones a particulares para trasladar las maderas al tiempo que recomponía con celeridad los almacenes para acondicionarlos. Inmediatamente, dio providencias para arreglar las gradas, que habían quedado dañadas, en especial dos de ellas, que se llegaron a utilizar como puntos fijos desde el que disparar al enemigo.

Montalvo también trató lo imposible: rescatar alguno de los navíos hundidos. Este proyecto, en el que Montalvo se afanó singularmente, provocó la hilaridad de Juan Antonio de la Colina, pues lo consideraba ridículo y técnicamente imposible. Montalvo llegó incluso a proponer las ideas de varios ingenieros para la recuperación de los buques, pero finalmente hubo de abandonarse. Colina, por cierto, trató de apropiarse de algunas de las disposiciones del comisario, tal vez para lavar su imagen, ya que fue uno de los encausados en el proceso militar posterior a la caída de la ciudad⁶¹⁵, aunque finalmente saliese indemne de culpa alguna. Aunque pudo quedar libre de cargo al demostrar que había estado en contra de algunas de las nefastas disposiciones tomadas durante el asedio, finalmente tuvo que esperar algunos años hasta obtener de nuevo una posición preeminente: Montalvo era demasiado poderoso.

Posiblemente la gran cualidad de Montalvo era su capacidad previso-ra. En España quedaban asombrados por las disposiciones tomadas con an-

⁶¹³ AGI Santo Domingo, 2118.

⁶¹⁴ AGS Marina, 333, Montalvo a Arriaga, 16 de julio de 1763.

⁶¹⁵ PARCERO, Celia. *Op. cit.*, pp. 201-202.

telación por el comisario de Marina, que la mayoría de las veces coincidían plenamente con las órdenes dictadas desde Madrid. Su obsesión era obtener poder y brillo ante los políticos de la corte, y solo demostrando eficacia podía lograrlo. Cuando recibió la famosa orden de 16 de abril Montalvo ya llevaba algunos meses buscando las maderas disponibles y organizando su traslado. Incluso actuó con inusitada mano dura ante los lugareños, ya que los ingleses, en su habitual e histórica tónica destructiva, se afanaron por comprar los servicios de obreros locales para destrozar las gradas del astillero y sus instalaciones más importantes. Montalvo se las arregló para averiguar quiénes eran los contratados y con amenazas que bien podemos imaginar, consiguió que muchos de ellos no hicieran grandes destrozos o simplemente desistieran de ello. Como resultado, Montalvo se vanagloriaba de haber comenzado los planes para construir navíos de 80 cañones *antes* incluso de recibida la orden de España. Reconocía que con sus disposiciones y órdenes, algunas de ellas muy poco económicas (como buscar la madera más lejos), los navíos resultaban más caros de lo deseado, pero al menos podía comenzarlos, ya que no tenía ninguna duda de que lo importante era el comienzo de la fábrica lo antes posible⁶¹⁶.

Mientras tanto, llegaban buenas noticias de Veracruz. El 8 octubre se recibieron 700 mil pesos en la fragata *Flora* para atenciones de la plaza, incluyendo 200 mil para la construcción naval. Montalvo informó a Arriaga que había solicitado al virrey Cruillas 240 mil más pero aún no había tenido respuesta. Pese a que no era la cantidad que supuestamente necesitaba Montalvo, lo cierto es que desde Nueva España se atendió bastante rápidamente los requerimientos de La Habana. El virrey estaba también interesado en tomar parte en la reconstrucción (aspecto que podría añadir a sus méritos), aunque también era consciente del elevado costo que tendría en los próximos años un astillero que había que reconstruir casi completamente. Además, las reparaciones en los buques ya en puerto habían empezado a llevarse a cabo, en concreto en los navíos *África*, *Princesa*, *Héctor*, *Aquiles*, *Monarca* y *Galicia*. Igualmente, durante el año 1764 se carenaron también las fragatas *Perla* y *Dorada* que se agregaron a la escuadra de La Habana⁶¹⁷.

El buen ritmo se continuó durante todo el fin de 1763 y 1764. Se llegó a alcanzar la cifra de 8 embarcaciones destinadas al transporte de maderas, y el corte de la materia prima prosiguió en casi todos los lugares. Las yuntas de bueyes en los sitios de maderas estaba siendo también un problema para Montalvo. Más de la mitad habían muerto durante el asedio por múltiples causas, y ahora no solo escaseaban, sino que además, obviamente, eran más caras. En cualquier caso, a principios de 1764 ya podía informar haberse solventado este asunto parcialmente, aunque avisando del mayor costo en este apartado. En efecto, el comisario había encargado como agente para la compra y organización de boyadas a un

⁶¹⁶ AGS Marina, 333, Montalvo a Arriaga, 14 de diciembre de 1763.

⁶¹⁷ AGS Marina, 333, Montalvo a Arriaga, 19 de diciembre de 1763.

«amigo» suyo bastante conocido, Sebastián Peñalver⁶¹⁸, quien posteriormente llegó a tener problemas con la justicia en España por su complacencia con el enemigo tras el asedio⁶¹⁹. Pero para Montalvo todo quedaba en familia. De hecho, Sebastián Peñalver era hermano de su suegro, Diego Peñalver, con cuyo hijo Gabriel Peñalver Cárdenas había casado una de las hijas del comisario, en concreto, María Loreto Montalvo. Por consiguiente, mantener las buenas relaciones de parentesco e incrementar los negocios del astillero eran, para el poderoso Montalvo, un mismo asunto.

La política de regeneración y reconstrucción seguida por el comisario se mantuvo tras el asedio con conexiones familiares, pese a que los costos podían ser significativamente mayores. Durante el otoño de 1763 su propio hijo José Rafael Montalvo y Bruñon, que era alférez de navío, fue nombrado comandante del paquebote *Marte* a instancias de su propio padre, mientras que en el mismo periodo Gabriela Ambulodi (hermana de su esposa Teresa Ambulodi) alquilaba una casa para almacén de la Armada⁶²⁰. En cualquier caso, ahora mismo no importaba mucho en Madrid el costo final de los buques que debían construirse lo más pronto posible, máxime si se tiene en cuenta que la Armada había quedado deshecha tras la debacle de 1762, ni tampoco los contratos del comisario con sus familiares y protegidos. La única prioridad era construir. Por eso en la mayoría de los informes recibidos desde Madrid no se detectaba una especial preocupación por el costo de los diferentes elementos asociados a la reconstrucción del astillero. Esta preocupación estaba más bien instalada en la conciencia de los funcionarios habaneros que eran conscientes de la tradicional preocupación de la corona por el gasto público. Pero habiendo perdido tal número de barcos, era normal que en la península, al menos en los primeros meses, nadie preguntara por el dinero: y eso era noticia.

En el verano de 1763 ya se pudo informar felizmente y de manera oficial de que el astillero estaba en condiciones de fabricar nuevos navíos. Montalvo indicó que los recién comenzados navíos de 80 cañones tendrían por nombres *San Carlos* y *San Fernando*, y se fabricarían siguiendo planos mejorados de los antiguos *Rayo* y *Fénix*⁶²¹. En diciembre pudo dar cuenta de que en los almacenes había ya suficiente madera y piezas importantes como para continuar a buen ritmo estos navíos. En concreto, notificó la existencia de 177 piezas de madera dura para fábrica reservadas a los navíos, 961 de cedro, y 343 también de cedro pero para fragatas⁶²².

⁶¹⁸ Ibidem.

⁶¹⁹ La poderosa familia Peñalver estaba entroncada con los más prestigiosos apellidos de Cuba, y en La Habana gozaban de un favor y poder innegables. Sebastián Peñalver había sido alcalde de La Habana en 1759 y colaboró con las autoridades inglesas de ocupación, lo que le valió no pocas miradas acusadoras. DE LA PEZUELA, Jacobo. *Diccionario geográfico, estadístico e histórico de la isla de Cuba*, vol. I. La Habana: 1863, p. 246.

⁶²⁰ AGI Santo Domingo, 1862.

⁶²¹ AGS Marina, 334, Montalvo a Arriaga, 18 de abril de 1764.

⁶²² AGS Marina, 333, informe de Montalvo de 12 de diciembre de 1763.

Dada su importancia, al ser los primeros navíos tras la catástrofe de 1762, trasladamos el informe sobre el estado de la construcción de los buques *San Carlos* y *San Fernando* a 18 de abril de 1764:

*«Se han labrado, ajustado y empernado sus quillas principales, rodadas, contrarodas, codastes, corales y dormidos, y se han levantado y apuntalado estas piezas sobre sus picaderos o cimientos. Se han labrado y ajustado sus yugos y contrayugos y se trabaja en labrar y ajustar las puercas con las aletas para macizar las popas. Se han formado, ajustado y empernado en tierra treinta y cuatro armazones o varengas para estos dos buques, y se han levantado sobre sus quillas catorce de prime pasturaje en cada uno»*⁶²³.

Montalvo informaba en octubre de la finalización de la construcción de un portón nuevo para la carena y construcción e indicaba su alegría por el buen ritmo de los navíos de 80 cañones que Pedro de Acosta construía actualmente. Eso sí, no perdía el tiempo en señalar que debía ser conveniente seguir con la construcción a la española y con maderas cubanas, que eran de gran calidad⁶²⁴.

Al comenzar 1764 la situación del astillero había mejorado considerablemente pese a que los costos de mantenimiento de buques generaban fuertes tensiones sobre la tesorería justo en el momento en que se trababa de relanzar la construcción nuevamente. De hecho, en enero de ese año llegaron los navíos *Dichoso* y *Serio* con varios cientos de hombres de refuerzo por lo que la flota aumentó hasta casi una decena de unidades⁶²⁵. Sin embargo, pocos dudaban de que las medidas adoptadas por Montalvo, y las que llegaron de Madrid con Riela y O'Reilly, iban a suponer un cambio decisivo para La Habana y su astillero. Por este motivo, 1765 inicia realmente una nueva fase que viene marcada por la creación de la Intendencia de Hacienda y Ejército, y los subsiguientes cambios decisivos que esto tendría para la isla. Cuba fue el primer ejemplo Americano de intendencia militar y fiscal, según modelos similares instaurados ya definitivamente en España desde 1749. Ahora se comprobaría si el modelo era igualmente útil y eficaz en América, y para ello ningún sitio mejor que La Habana donde se conjugaban factores que lo hacían posible.

Es cierto que la Intendencia de Marina fue creada un poco antes, por Real Orden de 17 de marzo de 1763⁶²⁶, y como una consecuencia directa del fracaso

⁶²³ AGS Marina, 334, informe de Montalvo.

⁶²⁴ AGS Marina, 334, Montalvo a Arriaga, 14 de octubre de 1764.

⁶²⁵ AGI Santo Domingo, 2118.

⁶²⁶ Hay cierta controversia en orden a determinar la fecha exacta de la creación de la Intendencia de Marina de La Habana. Sin embargo, un documento del Archivo General de Simancas (DGT. Inv. 2, 13g 47. Títulos de Indias) especifica el nombramiento de Montalvo como intendente de Marina en la fecha mencionada de 17 de marzo de 1763 como «premio» por los servicios prestados por Montalvo durante el sitio de 1762. Ya se ha visto que Montalvo actuaba a efectos prácticos como intendente, pero habría que esperar hasta 1763 para ver cumplidos sus sueños. Lo interesante es que la Intendencia de Marina, como institución, no aparece en el RD de nombramiento, sino únicamente el cargo. El historiador Juan Bosco Amores Carredano considera que la creación de la Intendencia es muy posterior a esta fecha, probablemente de finales del siglo XVIII, aunque desconocemos la fecha exacta en el caso

militar de 1762. Sin embargo, su funcionamiento interno, especialmente desde el punto de vista financiero (al fin y al cabo, una de las características fiscalizadoras más importantes de una intendencia), no se vieron desarrolladas completamente hasta 1765, cuando Ricla y O'Reilly habían ya puesto en marcha sus reformas en la isla. No hay que olvidar tampoco que ambas intendencias iban de la mano, pues unidas y en hipotética cooperación sostenían todas las competencias militares de la isla: la naval en el astillero, y la del Ejército sobre la guarnición, fortificaciones y milicias. De ahí que 1765 sea un punto de inicio para la Administración militar en La Habana.

La actividad económica en el astillero, 1750-1764

Aunque existe una lógica relación directa entre la actividad económica y la construcción naval, esta no siempre se percibe en toda su magnitud en cada momento. A veces, el gasto público genera cuadros de actividad que, analizados desde la cercanía, devienen en interpretaciones distintas. Desde una perspectiva puramente de los egresos, el periodo comprendido entre 1751 y 1764 refleja fielmente esta dicotomía. Si bien el volumen de gastos es elevado, ya hemos analizado que el ramo principal y más trascendente para la Armada (la fábrica de nuevas unidades) fue especialmente bajo. Estos elementos deben tenerse en cuenta a la hora de establecer una relación proporcional y efectiva del esfuerzo financiero en el astillero habanero en todas sus variables, para desechar la idea de que el egreso supone un nivel equivalente de construcciones. Y desde esta interpretación es como hay que validar la importancia de La Habana en el conjunto del esfuerzo naval español del siglo XVIII. Porque si bien la construcción de navíos era vital, no lo era menos el sostenimiento de los buques, en tanto unidades operativas que requieren un mantenimiento permanente. La actividad económica global nos ofrece un panorama en el que, sin tener en cuenta las múltiples facetas del astillero (arsenal y astillero al mismo tiempo) nos podría llevar a la errónea percepción de que el dinero fue derrochado al concluirse muy pocos navíos. Pero vista en perspectiva, y desde un análisis de las decisiones políticas en Madrid, el astillero fue forzado paulatinamente a separarse de su función principal constructiva para convertirse en un puerto de amarre,

de que exista tal documento legal. Nosotros no hemos encontrado referencia alguna a la existencia jurídica de la Intendencia de Marina en La Habana en ningún momento del siglo XVIII. En el caso que nos ocupa (la relación de poder en La Habana en torno al astillero) parece de poca trascendencia la creación *oficial* de la institución intencional de Marina, toda vez que la institucionalización de la Intendencia habría supuesto la implementación de un aparato burocrático completo, a la manera de las intendencias navales peninsulares, algo que sin duda habría chocado con las diferentes esferas de poder allá, es decir, el intendente del ejército, el gobernador de la isla (que residía en La Habana) y el propio virrey de Nueva España (que sufragaba no poco de los gastos navales habaneros). Por consiguiente, nos posicionamos en que lo verdaderamente importante era el ejercicio del cargo de intendente naval (ya legal desde marzo de 1763 en la figura de Montalvo aunque sin continuidad tras su muerte en 1778) y no la propia institución, cuya creación habría supuesto un incremento de las fricciones personales y de poder en La Habana, ya importantes desde comienzos de siglo.

reparación y suministro de buques. Aunque este proceso se inició antes de 1750, en los tres lustros que separan el fin del asiento de la Real Compañía y la instalación de la Intendencia, La Habana comenzó un drástico trasvase de sus recursos (y los de México) hacia facetas que complejizaban sus actividades y disminuían su eficacia en tanto a puerto principal de construcción de buques para la Armada. Sin embargo, mantuvo una creciente importancia como puerto de carenado y reparación de buques, aspecto este tan necesario como el constructivo, y que explicaría en cierta medida el lento pero sostenido trasvase hacia la península del esfuerzo constructivo propiamente dicho.

En efecto, el furor constructivo de la primera mitad de siglo no tuvo continuidad entre 1751 y 1764. Como ya se ha visto, en esos años solo se botaron tres nuevos navíos, el *Astuto*, el *San Genaro* y el *San Antonio*, de los que los dos últimos ni siquiera pudieron trasladarse a España para las inspecciones técnicas ya que quedaron destruidos durante el asedio de 1762. Sin embargo, durante esos quince años el astillero no disminuyó la absorción de dinero en cantidades, que fueron incluso crecientes. Según la documentación existente, en ese periodo el astillero de La Habana gastó en todos los diferentes elementos de la construcción y mantenimiento de escuadras nada menos que 3.620.174 pesos, y eso sin poder contabilizar tres años en los que no encontramos datos. Pero como hemos visto, La Habana era algo más que un lugar donde se construían buques. El dinamismo de su puerto y arsenal fue, posiblemente, su principal característica histórica. Era un centro neurálgico de tipo militar y económico, y su posición estratégica en el Caribe le trasladó responsabilidades respecto del Ejército y la Marina que no siempre eran concomitantes con los deseos de las autoridades locales que, como Montalvo, deseaban fundamentalmente la fábrica de nuevas unidades navales.

Montalvo era posiblemente el funcionario de mayor rango a quien más disgustaba gastar dinero sin ver nuevos navíos. Toda la actividad que mostraba en sus numerosas cartas a Madrid iba encaminada en mayor o menor grado a hacer posible la fábrica naval. Por eso abundan los comentarios indirectos, y algunas veces no tan diplomáticos, sobre el disgusto que le causaba que escuadras enteras se mantuvieran en puerto durante largas semanas consumiendo su preciosa madera para la construcción. En cierta forma era lógico. El número importaba mucho, y La Habana era un centro decisivo en el rearme naval español. Pero la verdad fue que La Habana, construyera o no buques, se constituyó como uno de los centros devoradores de dinero más importantes de América, pero al mismo tiempo imprescindible para el entramado administrativo e institucional de la Armada.

Parte de la secuencia explicativa obedece al momento histórico general y al pasado del propio astillero. Tras el cese de la actividad constructiva de La Compañía en 1749, se decidió continuar la fábrica naval con la práctica más útil a los deseos de Montalvo: la construcción por administración, es decir, por parte del propio Estado. Aunque la fábrica mediante asiento había generado un buen número de buques, estos resultaron costosos y con problemas técnicos. Sin

embargo, para que Montalvo se hiciera cargo de la política de construcción por administración directa necesitaba dos cosas que no estaban en sus manos en ese instante. Una era dinero, y la otra las órdenes preceptivas de Madrid.

Para su desgracia las noticias para el reinicio de las labores en la maestranza se postergaron hasta 1756, y aún entonces los progresos no fueron muy importantes debido a factores precisamente económicos. En 1760 recibió órdenes de Madrid para pagar los dos navíos de La Compañía acabados en 1749 (*Rayo* y *Fénix*), cuyo costo fue de 143.640 pesos cada uno, lo que le sustrajo capital con que poder iniciar buques nuevos. Los costos de estos navíos fueron realmente exagerados como así lo indicó en un informe el constructor Cipriano Autran quien expresó airadas quejas en la dirección de que en ningún caso debieron costar más de 89.376 pesos la unidad⁶²⁷. No resultaba, por tanto, muy agradable a Montalvo tener que pagar cantidades tan elevadas por navíos que en ese momento ya llevaban años en servicio, justo al tiempo que tenía que sostener las escuadras locales y continuar con la fábrica naval. Igualmente, los legendarios retrasos en los envíos de plata mexicana tampoco favorecían sus intereses, de manera que el comisario comenzó la década de 1750 atados de pies y manos y con poco control sobre la construcción naval.

Los tiempos que se iniciaron en 1750, con Ensenada al frente del Ministerio de Marina, generaron buenas expectativas para la Armada, como ya se analizó anteriormente. Desde 1752 fue constatable el progresivo aumento en el ritmo constructivo de fabricación en serie en España en los tres departamentos de Cádiz, El Ferrol y Cartagena⁶²⁸. La caída de Ensenada en 1754 pudo haber afectado a la construcción naval, pero ¿lo hizo realmente en todos los lugares? El costo de la política expansiva naval fue muy importante en los tres departamentos marítimos peninsulares hasta el punto de que con el riojano la prioridad respecto de la Armada fue constatable desde el inicio de su mandato⁶²⁹. Los datos demuestran una gran expansión entre 1752 y 1759, cuando el refuerzo de la Marina auspiciado por Ensenada, y continuado por Arriaga, hizo aumentar en un 60% el gasto naval peninsular, pasando de un promedio anual para 1748-1750 de 19,5 millones de reales de vellón, a 52,5 millones entre 1751 y 1759⁶³⁰. Sin embargo, el incremento del programa naval sí afectó a La Habana en el mismo periodo pese al innegable apoyo que Ensenada y Arriaga habían mostrado hacia el arsenal Americano. Las causas no están claras, pero parece que los arsenales peninsulares representaban una prioridad política habida cuenta de que la alianza hipotética con Francia pasaba por una visibilidad de la potencia naval española, y esta era más factible conseguirla (a ojos de los

⁶²⁷ AGS Marina, 333, Pedro de Acosta a Arriaga, 19 de mayo de 1760.

⁶²⁸ MERINO NAVARRO, José P. *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: FUE 1981, pp. 188-195.

⁶²⁹ OZANAM, Didier. «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI», ZAMORA, Javier (ed.). *La época de los primeros Borbones. I. Historia de España, Menéndez Pidal*, vol. XXIX. Madrid: Espasa Calpe 1996, pp. 460-466.

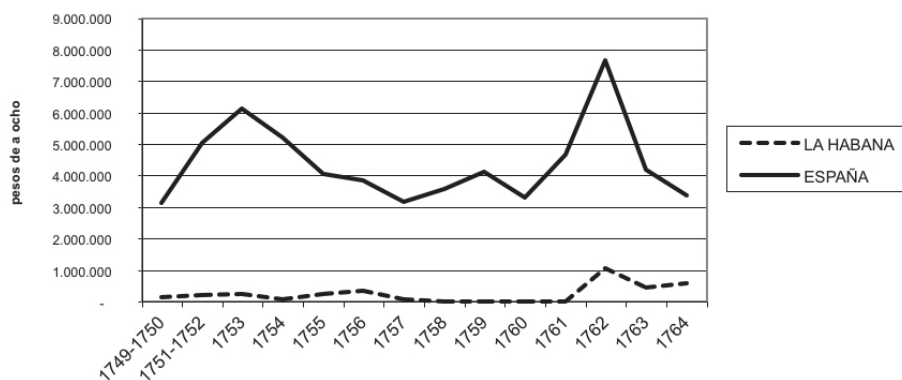
⁶³⁰ JURADO SÁNCHEZ, José. *El gasto de la hacienda española durante el siglo XVIII. Cuantía y estructura de los pagos del Estado, (1703-1800)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales 2006, p. 57.

diplomáticos y técnicos franceses) en los departamentos navales de España.

Por otra parte, la limitada existencia de fondos en América a causa del lento trasvase de las reformas fiscales (como se analizará más adelante) suponía un dilema de difícil solución, porque si bien nunca se ordenó taxativamente el objetivo constructivo de La Habana, las remisiones de plata hacia la península tuvieron prioridad y contrajeron las capacidades reales de la maestranza cubana. Igualmente, la tesorería habanera no disponía de ingresos suficientes para dedicarlos al armazón naval, y al menos hasta 1765 la mayoría de los gastos militares fueron conducidos hacia las tropas y fortificaciones que, por otra parte, no demostraron estar a la altura durante el verano de 1762. Finalmente, sin pedidos concretos de nuevos navíos, y un incesante transitar de buques provenientes de la península, la maestranza tuvo que hacer frente a importantes gastos de mantenimiento, sin apenas construir navíos, diluyendo de esta manera el histórico peso que los navíos de La Habana habían tenido para el conjunto de la Armada española.

La llegada al trono de Carlos III en 1759 no supuso un cambio brusco en la tendencia de los gastos navales peninsulares. Aunque en el balance global de su reinado el incremento fue evidente, en los años que transcurrieron entre 1759 y 1764 ese aumento del gasto naval está relacionado directamente con la crisis bélica de 1762 y no con una iniciativa radical de relanzamiento de las construcciones. En otras palabras, lo que provocó el aumento del gasto naval no fue la llegada del monarca, sino una coyuntura militar concreta, con el consabido desastre de La Habana. Si nos atenemos al gráfico siguiente se puede observar precisamente dónde se produjo el cambio y por qué.

Gráfica 13
Gastos navales comparados La Habana-España, 1749-1764



Este gráfico prueba que la llegada de Arriaga al ministerio no fue un factor desestabilizador para la Marina. Es cierto que la tendencia después de 1754 fue claramente descendente, pero no consta que Arriaga ordenara una

disminución de la construcción naval, ni en España ni en América. Es más, cabe recordar que fue en 1756, con apenas dos años en el ministerio, cuando ordenó personalmente la reanudación de la fábrica naval en La Habana. El descenso entre 1755 y 1760 cabe explicarlo más por el brusco e inesperado cambio ministerial, que ciertamente cercenó un programa de rearme naval que estaba dando excelentes frutos, que por circunstancias financieras. Además esa tendencia no es que fuera claramente decreciente, sino que en la etapa anterior, los gastos fueron espectacularmente altos. O dicho de otra forma, con Arriaga no es que se gastara menos dinero, sino que probablemente se racionalizó mejor. Además, tras 1760 los gastos repuntaron claramente, incluso hasta niveles superiores a los de la etapa ensenadista.

Falta por saber si la evolución de la actividad económica, especialmente en cuanto al capítulo de gastos se refiere, fue equivalente en el astillero de La Habana a la evolución de la Marina en España. El gráfico muestra una tendencia completamente diferente entre 1750 y 1762. No es que las evoluciones fueran muy dispares, pero no hay una relación clara entre ambas políticas de gasto. En La Habana los egresos fueron más o menos constantes y tras la caída de Ensenada no solo no disminuyeron los gastos navales, como en el caso peninsular, sino que incluso aumentaron. Esto prueba dos cosas. Por una parte, que La Habana no tenía una actividad naval similar a la de los departamentos peninsulares, y aunque Montalvo se cerraba en su idea de que era un departamento *a efectos prácticos*, lo cierto es que al menos hasta la guerra de 1762, el funcionamiento del arsenal se mantuvo muy irregular. Esto se debió a que La Habana dependía orgánicamente de órdenes emanadas a muchos kilómetros de distancia, y financieramente de las remisiones mexicanas. Nunca tuvo un plan claro y nítido de qué hacer durante largos periodos de tiempo: construía cuando se lo mandaban, y carenaban el resto del tiempo.

En España, en cambio, los diferentes arsenales tenían una política constructiva global y sostenida a largo plazo. Todo el mundo sabía que en Guarnido se construían navíos y fragatas, y que en La Carraca se carenaban y mejoraban. Podía ser que en ocasiones se volviesen los papeles, pero solo de manera coyuntural. La Habana, al menos hasta después del desastre de 1762 no gozó de una idea clara de cuál era su papel entre los astilleros españoles.

Por otra parte, la diferencia en las tendencias de gasto hace ver que los circuitos económicos y financieros que sostenían a los diferentes astilleros eran bien diferentes. Se diría que La Habana podía, incluso, gozar de ventajas, al tener el situado mexicano en plata constante relativamente cerca. Sin embargo, la centralización del pago en Madrid para los astilleros peninsulares, a través de la Tesorería General, facilitaba mucho las cosas. Esta diferencia financiera es clave para entender el ritmo del gasto, los canales de financiación y los ritmos de la evolución de los egresos navales.

El dinero para los astilleros peninsulares se canalizaba desde la Tesorería General a las respectivas cajas de los departamentos, donde los tesoreros, en función de los presupuestos previos, gastaban el numerario. En La Habana todo

era más complicado. Al no existir plan de actuación previo en esta etapa, tampoco había presupuesto. El comisario de Marina solicitaba al virrey aquellas cantidades que, tras un estudio económico, consideraba indispensables para la construcción, el mantenimiento de flotas, o ambas cosas a la vez. El virrey, entonces, suministraba las cantidades en función de sus disponibilidades (producción de monedas y sobrantes líquidos de caja) y de las prioridades (recuérdese aquí que del virrey dependían establecimientos militares que iban desde La Florida hasta Guatemala, y desde Puerto Rico a las Californias). Si había suerte y eficacia, el comisario disponía de ese dinero desde las dos cajas de tesorería de donde le podía llegar el numerario: la caja de Real Hacienda (la principal) o la caja de Marina, que aunque no era oficial, actuaba como una subcaja. Las cuentas de tesorería estaban, además, divididas en dos secciones. La que se ocupaba de la construcción, y la que era responsable del sostenimiento de escuadras. Ambas secciones se hacían préstamos internos cuando era necesario, y tenían contadores diferentes. El responsable máximo de esa fiscalización era el comisario de Marina, aunque a veces debía dar «explicaciones» a posteriori al gobernador de La Habana o al jefe de Escuadra. Además, el comisario debía canalizar los préstamos de particulares y del comercio cuando eran necesarios, y firmar las contratas para el astillero, todo ello, y esto es importante, sin saber realmente de cuánto dinero dispondría en unos meses, ni cuánto realmente podría gastar. La consecuencia de todo esto era un completo desbarajuste económico y fiscal en torno al astillero, del que solo una persona, el comisario, era la responsable última.

Por todo ello es fácil comprender por qué los ritmos de ingresos y gastos, y la problemática de los egresos eran diferentes a uno y otro lado del Atlántico. Sencillamente se actuaba según reglas distintas en función de la posición jurídica del departamento marítimo. Esto es interesante, pues prueba que aunque La Habana actuaba *como* un departamento o intendencia, a efectos jurídicos y de burocratización no lo era, lo que causaba no pocos problemas. Y esto se vio con claridad entre 1750 y 1764. Precisamente cuando se vio la necesidad de modernizar el astillero aprovechando que había que empezar de nuevo muchas cosas tras el desastre de 1762, no se dudó en crear la Intendencia de Marina de La Habana, ahora sí, con un régimen administrativo muy similar al de los departamentos en España. Obviamente, siempre hubo diferencias en cuanto a los canales de financiación, pues siguió dependiendo esencialmente de México, pero muchos mecanismos de control y distribución se simplificaron. Además, por primera vez, después de 1764 ya comenzaron a elaborarse concienzudos presupuestos globales con los cuales trabajar. Esto puede explicar por qué en el periodo ensenadista se fabricaron 30 navíos en los astilleros peninsulares y en La Habana ninguno⁶³¹.

⁶³¹ Siguiendo a Felipe Abad, se ha considerado el periodo ensenadista hasta 1756, ya que durante esos dos años transcurridos tras la caída del ministro, los buques que se botaron correspondían en realidad a los proyectos previos. ABAD LEÓN, Felipe. *El marqués de la Ensenada, su vida y su obra*. Madrid: Editorial Naval 1985, vol. II, pp. 29-30.

Así pues, entre 1750 y 1764 hubo que diferenciar entre el dinero para el sostenimiento de la escuadra local (a la que vimos se le había añadido la extinta Armada de Barlovento) y el destinado a la fábrica naval. Sin embargo, no siempre se respetó la finalidad última a la que estaba en teoría destinado el dinero. Lo habitual, como ya se ha indicado, era que el dinero pudiera prestarse de una caja a otra en función de las necesidades, de las posibilidades de nuevas remesas de México y de las órdenes de Madrid. En América, mucho más que en la península, los trasvases de caja entre tesorerías principales, sufragáneas y subcajas era una práctica tan frecuente como desquiciante en términos contables, generando enormes problemas para saber de cuánto se disponía realmente y por medio de qué canales había de transferirlos. Porque tampoco debemos olvidar que la boca que solicitaba numerario no era únicamente la Armada: el Ejército regular, las milicias, las tropas peninsulares, las fortificaciones más los gastos propios de la administración colonial, sobrepoblada de funcionarios, demandaban insistentemente dineros que eran, naturalmente, limitados, chocando inevitablemente con las frecuentes necesidades de las fuerzas navales. Y respecto de La Habana y su astillero, se establecieron dos rutas diferentes por donde podía venir el dinero, y por donde se podía gastar, lo que generaba no pocos problemas de tesorería y contables (y políticos), ya que las diferentes cajas, con sus responsables al frente, demandaban, obviamente, la devolución de los préstamos para cuadrar sus propias cuentas y evitarse problemas con los fiscalizadores de los respectivos tribunales de cuentas.

Las peticiones de dinero al virrey en esta etapa giraron fundamentalmente en torno al sostenimiento de las escuadras, aunque también se recibieron cantidades para la construcción naval. Bien es cierto que como se verá, la mayor parte del numerario solicitado y gastado para la construcción de bajeles tenía como destino pagar a los asentistas por obras ya realizadas, o bien para ir suministrando material (el corte de maderas fundamentalmente) para cuando se iniciaran de nuevo formalmente las fábricas.

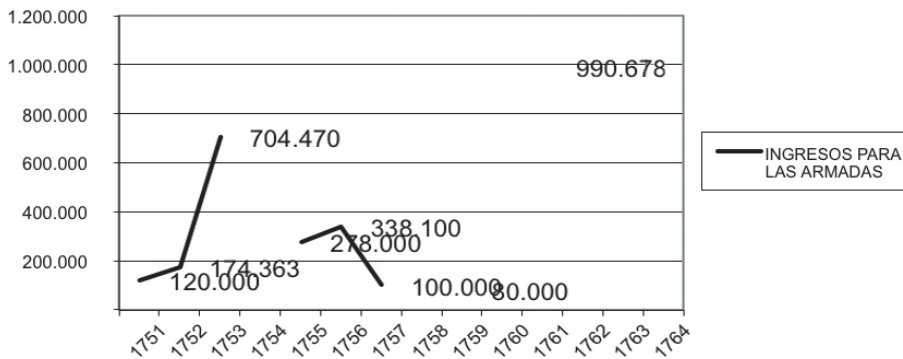
Cuadro 15
INGRESOS PARA EL SOSTENIMIENTO DE ESCUADRAS⁶³²

	ARMADAS
1750	48.000
1751	120.000
1752	174.363
1753	704.470
1754	-
1755	278.000
1756	338.100

⁶³² Cuadro elaborado partiendo de los datos de AGI Contaduría, 1164,1165A, 1165B, Santo Domingo 1842 y 1843.

ARMADAS	
1757	100.000
1758	
1759	80.000
1760	
1761	
1762	990.678
1763	744.585
1764	271.361
	3.849.557

Gráfica 14
Ingresos para Armadas, Caja Real Hacienda, 1750-1764



Los datos del dinero proveniente de México con destino al sostenimiento de flotas confirman la gran importancia de este sector para el astillero de La Habana. El flujo se mantuvo permanente casi todos los años, y aunque no hubo ninguna asignación fija (no podía haberla) las cantidades finales indican que efectivamente la tesorería local dispuso de sumas muy importantes. Si tenemos en cuenta que la defensa naval no era, en principio, prioritaria en el sistema de defensa de la isla de Cuba, el resultado final aparece como más decisivo. Téngase en cuenta que la media anual en estos quince años fue de algo más de 250.000 pesos, lo que representaba en la práctica el costo de un gran navío de tres puentes por asiento, o dos navíos de 70 cañones por administración directa. Es decir, los costos de sostener, carenar y reparar navíos fueron realmente importantes entre 1750 y 1764, etapa en la que, como se ha visto, apenas se construyeron nuevos buques.

La verdad es que la lista de buques que estuvieron en el astillero en este periodo fue enorme, todos ellos necesitando carenas, reparos, o mejoras a diferentes niveles. Solo comprobando la larga serie de buques que necesitaron

atención es posible explicar los enormes egresos del arsenal, al margen de la fábrica naval:

navíos *Dragón, Asia, América, Soberano, Aquilón, África, Princesa, Tigre, Reina, Monarca, Arrogante, Héctor, Aquiles, San Genaro, San Antonio, Galicia, Fuerte, Neptuno, Tridente, Cazador, Astuto, Infante, Europa, Diligente, Real Familia, Bizarra, Rayo, y Castilla*; fragatas *Palas, Flora, Flecha, Flora, Ventura, Tetis, Perla, Dorada, Júpiter, Victoria y Mercurio*; paquebotes *Diligente y Marte*, jabeques, *Liebre y San Francisco*; bergantín *Cazador*, y barcazas *Los Santos Reyes, San Juan Bautista y Cristo*.

Por el contrario, los ingresos en la caja destinada, en teoría, a la fábrica de bajeles fueron en esta etapa especialmente escasos. Téngase en cuenta que después del cese de la contrata con La Compañía se estuvo seis años sin peticiones constructivas de Madrid, y aún después de esta nueva orden hubo muchos problemas para acometer con garantías la construcción de navíos ante los habituales problemas con los cortes de madera y la calidad y forma de los nuevos buques. El descontrol y la anarquía fueron las características fundamentales en el apartado constructivo, y cuando ya pareció que el programa finalmente despegabá, llegó el desastre de 1762.

Cuadro 16
INGRESOS PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL⁶³³

	MÉXICO	OTROS RAMOS
1750	190.000	
1751		96.702
1752	91.000	21.000
1753	91.758	
1754		
1755	20.669	
1756	17.380	
1757	40.673	60.000
1758		
1759		
1760		
1761		
1762	260.000	
1763		
1764	270.000	
	981.480	177.702

⁶³³ Datos extractados de AGI Contaduría, 1168, Santo Domingo 1842, 1843 y 1862.

Destaca en este cuadro muy notoriamente la diferencia con respecto a los ingresos para las escuadras. Al no existir plan claro y continuado de fábrica naval, el virrey se limitó a remitir cantidades muy irregulares cuando más le convenía o para aplacar las reiteradas peticiones de los cubanos. Esa fue una de las grandes quejas de Montalvo y de los constructores habaneros, pues en el virreinato parecían no entender que la fábrica de bajeles requería un esfuerzo continuado y sostenido. Además se había dejado bien claro en varios informes que lo fundamental (el corte de maderas), necesitaba acometerse entre uno y dos años antes del inicio de cualquier buque, ya que había que secar y tratar convenientemente el maderamen, pagar a los asentistas del corte, y a los artesanos que dejaban preparada cada pieza en el almacén. Es decir, la previsión obligaba a un gasto por adelantado y sostenido en el tiempo. Este detalle técnico de vital importancia no pareció causar mucha preocupación a las autoridades del virreinato, ya que se aprecia que las remisiones están especiadas unas de otras, especialmente después de 1757, curiosamente cuando ya se había reiniciado el programa constructivo, y Montalvo había mostrado una pertinaz preocupación por la marcha de la fábrica. Esto explica, en cierta medida, el retraso del programa incentivado por Arriaga después de 1756, que solo pudo culminar la botadura de tres navíos, cuando en teoría se deberían haber concluido al menos uno por año.

Todo ello nos remite al mismo acuciente problema de siempre. Era indiferente lo ambicioso que fuesen los programas de rearme naval, o lo complicado que fueran las propuestas para reactivar el gran astillero habanero: si la materia prima financiera faltaba, los progresos eran penosos y mal canalizados, y por lo general, con mayores costos. La carencia de numerario fue una losa de la que ni Montalvo ni los constructores se podían desprender. Por tal motivo se hubo de recurrir cada vez más frecuentemente al préstamo, primeramente desde la propia Tesorería principal de La Habana, y posteriormente, de particulares y hombres de negocios. Solo después de la creación de la Intendencia de Marina, cuando con las reformas fiscales (en especial, la de la alcabala) aumentaron ostensiblemente los ingresos netos, fue cuando se mejoraron los cauces de financiación al disponer la propia Habana recursos autóctonos vía rentas que, aunque limitados, le otorgaba cierta flexibilidad financiera. En este momento que nos ocupa, y como se ha visto en el cuadro expuesto, hubo que recurrir durante tres años a préstamos (en realidad traslados internos de cajas) desde la Tesorería del Ejército a la de Marina, detalle que lógicamente no gustó en absoluto a los marinos. Esto, indudablemente, creó gran malestar en Montalvo que tuvo, por consiguiente, que tomar una actitud pedigüeña para poder sostener mínimamente la fábrica naval y él era un hombre acostumbrado a obtener las cosas por su propia posición privilegiada, y no rogándolas.

Los números reflejan, igualmente, que solo alrededor de un millón de pesos netos provenían de México, lo que suponía alrededor de un 75% menos que lo ingresado para las escuadras locales. Con esa exigua cantidad era muy improbable sostener un ritmo adecuado de construcción (de al menos un navío

al año), especialmente cuando se hizo patente que el corte de madera iba a resultar más complicado debido a los numerosos lugares a los que había que trasladar la maquinaria. A este imponderable e irresoluble problema habría que añadir el elevado número de asentistas que rara vez aceptaban demoras muy dilatadas en los pagos, lo que provocaba un indeseado efecto sobre la construcción naval; o bien los precios se incrementaban para la Real Hacienda o bien simplemente la fábrica se frenaba por la inexistencia de madera.

En resumidas cuentas, si ajustamos todo el numerario de que disponía el comisario de Marina para todos los elementos del astillero, incluyendo los préstamos, la cifra ascendió a 5.008.739 pesos, lo que representaba algo más de trescientos mil pesos anuales. En el mismo periodo el Fijo de La Habana recibió algo más de 4.100.000 pesos, que en términos absolutos es una cantidad menor pero visto en proporción al papel del Ejército de Tierra supone un valor incluso mayor que las cantidades otorgadas a la Marina. Y esto fue así porque durante la primera mitad de siglo hubo insondables problemas financieros de cara a las tropas cubanas⁶³⁴ y su encaje en una estrategia eficaz de defensa del seno mexicano. Habrá que esperar a las profundas reformas militares de la segunda mitad de siglo para comprender el creciente incremento del componente del Ejército de Tierra y las milicias, y por consiguiente, el sostenido flujo de capitales desde México⁶³⁵. Todo ello significa que a efectos prácticos, y pese a que la prioridad estratégica hasta mediados de siglo quedó fijada en el astillero, los millones de pesos que nutrían el Ejército (de muy deficiente calidad) menoscababan los verdaderos fines del arsenal, demostrando, de paso, la usual falta de previsión estratégica global de las autoridades peninsulares. Y aquí es donde entra a colación otro importante factor, usualmente no tenido en cuenta por la historiografía, como era el de la gestión de los fondos. Porque si bien la plata destinada a las fortificaciones, tropas y milicias eran gestionadas directamente por el gobernador y capitán general de Cuba (sito en La Habana y militar de carrera), el control sobre esos más de cinco millones de pesos girados a la Armada no estaba en absoluto en manos del comisario, ya que la cantidad ingresada en la caja de Tesorería principal de Real Hacienda (unos tres millones), tenía que ser liberada contando con la aprobación del gobernador, al fin y al cabo, el máximo responsable del destino de los dineros de La Habana. O dicho de otra forma, el comisario de Marina dependía fundamentalmente de sus buenas relaciones con el gobernador para que les destinase fondos, limitando de esta forma la independencia financiera y de gestión del astillero.

Por otra parte, hasta ahora se había pensado que la actividad económica en torno al Fijo y las fortificaciones habaneras eran el elemento desequilibrante de las cuentas de la Administración militar. La historiografía reciente (y la

⁶³⁴ KUETHE, Allan J. «Decisiones estratégicas y las finanzas militares» en *Por la fuerza de las armas. Ejército e independencias en Iberoamérica*. Valencia: Universitat Jaume I 2008, pp. 86 y ss.

⁶³⁵ A este respecto, sigue siendo importante la obra de KUETHE, Allan J. *Cuba, 1753-1815. Crown, Military and Society*. Knoxville: 1986.

clásica) siempre puso sus miras en el intrincado laberinto de las relaciones militares y de poder de las milicias cubanas y el Ejército de Tierra. No cabe duda de que la administración del ramo de guerra en Cuba suponía unos gastos muy significativos, y en algunos periodos realmente importantes, pero los flujos de dinero hacia el astillero se han demostrado, sorprendentemente, muy destacados. En cierta forma, se podría decir que comparativamente, los ingresos hacia el arsenal eran más importantes y más dinámicos, pues influían sobre un mayor número de hombres y repercutían económicamente sobre más comerciantes. Por término medio solían existir más de 5.000 personas dependiendo de los ingresos del astillero: militares, marineros, funcionarios, trabajadores de la maestranza, distribuidores de mercancías, asentistas, intermediarios y esclavos. El número de empleos diferentes en el arsenal se acercaba al medio centenar, y la participación económica de la ciudad se hacía notar a pasos agigantados.

La actividad financiera del astillero fue, por tanto, mucho mayor de lo que tradicionalmente se ha creído. Sin embargo, no debemos perder de vista que esta etapa fue de clara contracción y crisis para el arsenal, y no solo por el escaso bagaje de navíos construidos. En el periodo inmediatamente posterior, se analizará el comportamiento financiero de todos los componentes que estaban implicados en mayor o menor medida en el astillero, y que desde el punto de vista económico, posibilitan su desarrollo. Y se verá, igualmente, una relación directa entre la participación comercial y ciudadana en el astillero y el florecimiento de este. En cambio, ahora, entre 1750 y 1764, los problemas financieros y de gestión eran demasiado importantes, y el futuro del arsenal tan poco claro, que no se aprecia una perfecta relación simbiótica entre los actores en el drama. Cuando la ciudad cayó en 1762 y Montalvo poco menos que suplicó ayuda a la ciudad para subvenir a las pagas de la enorme población militar enferma y herida en los hospitales, muchos miraron para otro lado. La petición concreta de 2.000 pesos por cabeza a los hombres más ricos de la ciudad se encontró con esta respuesta:

- José Beitia, (accedió),
- Marqués de Villalta, (accedió),
- José de Laguardia, (accedió),
- Diego Marrero, (accedió),
- Lorenzo Quintana, (accedió),
- Marqués de Justiz de Santa Ana, (accedió),
- Jerónimo Contreras, (accedió),
- Diego Peñalver (se negó),
- Antonio Parladorio (se negó),
- Gonzalo Recio Oquendo (no respondió a la petición)⁶³⁶.

Resulta incomprensible que algunos de los hombres más ricos e influyentes de la ciudad se negasen a prestar a la Tesorería de Marina una

⁶³⁶ AGS Marina, 426, petición de Montalvo de 6 de septiembre de 1762.

cantidad tan insignificante, máxime teniendo en cuenta su destino final. Pero hay que ver el cuadro en su conjunto. ¿Garantizaba el comisario Montalvo su rápida devolución? ¿Tenían garantías de que el virrey aprontaría cantidades al apostadero que hiciesen innecesarias nuevas peticiones? La clave, como casi siempre, estaba en la confianza política e institucional, y esta no pasaba por sus mejores momentos. Nadie podía garantizar el futuro del astillero, o mejor dicho, la aceptación de que una mejor gestión de los fondos y una mayor atención por parte de las autoridades en Madrid, acabara integrando a la sociedad habanera en la política del astillero, garantizando al mismo tiempo beneficios para ambas partes. Cuando esta confianza se haga realidad, a partir de finales de la década de 1760, esas mismas fortunas estarán deseosas de prestar dinero, ante la seguridad de su devolución y del consiguiente premio vía prebendas sociales o contratas comerciales.

Resulta, por otra parte, muy significativo, que entre 1750 y 1764 solo se firmasen estos dos asientos nuevos con el astillero:

- de herrajes, Manuel Santibáñez, 1759,
- de hospitales, Juan de Vega, 1762⁶³⁷.

El resto de contratas o bien fueron continuación de la etapa anterior, o bien fueron tratos directos cerrados entre el comisario de Marina y comerciantes determinados. Muy poca gente en La Habana, y menos aún empresarios decididos, estaban dispuestos a arriesgar sus negocios sin tener garantías previas. ¿Cómo iban a cerrar importantes tratos, que además se prolongaban durante años, cuando ni siquiera las mismas tripulaciones estaban al día de sus sueldos?

En efecto, en el capítulo de gastos, el astillero realizó importantes desembolsos absolutos entre 1750 y 1764, que llegaron a la cifra de 3.804.883 pesos, lo que supuso más del 80% de los ingresos totales. Ahora bien, ya se ha visto que en el mismo periodo solo se construyeron 3 nuevos navíos, por lo que el dinero no fue, desde el punto de vista del rearme naval, productivo. Ese fue el gran problema de La Habana: nunca fue enteramente un arsenal dedicado a la fábrica naval, y tuvo, mal que bien, que compartir sus ingresos, sus gastos y sus esfuerzos técnicos y humanos en otros menesteres. La desgracia para Montalvo radicó en que los recursos que con tanto esfuerzo reunía para la fabricación, muchas veces (demasiadas veces), se desviaban para el sostenimiento de buques, algo ingrato (pero necesario) a sus ojos.

¿No era ése el papel principal de un astillero? Resulta evidente que en los astilleros se reparan, acondicionan y construyen buques: ese es el rol fundamental en cualquier sitio. Pero en España los diferentes astilleros se «especializaban» en determinadas actividades que permitían ahorrar esfuerzo técnico y humano, a la vez que muchos miles de pesos. Guarnizo o El Ferrol eran lugares prioritariamente destinados a la construcción, mientras que Cartagena y La Carraca se concentraron en los aspectos logísticos de los buques. Eso no

⁶³⁷ AAB, Arsenales, 5514.

impidió que en determinados casos Cádiz o Cartagena construyeran navíos o fragatas, ni que en la cornisa cantábrica se carenaran o repararan buques de todo porte. Todos los departamentos marítimos españoles se repartían, más o menos por igual, la estancia de las flotas, obedeciendo normalmente a factores tácticos y estratégicos. Sin embargo, la centralización en La Habana de todo el componente de la defensa naval del Caribe (casi podría decirse que de América), jugaba en su contra. Su puerto era base naval de la escuadra local, destinada a la protección de las islas y de la ruta Veracruz-La Habana, aspecto que se reforzó con la fagocitación de la Armada de Barlovento. Esto representaba un auténtico quebradero de cabeza para el comisario de Marina, que estaba obligado a atender unos problemas que en nada tenían que ver con el resurgir de la Marina española. Al mismo tiempo era plataforma de las escuadras provenientes de España y maestranza principal de la fábrica naval en América. ¿Cómo deslindar las prioridades de gasto sin presupuestos previos? ¿Cómo saber cuándo desviar madera para la construcción al mantenimiento de un buque arriesgándose a una severa reprimenda de Madrid por el retraso en la botadura de nuevos navíos? Entre 1750 y 1764 ese fue principalmente el problema central de astillero. Problema que se agravó al desactivar Madrid las responsabilidades que tenían otros puertos de América, como el de Cartagena de Indias, Veracruz o El Callao.

Por estos motivos, las dificultades del gasto público naval fueron de muy diversa índole en esta etapa. Las pagas del personal naval generaban uno de los quebraderos de cabeza más importantes y de lógicas repercusiones sociales e institucionales. Se conocen muy bien casos de batallones e incluso de guarniciones enteras sublevadas o amotinadas por falta de pagas, pero parece que no existe demasiada literatura al respecto con la Armada. Tenemos, sin embargo, documentado un caso muy significativo en 1750 en la escuadra de La Habana que, estando en Veracruz, se negó a salir al mar si no se le pagaban los atrasos⁶³⁸. El virrey, dada la desagradable e incluso peligrosa situación (al parecer parte de la tripulación amenazó con algarabías) prometió adelantar los pagos pertinentes⁶³⁹.

Así pues, los egresos navales que vamos a analizar hay que tratarlos desde una doble funcionalidad. En primer lugar aquellos gastos destinados al sostenimiento, arreglo y carena de las escuadras locales (la permanente y las coyunturales), y los que tenían como finalidad la construcción de buques. No obstante, existen dificultades metodológicas para separar ambos componentes del gasto, ya que en esta etapa funcionaron, como ya se ha apuntado, dos cajas o tesorerías diferentes y separadas. Por una parte, la Caja de Real Hacienda (Tesorería principal), fiscalizada por el gobernador, y en donde se ingresaban

⁶³⁸ AGS Marina, 401, Diego Peñalosa a José Montero y Espinosa, 12 de agosto de 1750.

⁶³⁹ Un sugerente análisis de los motines de la Armada en comparación con los de las armadas británica y francesa puede encontrarse en: MOYA, Vera. «Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa». *Derroteros de la Mar del Sur*, n.º 20-21. 2012-2013, pp. 51-63.

todas las cantidades provenientes de impuestos, rentas y tributos así como lo destinado por el virrey de México para el Fijo y las fortificaciones. Aquí también se incluían partidas especiales para el mantenimiento de las escuadras locales, que se vio incrementado con las unidades de la disuelta Armada de Barlovento e incluso con los guardacostas de Cartagena, sufragados parcialmente por La Habana. La Tesorería principal funcionaba, por tanto, como cualquier otra caja de Real Hacienda Americana, ingresando cantidades de diferentes ramos y procedencias, y gestionando esos fondos (casi todos en gasto público de administración) bajo el control del gobernador y capitán general de Cuba⁶⁴⁰.

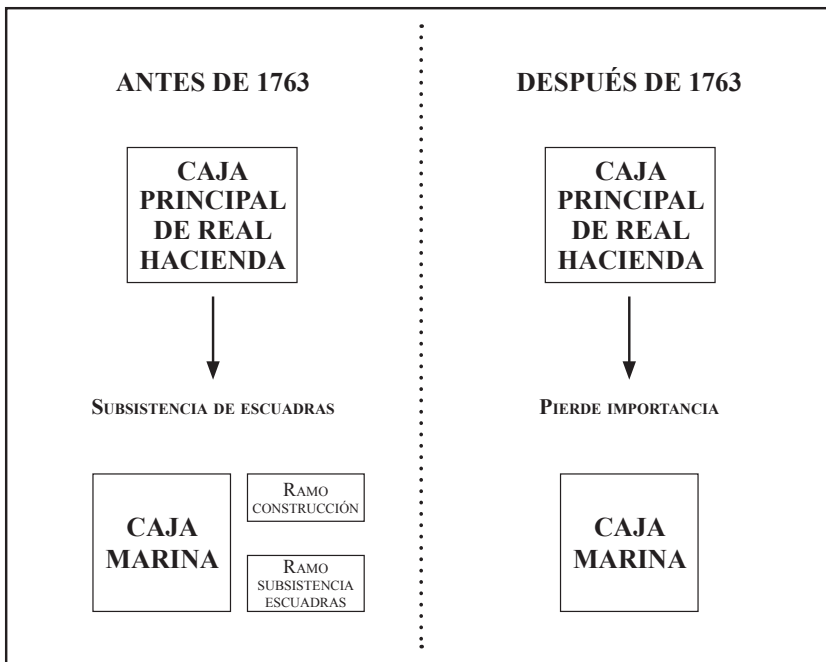
Por otra parte, funcionaba otra caja bajo control directo del comisario de Marina donde se ingresaba, siempre en teoría, partidas provenientes del virrey con un doble objetivo: por un lado, sufragar el sostenimiento técnico, reparación y conservación de la escuadra local; y por otra parte la muy importante fábrica naval. Este era el único dinero que podía fiscalizar directamente Montalvo, ya que pertenecía por entero a la Marina, disponía de contables y tesoro dependientes de él y no estaba bajo la fiscalización o control del gobernador. Esta situación con dos tesorías que disponían de numerario que era parcial o totalmente destinado a la Armada generó, cómo es lógico, situaciones un tanto confusas respecto de la gestión financiera de los asuntos navales y no pocas desavenencias entre autoridades. Esta dualidad de fondos se mantuvo hasta el verano de 1763 cuando, a raíz de la creación de la Intendencia de Marina, y bajo las órdenes del incombustible Montalvo, se fusionaron las dos vertientes de la Caja de Marina, es decir, la destinada al mantenimiento de flotas y la de fábrica naval. A partir de ese momento, la Tesorería principal de La Habana, y por tanto, el dinero que podía controlar el gobernador, dejó prácticamente de recibir plata del virrey, porque, atendiendo a la lógica de la creación de la Intendencia de Marina, las remisiones se ingresaban directamente en la Caja de Marina, dependiente de la siempre atenta mirada de Montalvo. Fue a partir de entonces cuando el propio comisario comenzó a ajustar los gastos navales atendiendo a criterios de simplicidad y eficacia, generando informes sobre las necesidades reales del astillero, y canalizando los dineros en función de las órdenes de Madrid, tanto para la planificación de la construcción naval como para el sostenimiento de armadas.

Existen, por consiguiente, dos momentos contables distintos (antes y después de 1763) que incidieron fuertemente en el equilibrio presupuestario, el modo de gestión interna del astillero y la implicación de posibles actores

⁶⁴⁰ Para el funcionamiento de las Cajas Reales puede consultarse, entre otros: NESTARES PLEGUEZUELO, María José. «El funcionamiento de las cajas reales en indias desde la perspectiva de una gobernación marginal». *Chronica Nova*, 20. 1992, pp. 299-314; RODRÍGUEZ SALAZAR, Óscar. «Anotaciones al funcionamiento de la real hacienda en el Nuevo Reino de Granada. Siglo XVIII». *ACHSC*, vol. 11. 1983, pp. 71-88; JÁUREGUI, Luis. *La Real Hacienda de Nueva España, su administración en la época de los intendentes, 1786-1821*. México: Universidad Nacional Autónoma de México 1999, y muy especialmente el reciente y excelente trabajo de SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest. *Corte de caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755)*. *Alcances y contradicciones*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora 2013.

sociales de La Habana en los negocios navales. Esta reordenación de tesorerías clarifica bastante las cuentas para un análisis metodológico, pero tiene el inconveniente de que hay que deslindar cuidadosamente los egresos destinados a cada área del gasto naval, cosa que no ocurría antes de 1763 cuando ya existían una caja para la construcción de bajeles y otra para la subsistencia de escuadras. A partir de la unificación contable de 1763 los dineros de la Armada van a estar, en su mayor parte, en la respectiva Tesorería de Marina, y su comisario (ahora formalmente intendente) va a seguir los criterios de planificación y ejecución de gasto que ya se seguían en las intendencias de Marina peninsulares. Sin embargo, y esto es importante, después de la creación de la Intendencia de Marina habanera (analizada en el siguiente capítulo) la Tesorería principal siguió gastando en aspectos navales (y por tanto ejerciendo el gobernador cierto control sobre los gastos navales) ya que algunos componentes vinculados a la Marina (aún siendo residuales) siguieron recayendo en los tesoreros principales de La Habana porque eventualmente el virrey en situaciones críticas nutría a la Tesorería principal de fondos.

ESTRUCTURA DE LAS CAJAS DE MARINA DE LA HABANA



Así pues, mientras antes de 1763 es relativamente fácil deslindar las cantidades que se gastaron en cada una de las grandes responsabilidades del astillero, después de 1763, aunque la contabilidad es de enorme calidad, se

hace necesaria una depuración exhaustiva de las cuentas. Esto ha llevado a detectar una gran variedad de actividades económicas en torno al universo del arsenal. De todos los aspectos financieros referentes al gasto, ninguno causó mayor preocupación que las pagas del personal naval, es decir, el componente humano que tanta preocupación había generado a las autoridades, en especial al ubicuo Montalvo. Mientras en España, e incluso en La Habana, se ideaban, trazaban y ordenaban grandes planes para construir –o reconstruir– una poderosa flota de navíos de guerra, lo que realmente se debatía a diario en Cuba era cómo pagar a los marineros, maestranes, artesanos y asentistas que hacían posible todos esos grandilocuentes planes.

Las pagas del personal naval estaban usualmente en relación directa con la estancia en puerto de escuadras provenientes de España u otros lugares de América. De esta forma, el apartado dedicado a la subsistencia de escuadras (tal es el término que aparece en la documentación), aumentaba o disminuía en proporción directa al número de buques, su porte y estancia en el puerto. La parada de navíos rara vez era corta, y lo habitual era que durara varias semanas, e incluso meses. Cuando esto ocurría, no solo había que alimentar y avituallar a toda la tripulación (en algunos casos, miles de hombres) sino que además había que carenar, reparar o acondicionar los buques. En más de una ocasión, se ha detectado la venida desde España de buques que fueron construidos en La Habana con la intención de ser reparados allí, indudablemente a causa de que las maderas eran cubanas. Aunque no se ha encontrado ninguna indicación directa, parece lógico considerar que, si las reparaciones necesitaban fuertes cantidades de madera, se utilizaran del mismo tipo del que originalmente se construyó el navío. Por consiguiente, y en resumidas cuentas, fueron dos los elementos principales que demandaron enormes cantidades de dinero que se dispensaron para la subsistencia de escuadras: pagas y reparaciones.

Los datos que disponemos indican con claridad un fuerte crecimiento del gasto en estas facetas, como bien se pueden comprobar en el cuadro siguiente:

Cuadro 17
GASTO EN SOSTENIMIENTO DE ESCUADRAS, 1751-1764⁶⁴¹

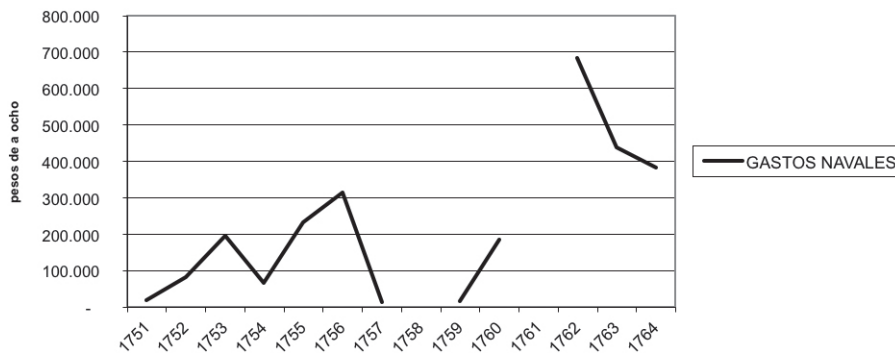
	GASTO SUBSISTENCIA ESCUADRAS
1751	18.890
1752	81.862
1753	193.465
1754	64.289
1755	231.989

⁶⁴¹ AGI Contaduría, 1164,1165A, 1165B, Santo Domingo 1842 y 1843.

GASTO SUBSISTENCIA ESCUADRAS	
1756	312.152
1757	13.376
1758	
1759	14.140
1760	184.709
1761	
1762	682.652
1763	438.293
1764	381.832
Total	2.617.649
Med. Anual	218.137

Gráfica 15

Gastos sostenimiento de Escuadras, Caja Real Hacienda, 1751-1764



Los resultados no dan lugar a dudas en cuanto al volumen total de egresos para el mantenimiento de escuadras, especialmente si se le compara con los 1.187.234 pesos en el ramo de construcción. Los más de doscientos mil pesos de media anual egresados para las pagas del personal naval, carenado de buques y vitualla de sus bodegas reflejan la enorme importancia que tenía este apartado para el conjunto del arsenal. Entre 1750 y 1764 la práctica totalidad de los contratos de asiento tenían contacto directo con este apartado, y no con el de construcción. No hay que perder de vista que en este tiempo tocaron puerto para reparar, carenar o avituallarse nada menos que 28 navíos y 11 fragatas, además de otras 8 embarcaciones de guerra menores. Esto significaba un volumen de personal naval de en torno a 3.000 hombres de media durante estos quince años.

La excelente calidad de la información que se conserva hace hincapié permanentemente en el apartado de las pagas del personal militar naval. Si se quería evitar en La Habana los bochornosos sucesos de Veracruz, donde se produjo una sublevación de varios buques, el comisario debía estar muy atento a la regularidad de los salarios. Un informe de 1760 demuestra el volumen y la importancia de estas pagas de la escuadra que temporalmente estaba en puerto.

Estado Mayor de la escuadra, 6 presentes, 8.020 pesos.

Navío *Infante*: Oficiales mayores, 12 presentes, 9.918 pesos.

Tripulación: oficiales de mar, 19 presentes, 2.240 pesos,
oficiales de artillería, 19 presentes, 1.037 pesos,
artilleros, 107 presentes, 7.032 pesos,
marineros, 168 presentes, 7.538 pesos,
grumetes, 165 presentes, 3.645 pesos,
pajes, 36 presentes, 343 pesos,
criados, 26 presentes, 0 pesos,
infantería, 102 presentes, 2.397 pesos,
Total: 654 presentes, 34.151 pesos.

Navío *Europa*: Oficiales mayores, 11 presentes, 3.920 pesos.

Tripulación: oficiales de mar, 19 presentes, 440 pesos,
oficiales de artillería, 17 presentes, 340 pesos,
artilleros, 74 presentes, 1440 pesos,
marineros, 93 presentes, 1.740 pesos,
grumetes, 77 presentes, 1.520 pesos,
pajes, 19 presentes, 360 pesos,
criados, 16 presentes, 0 pesos,
infantería, 120 presentes, 2.397 pesos,
Total: 450 presentes, 12.157 pesos.

Navío *Astuto*: Oficiales mayores, 12 presentes, 6.206 pesos.

Tripulación: oficiales de mar, 21 presentes, 2.044 pesos,
oficiales de artillería, 11 presentes, 550 pesos,
artilleros, 71 presentes, 4.015 pesos,
marineros, 109 presentes, 4.518 pesos,
grumetes, 96 presentes, 2.190 pesos,
pajes, 20 presentes, 155 pesos,
criados, 15 presentes, 0 pesos,
infantería, 72 presentes, 2.671 pesos.
Total: 427 presentes, 22.351 pesos.

Navío *Tridente*: Oficiales mayores, 12 presentes, 9.181 pesos.
Tripulación: oficiales de mar, 21 presentes, 3.111 pesos,
oficiales de artillería, 12 presentes, 715 pesos,
artilleros, 68 presentes, 5.812 pesos,
marineros, 85 presentes, 6.193 pesos,
grumetes, 100 presentes, 3.847 pesos,
pajes, 18 presentes, 388 pesos,
criados, 15 presentes, 0 pesos,
infantería, 93 presentes, 2.984 pesos.
Total: 424 presentes, 32.230 pesos.

Navío *Diligente*: Oficiales mayores, 10 presentes, 1.425 pesos.
Tripulación: oficiales de mar, 17 presentes, 340 pesos,
oficiales de artillería, 19 presentes, 380 pesos,
artilleros, 69 presentes, 1.380 pesos,
marineros, 124 presentes, 2.480 pesos,
grumetes, 129 presentes, 2.580 pesos,
pajes, 24 presentes, 480 pesos,
criados, 15 presentes, 0 pesos,
infantería, 115 presentes, 2.984 pesos.
Total: 522 presentes, 11.465 pesos.

Navío *Reina*: Oficiales mayores, 10 presentes, 1.071 pesos.
Tripulación: oficiales de mar, 22 presentes, 440 pesos,
oficiales de artillería, 20 presentes, 400 pesos,
artilleros, 69 presentes, 1.380 pesos,
marineros, 135 presentes, 2.680 pesos,
grumetes, 145 presentes, 2.920 pesos,
pajes, 26 presentes, 500 pesos,
criados, 16 presentes, 0 pesos,
infantería, 95 presentes, 2.375 pesos.
Total: 538 presentes, 11.766 pesos.

Fragata *Flora*: Oficiales mayores, 9 presentes, 6.541 pesos.
Tripulación: oficiales de mar, 19 presentes, 2.687 pesos,
oficiales de artillería, 1 presentes, 74 pesos,
artilleros, 44 presentes, 2.903 pesos,
marineros, 32 presentes, 1.769 pesos,
grumetes, 57 presentes, 1.588 pesos,
pajes, 7 presentes, 159 pesos,
criados, 13 presentes, 0 pesos,
infantería, 44 presentes, 1.382 pesos.
Total: 226 presentes, 17.103 pesos.

Fragata *Flecha*: Oficiales mayores, 9 presentes, 4.877 pesos.
Tripulación: oficiales de mar, 20 presentes, 2.146 pesos,
oficiales de artillería, 4 presentes, 216 pesos,
artilleros, 33 presentes, 2.533 pesos,
marineros, 30 presentes, 1.769 pesos,
grumetes, 55 presentes, 1.596 pesos,
pajes, 8 presentes, 179 pesos,
criados, 10 presentes, 0 pesos,
infantería, 30 presentes, 689 pesos.
Total: 199 presentes, 14.019 pesos.

Jabeque *Liebre*: Oficiales mayores, 6 presentes, 2.715 pesos.
Tripulación: oficiales de mar, 14 presentes, 1.477 pesos,
oficiales de artillería, 2 presentes, 115 pesos,
artilleros, 27 presentes, 1.930 pesos,
marineros, 25 presentes, 1.446 pesos,
grumetes, 23 presentes, 850 pesos,
pajes, 2 presentes, 36 pesos,
criados, 7 presentes, 0 pesos,
infantería, 21 presentes, 0 pesos.
Total: 127 presentes, 8.569 pesos.

Jabeque *San Francisco*: Oficiales mayores, 5 presentes, 2.829 pesos.
Tripulación: oficiales de mar, 9 presentes, 1.044 pesos,
oficiales de artillería, 1 presentes, 73 pesos,
artilleros, 13 presentes, 1.108 pesos,
marineros, 12 presentes, 515 pesos,
grumetes, 27 presentes, 153 pesos,
pajes, 0 presentes, 0 pesos,
criados, 6 presentes, 0 pesos,
infantería, 15 presentes, 264 pesos.
Total: 88 presentes, 5.985 pesos.

Paquebote *Marte*: Oficiales mayores, 6 presentes, 1.948 pesos.
Tripulación: oficiales de mar, 10 presentes, 1.281 pesos,
oficiales de artillería, 2 presentes, 115 pesos,
artilleros, 26 presentes, 1.814 pesos,
marineros, 15 presentes, 813 pesos,
grumetes, 12 presentes, 342 pesos,
pajes, 3 presentes, 18 pesos,
criados, 7 presentes, 0 pesos,
infantería, 20 presentes, 0 pesos.
Total: 127 presentes, 6.332 pesos.

Personal total embarcado: 3.773 hombres.
Total pagas efectuadas: 184.709 pesos⁶⁴².

⁶⁴² AGS Marina, 405, informe fechado en La Habana a 15 de junio de 1760.

Como cada buque tenía una deuda diferente, en relación al número de meses que se le debían a las tripulaciones, es difícil establecer un valor concreto del peso de los sueldos navales sobre el conjunto de los sueldos del astillero. El problema en La Habana era precisamente que no era posible presupuestar pagas de la marinería porque la entrada y salida de buques era intermitente, impredecible y muy dependiente de la coyuntura internacional. Pero en cualquier caso es significativo el volumen total de lo liberado en estas pagas que suponía un desembolso muy superior a lo egresado para las construcciones navales, aparentemente, el objetivo principal del astillero. Ni que decir tiene que el factor humano fue un elemento intrínsecamente desequilibrador de la tesorería local, provocando desvíos permanentes de numerario que bien podían haber sido destinados a otros fines. Sin embargo, ya hemos argumentado que La Habana, gracias a su enorme crecimiento en la primera mitad de siglo, se había ido convirtiendo en arsenal y astillero al mismo tiempo, y esa doble funcionalidad la acompañó por el resto del siglo XVIII.

Analicemos seguidamente los gastos dimanados de la construcción de navíos.

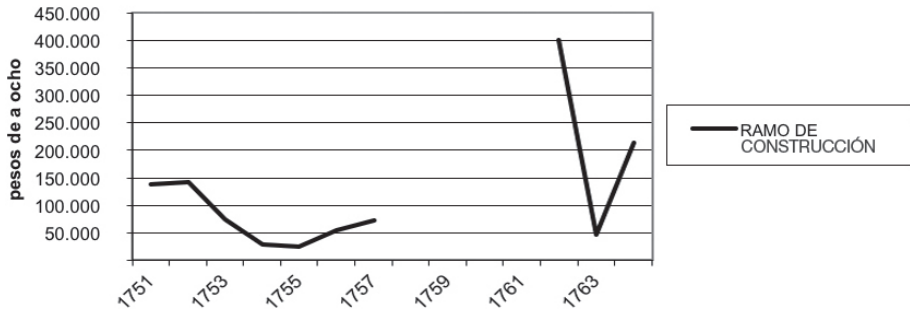
Cuadro 18
GASTO EN FÁBRICA NAVAL, 1751-1764⁶⁴³

	CONSTRUCCIÓN
1751	137.200
1752	141.534
1753	73.304
1754	27.946
1755	23.317
1756	54.067
1757	72.175
1758	S.D.
1759	S.D.
1760	S.D.
1761	S.D.
1762	398.971
1763	45.999
1764	212.721
TOTAL	1.187.234
MED. ANUAL	118.723

⁶⁴³ AGI Contaduría, 1168, Santo Domingo 1842, 1843 y 1862.

Gráfica 16

Gastos ramo de Construcción naval, Caja de Armada, 1751-1764



Los datos evidencian que lo sufragado por la Tesorería de Marina para la construcción naval representaba solo el 45% de lo abonado para el sostenimiento de flotas en el mismo periodo. Esto ratifica lo sostenido aquí de que entre 1751 y 1764 el apartado de fábrica naval estuvo muy por detrás del resto, y que en esencia el astillero de La Habana fue, tanto en términos absolutos como relativos, un arsenal dedicado especialmente a mantenimiento logístico de las unidades navales. No disponemos de datos para los años 1758 a 1761, pero indicios de la documentación no contable inciden en el hecho de que las cantidades que se manejaban para este ramo no eran muy importantes. Además, y pese a que ese apartado de la Tesorería de Marina estaba dedicado a la construcción naval, tenemos pruebas que muestran que una proporción significativa de ese dinero fue para sufragar los navíos de La Compañía, botados antes de 1751, y para las reparaciones de la escuadra que, a finales de la década de 1750 era con mucho el apartado más gravoso de la hacienda local. Por consiguiente, del análisis se extrae la conclusión de que tanto la carencia de órdenes directas de Madrid para la continuación de la fábrica (o tardíamente), la ausencia de presupuestos navales (por otra parte, de difícil concreción) y las obligaciones de deuda por las construcciones anteriores, maniataron las opciones reales de continuar el ritmo de fábrica de navíos como durante las décadas de 1730 y 1740.

Igualmente, es importante destacar que en esta etapa era habitual el trasvase de dinero entre cajas e incluso que una de ellas se hiciera responsable del pago de materias que no eran de su estricta competencia. En este sentido, como no hubo órdenes explícitas para continuar la construcción naval hasta 1756, los gastos anteriores a esta fecha son, esencialmente, para la subsistencia de escuadras o el pago de la deuda. Como la capacidad de empréstito de la clase comerciante local fue muy reducida antes de 1763, hubo una propensión natural a demorar los pagos durante bastante tiempo. En efecto, La Compañía estuvo recibiendo dinero por la docena de navíos que construyó en la década de 1740 hasta bien entrada la década de 1760, es decir, veinte años después.

Por tal motivo, los gastos antes de esa fecha hay que analizarlos con suma cautela, por que no reflejan, en el caso concreto de la construcción naval, el desembolso efectivo sobre nuevas unidades navales, sino las obligaciones de deuda contraídas por la extinta Compañía, y que sin duda lastraron aún más a la Tesorería Naval. No obstante, sí está clara la correlación entre la fábrica naval y el sustento de las flotas, algo que llegó en alguna ocasión a desquiciar a Montalvo, ante el constante saqueo de los almacenes por parte de los buques que entraban y se quedaban largas temporadas en puerto.

La determinación concreta de la naturaleza última de los gastos del astillero será más factible después de 1763 en que, con la creación de la Intendencia de Marina y la unificación de los ramos de sostenimiento y construcción naval, el nivel de detalle de la contabilidad permitirá un análisis exhaustivo. Aunque será muy complejo, la riqueza de la información que nos ha llegado hará que desde 1763 sea posible una reconstrucción minuciosa del apartado naval. Si ese era el objetivo último de los creadores de la Intendencia, efectivamente la reforma funcionó, porque se clarificaron las cuentas y esto permitió disponer al comisario de abundante y detallada información de los diferentes elementos del costo naval, sin tener que recurrir a engorrosos y largos informes sobre los débitos de la caja de Armada. La centralización de las tesorerías navales tras 1763 operó, sin lugar a dudas, en beneficio de la eficacia en la distribución de fondos y su gestión, permitiendo que la labor del intendente Montalvo fuese, al menos sobre el papel, mucho más eficiente.

Sin embargo, poseemos un excelente informe fechado en 1772 pero que se refiere a la construcción del *San Genaro* y sus costos completos. Es una buena prueba del afán fiscalizador que alcanzará el astillero tras la implantación de la Intendencia de Marina en 1763. La idea que generó este informe fue poder comparar los costos de construcción de diferentes navíos en diferentes etapas, para comprobar el grado inflacionista de los precios y el comportamiento final de todos los componentes del gasto. El *San Genaro*, botado oficialmente en octubre de 1761, con un porte de 60 cañones, tuvo el siguiente costo pormenorizado:

Por el valor de la madera dura y cedro y tablonería: 18.966 pesos.

Por el de la clavazón de peso: 14.385 pesos.

Por el de la cuenta: 478 pesos.

Por la manufactura de los herrajes en obra de pesos: 5.058 pesos.

Por el de la obra por piezas: 487 pesos.

Por el importe del hierro de las obras de peso y piezas expresadas: 5.644 pesos.

Por el de los betunes y géneros de carena: 3.340 pesos.

Por el de los metales: 1.165 pesos.

Por el de diversos géneros: 1.124 pesos.

Por el de la manufactura de las obras de carpinterías de rivera: 19.437 pesos.

Por el de la carpintería de lo blanco: 2.210 pesos.

Por el de la talla y escultura: 700 pesos.

Por el de las destrincas de la embajadura con que cayó al agua: 210 pesos.
Por el de las obras de calafates, barrenar, empernar y reclavar: 4.650 pesos.
Por el de la ejecución de los gálibos: 285 pesos.
Por el de la labor y barrena de las bombas: 76 pesos.
Por el de la manufacturas de albañiles de fogones: 36 pesos.
Por el de la labor de la pintura del casco: 667 pesos.
Por los sueldos correspondientes a los constructores: 1.947 pesos.
Por el de los oficiales de contaduría y amanuenses: 749 pesos.
Total: 81.620 pesos⁶⁴⁴.

Este detallado documento permite conocer con certeza no solo los diferentes componentes humanos y materiales implicados en la construcción de un navío de guerra en La Habana, sino también la diferente proporción de cada uno de ellos en relación con el costo total de la fábrica. En términos absolutos, el costo de la madera y la clavazón, constituían los materiales más costosos, y suponían conjuntamente un 40% del total del navío. Sin embargo, los diferentes salarios y sueldos de una gran cantidad de personal implicado en su construcción (nótese que se computan no solo los carpinteros, o calafates, sino también los propios constructores y los fiscalizadores económicos, como los oficiales de la contaduría), representaban paralelamente casi el 45% del costo total. Aunque cada buque requería un tratamiento constructivo diferente, especialmente cuanto mayor era su porte, podemos considerar como común el hecho de que entre el 45 y el 50 por ciento del monto total de todo navío habanero fuera devengado por una enorme variedad de salarios. Ese elemento incide en la importancia del personal en torno al astillero como una fuerza capaz de generar por sí misma enormes tensiones presupuestarias, pero también habla del gran impacto social en toda el área circundante. Pese a que usualmente el estudio de la construcción naval se enfoca en el visible producto final (navíos, fragatas, etc) como el factor que las naciones ponían en juego en el intrincado tablero de las relaciones atlánticas, no debemos perder de vista (especialmente en el caso español) que el astillero representaba una industria de poderoso alcance, gran repercusión social, laboral y financiera, y enorme escala de movilización de recursos. Es por esto que aunque la madera era fundamental por motivos obvios, la mayor preocupación de los diferentes funcionarios será precisamente contar con la suficiente mano de obra como para que los precios finales no se dispararan, y al mismo tiempo, disponer de financiación capaz de mantener activas las múltiples tareas de la maestranza. Con el tiempo esta será una inquietud creciente, especialmente cuando con la cada vez mayor lejanía de los cortes de madera, y el subsiguiente aumento de precios, la fuerza laboral en términos financieros provocará desajustes que el intendente tratará por todos los medios de compensarlo con el control del personal asalariado.

⁶⁴⁴ AGS Marina, 349, informe de 29 de agosto de 1772.

Aunque es interesante, en la medida de las posibilidades metodológicas, desgajar los elementos internos del costo del astillero, en esta etapa resulta probablemente más decisivo el análisis del gasto naval absoluto, pues permite una comparación con el equivalente de los departamentos peninsulares, lo que a su vez hace posible conocer el nivel de inserción de La Habana en el conjunto de la política naval fijada en Madrid.

La tabla siguiente muestra los valores absolutos del gasto naval en España y La Habana.

Cuadro 19
GASTO NAVAL COMPARADO, 1749-1764⁶⁴⁵

	LA HABANA	ESPAÑA
1749-1750	156.090	3.145.494
1751-1752	225.148	5.065.424
1753	266.769	6.145.625
1754	92.235	5.209.633
1755	255.306	4.063.542
1756	366.219	3.847.408
1757	85.551	3.182.380
1758	-	3.605.976
1759	14.140	4.131.912
1760	184.709	3.303.953
1761	-	4.693.668
1762	1.081.623	7.671.936
1763	484.292	4.209.194
1764	594.553	3.401.358
	3.806.635	61.677.504

Aun aceptando la ausencia de algunos años para La Habana, y teniendo en cuenta las lógicas enormes diferencias presupuestarias a ambos lados del Atlántico, los datos dibujan un cuadro muy sintomático de la política naval en esta etapa. No se observa una correlación clara entre los egresos habaneros y los peninsulares, incluso teniendo en cuenta que una de las razones principales de la política reformista del siglo XVIII era la propensión a la centralización, y por tanto, a la coordinación de distintas áreas de un mismo asunto, en este caso, el incremento de la potencia de la Armada. En efecto, la política indiana

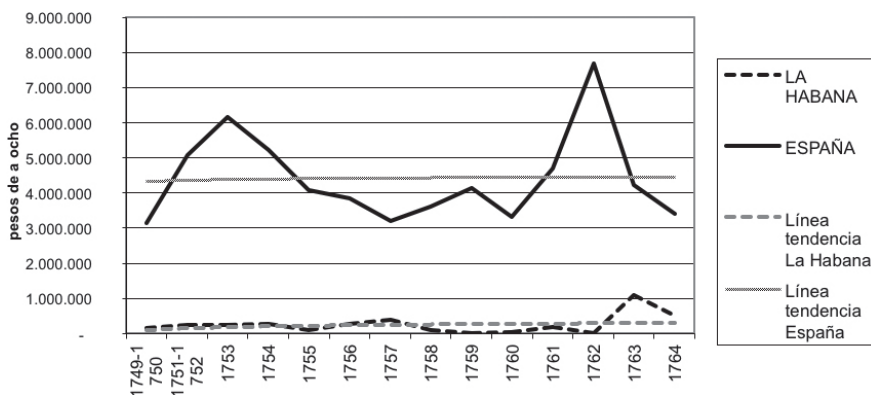
⁶⁴⁵ AGI Contaduría, 1168, Santo Domingo, 1842, 1862, cuentas de Real Hacienda y elaboración propia para los datos de La Habana. JURADO SÁNCHEZ, José. *El gasto de la hacienda española durante el siglo XVIII, Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703-1800)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales 2006, anexo 1, cuadro 1 pp. 161-162, y elaboración propia para las cifras de España. Todas las cantidades han sido convertidas a pesos de a ocho reales a razón de 20 reales de vellón por peso.

en general, y especialmente la política de defensa, era bien diferente de la que regía los designios europeos de España a causa de la lentitud en la implantación de las reformas al otro lado del océano. En este sentido, la función principal de la Secretaría de Indias y Marina fue la coordinación a ambos lados del hemisferio del gran proyecto naval dieciochesco, pero sabemos que la tendencia centrífuga de la Administración Americana y su tradicional autonomía imposibilitaban en gran medida un anclaje sincronizado de los proyectos políticos. Esto es muy patente en La Habana. Si bien es correcto afirmar que tanto Ensenada como Arriaga mantuvieron una tendencia a considerar el astillero cubano como un engranaje esencial del despegue de la Armada, no lo es menos que la intrincada red jerárquica colonial dificultaba dicho planteamiento.

Los datos expuestos apuntan a que, efectivamente, a mediados de la centuria el rol de La Habana estaba cambiando. La revitalización de los astilleros peninsulares, la cercanía geográfica de los centros de toma de decisiones políticas, y la necesidad de una visualización rápida de los efectos del proyecto naval cerca de la Corte, estaban desplazando gradualmente al astillero habanero como referente ineludible de la construcción de navíos.

Con ello no se quiere decir que la importancia de la fábrica naval cubana hubiera sido desplazada completamente, pero su función poliédrica era cada vez más patente en menoscabo de su tradicional apego a la fábrica de poderosos buques. Pese a todo, la gráfica siguiente muestra una secuencia muy interesante respecto al gasto naval peninsular y habanero.

Gráfica 17
Gastos navales comparados La Habana-España
y líneas de tendencia, 1749-1764



Más allá de las lógicas diferencias cuantitativas de egresos, una primera apreciación de las respectivas tendencias del gasto naval en La Habana y en los departamentos españoles indica un cambio en las dinámicas evolutivas internas de largo recorrido. Objetivamente la explicación más convincente

debe estar en la propia naturaleza de cada astillero, así como en el objetivo último de los departamentos navales en función de su ubicación geográfica (y geopolítica). En este sentido, no hay que olvidar que, como ya se lo recordó el gobernador de la plaza a Montalvo, el astillero no era un departamento naval como los peninsulares, y por consiguiente, ni tenía presupuestos ni seguía una política planificada de antemano. En La Habana el gasto naval absoluto se mantuvo muy estable en la práctica totalidad de los tres lustros trascurridos desde el final de la época de Ensenada y los inicios del mandato ministerial del bailío. En España, en cambio, se pudo sentir un descenso tras la desaparición política del riojano, aunque ni muy brusco, ni mucho menos prolongado. Al final de la década de 1750 el gasto naval se estabilizó y se emprendió una leve tendencia alcista, que la guerra de 1761 vino a empujar definitivamente y de manera coyuntural. En La Habana esa tendencia ascendente no estuvo relacionada directamente con una política concreta, pues sabemos que Arriaga ordenó la reactivación del astillero como maestranza de fábrica naval en fecha tan temprana como 1756 –solo dos años más tarde de la caída de Ensenada– lo que indica que no tenía, pese a su aparente conservadurismo ideológico, ninguna intención de dejar morir el astillero cubano.

Pero a pesar de los intentos de Arriaga por revitalizar La Habana, el gasto no fue muy elevado tras sus órdenes. De hecho se podría afirmar que este se mantuvo en unos niveles desacostumbradamente bajos, sobre todo si tenemos en cuenta que ya se podían construir navíos, al tiempo que se seguía carenando y sosteniendo a un enorme número de buques de guerra. El astillero de La Habana no despertó de su letargo hasta *después de 1762*, cuando la planificación cambió por completo al insertarse en el organigrama cubano dos aspectos convergentes. Por una parte, la Intendencia de Marina, que recayó en el todopoderoso Montalvo; y por otra, la introducción de reformas fiscales que generaron un notable incremento de la recaudación favorable a los intereses del astillero. Estos elementos (uno institucional, el otro fiscal) son los brazos articuladores del nuevo momento de bonanza que vivió La Habana desde finales de la década de 1760. Así pues, mientras en España el empuje naval tuvo su comienzo justo antes de la guerra, y se disparó después por razones lógicas, en La Habana, si obviamos el año 1761 en que los gastos fueron enormes por la cantidad de buques en puerto, las cifras indican con claridad que fue la guerra, y los desastres que acarreó al astillero, lo que obligó a un cambio brusco de tendencia.

Igualmente, la media anual de los gastos navales en La Habana en los años inmediatamente anteriores a 1762 arroja una cantidad de algo más de 155.000 pesos, contando los años en que poseemos datos fiables. Sin embargo, los dos años inmediatamente posteriores al desastre, ya con la Intendencia de Marina funcionando en sus comienzos, esa misma media se eleva claramente por encima del medio millón de pesos, es decir, un incremento de más del 200% con respecto al periodo anterior a 1762. Si esa media anual la trasladamos más allá en el tiempo, como se analizará en el próximo capítulo, la tendencia se mantiene sin problemas. Esto prueba que la guerra de 1762, pese al desastre supuesto para

la logística del astillero, su funcionamiento interno, y las pérdidas ocasionadas en buques, material y dinero, acabó teniendo un impacto positivo, incluso a corto plazo. Es difícil saber cuáles eran las intenciones de los ministros en Madrid con respecto a La Habana si no se hubiera producido la toma de la ciudad, pero los indicios apuntan claramente en dirección opuesta a como fue en realidad tras la aplicación de las reformas militares en la isla.

Pero si los datos analizados hasta el momento apuntan a esa dirección, importa ahora buscar la tendencia durante esta etapa que puede reflejar, tal vez de una manera más equilibrada (relativizando los valores absolutos), los vaivenes de la política naval en Cuba y la península. Porque no hay que olvidar que estos egresos reflejan únicamente los valores generales aportados por las diferentes tesorerías sin indicar el destino final. En efecto, las tendencias logarítmicas son prácticamente idénticas, ligeramente ascendente, lo que nos podría llevar a interpretar que las funciones del gasto naval a ambos lados del Atlántico, sin estar ni mucho menos sincronizadas, apuntan a un equilibrio de la política naval española del momento.

¿En dónde radica, por tanto, la diferencia? El siguiente cuadro puede ayudar a explicarla.

Cuadro 20
CONSTRUCCIÓN NAVAL DE ESPAÑA, 1750-1764⁶⁴⁶

	Cartagena	Ferrol	La Carraca	La Habana	Guarnizo
1750	4	0	0	3 (3)	0
1751	1 (1)	2 (2)	0	0	0
1752	0	3 (1)	1 (1)	0	0
1753	5	2 (2)	7	0	0
1754	3 (3)	5 (5)	2 (2)	0	4 (4)
1755	2	5 (5)	4	0	0
1756	1	4 (4)	0	0	2 (2)
1757	0	1	1 (1)	1	0
1758	0	1 (1)	1 (1)	2	0
1759	0	0	1	1 (1)	0

⁶⁴⁶ Número de buques de guerra construidos por arsenal. Entre paréntesis, los navíos. El resto se refiere a fragatas. Fuentes: MERCAPIE COMPAINS, Nemesio. *Crónica de Guarnizo y su Real astillero. (Desde sus orígenes hasta el año 1800)*. Santander: Diputación Provincial 1974; MARURI VILLANUEVA, Ramón. «Ensenada y el Real astillero de Guarnizo». *Brocar*, 25. 2001, pp. 123-136; CASTANEDO, Juan M. y BALLESTER, Francisco. «La construcción naval “a la inglesa” en Guarnizo». *El astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Santander: Diputación 1992, pp. 18-20; GRANADOS LOUREDA, Juan A. «Un arsenal para el rey; Ferrol en el Antiguo Régimen (SS. XVI-XVIII)». *Nalgues*, número VII. 2011; SANTALLA LÓPEZ, Manuela. «Aproximación a la villa de Ferrol y la provincia de Betanzos en el siglo XVIII». *Anuario Brigantino*. 1991, pp. 117 y ss.; MONTERO Y ARÓSTEGUI, José. *Historia y Descripción de la Ciudad y Departamento naval del Ferrol*. Madrid: Imp. Beltrán 1859; y elaboración propia a partir de las fuentes de archivo ya descritas.

	Cartagena	Ferrol	La Carraca	La Habana	Guarnizo
1760	0	0	0	1	2 (2)
1761	2	0	1	3 (1)	1
1762	2	0	0	1 (1)	0
1763	2	0	0	0	0
1764	1 (1)	0	0	0	0

En efecto, aunque la tendencia de los gastos es muy similar (según lo hemos expuesto) la construcción de nuevas unidades navales es la que marca la diferencia. Mientras La Habana produjo únicamente 6 nuevos navíos (3 si tenemos en cuenta el periodo posterior al protagonizado por la Real Compañía de La Habana), los astilleros peninsulares mostraron una frenética actividad, desplazándose hacia El Ferrol-Esteiro la fábrica principal de navíos, y en menor medida Guarnizo. Incluso departamentos navales como los de Cartagena o Cádiz botaron más buques de alto porte que la propia capital cubana. En comparación con la primera mitad de siglo, cuando la Armada dependió esencialmente de la construcción naval habanera, ahora vemos un nítido desplazamiento hacia la península del gran proyecto borbónico de reconstrucción de la Marina de guerra. Aunque los gastos, en un análisis relativo y no en términos meramente cuantitativos, ofrecen tendencias muy similares, el rol de los departamentos estaba cambiando bruscamente hacia una especialización operativa. Pese a que La Habana aún construirá (como analizaremos pronto) excelentes navíos en las décadas venideras, ya no será el referente esencial en este apartado; deberá compaginar este rol con el de núcleo naval de las operaciones militares en América y una de las principales bases (si no la que más) dedicada al suministro, reparo y carenado de buques.

La inmediata creación de la Intendencia después de 1763, marcará, en efecto, un punto de inflexión funcional para el puerto habanero. Con la centralización organizativa, la canalización de los medios y los presupuestos, desde esa fecha los gastos navales tendrán una clara tendencia alcista, aunque deberá repartir sus ingresos y gastos entre una amplia gama de responsabilidades. En el periodo que nos ocupa ahora, de los **62.182.555** pesos gastados entre 1751 y 1764 por la Marina de guerra española en todos los departamentos y astilleros peninsulares, así como en el de La Habana, tan solo el **5,8%** correspondieron al arsenal cubano, lo que se antoja un peso aún pequeño para el conjunto de los astilleros españoles (cuantitativamente hablando) pero esencial, como se ha analizado, dentro del conjunto operativo de la Armada.

Sin embargo, el periodo inmediatamente anterior a la creación de la Intendencia generó varios elementos positivos de cara al futuro. Si bien es cierto que no fue muy «productiva» su aportación al conjunto de la Armada Real en cuanto al número de nuevas construcciones durante esos quince años, también lo es que la problemática y las dificultades por las que había pasado

en las décadas anteriores no fueron las mismas que en los arsenales peninsulares. Cuba vivía bajo una permanente amenaza de ser atacada, dependiendo de recursos externos y con una estructura burocrática demasiado rígida, jerarquizada y no exenta de rivalidades políticas. Además no hay que infravalorar el peso y la importancia del gobernador y del Ejército de Tierra que tradicionalmente gozaban de mucho mayor prestigio, y por ende, de mejor consideración y ventajas que la Armada. Igualmente, el astillero, en plena evolución y con una estructura, incluso física, aún en crecimiento, no podía soportar fácilmente todas las responsabilidades manteniendo el elevado ritmo de construcción de la primera mitad de siglo.

El tiempo y las acciones que brusca y dramáticamente lo cambian todo, había deparado una dura prueba en 1762, pero de ella aprendió para volver con más fuerza inmediatamente después.

CAPÍTULO V

LA INTENDENCIA DE MARINA Y LA REVITALIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL, 1765-1785

La política naval expansiva de Carlos III

Los años que siguieron a la entronización de Carlos III en 1759 marcaron sin duda un punto de inflexión respecto a la Marina española y su papel en el concierto de la política imperial borbónica. Ciertamente, las sólidas bases ya habían sido cubiertas por Ensenada en el periodo anterior, pero hacía falta una voluntad política y un plan de desarrollo con objetivos nítidos para convertir los hechos en acciones tangibles en política exterior. Si algo va a caracterizar el periodo de Carlos III va a ser el aumento de la agresividad en sus relaciones internacionales y el empuje inyectado a los aspectos navales.

Las bases anteriores de los diversos secretarios, ingenieros navales y planes de construcción navales en ningún caso se vieron cercenados drásticamente después de 1759. Ni siquiera el desastre de 1762 hizo variar los objetivos generales planteados. Lo que cambió en este reinado fue el proyecto final, mucho más enfocado a acciones contundentes frente a Inglaterra, y en el que la Armada jugaba un papel preponderante. Si España quería recuperar frente a los británicos el terreno perdido en 1713, la Armada formaba parte explícita de la estrategia española, sin la que el Ejército difícilmente podría operar⁶⁴⁷. No solo se procuraron aumentos significativos en la potencia naval mediante la construcción nacional, sino que además se estudiaron propuestas concretas para contratar buques en otros países⁶⁴⁸.

Respecto de la construcción nacional, fue durante este reinado cuando se produjo la vertebración de las ideas tecnológicas capaces de fabricar navíos altamente artillados y muy navegables, basándose tanto en híbridas ideas del exterior (incluyendo las de su rival Inglaterra) como incentivando la ingeniería naval española. En este sentido, destacó con luz propia el ingeniero francés Francisco Gautier quien, sustituyendo al español Ciprián Austrán en 1769, propició una contumaz defensa de la creación de un Cuerpo de Ingenieros Navales en España⁶⁴⁹. El prestigio de los ingenieros franceses junto con su consabida alta cualificación científica y técnica, fueron los modelos que Gautier implementó en España al tiempo que se rodeaba de los mejores ingenieros españoles, como José Romero Landa, sin olvidar nunca la ya larga trayectoria de construcción naval meramente española. La estandarización de los tipos de navíos y la lenta pero inflexible política de coordinación de las Marinas

⁶⁴⁷ CHÁVEZ, Thomas E. *España y la Independencia de Estados Unidos*. Madrid: Taurus 2006, p. 48.

⁶⁴⁸ VALDÉS-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: IberoAmericana 2011, p. 327.

⁶⁴⁹ *Ibidem*, pp. 329-330.

española y francesa fueron logros obtenidos en la década siguiente a la llegada al trono de Carlos III, en gran medida gracias al influjo francés, mucho más patente ahora que a principios del siglo XVIII.

Como consecuencia de una desmesurada ambición, y tal vez demasiado influenciado por Francia, Carlos III se embarcó en 1761 en una dudosa guerra contra Inglaterra sin tener plenamente desarrollado ni la Armada ni un plan realmente coordinado con los franceses. El angustioso planteamiento del ministro francés Choiseul, solicitando una rápida intervención española para frenar a los ingleses, así como la interceptación de la correspondencia secreta entre Francia y España por los ingleses⁶⁵⁰, fueron elementos que confluyeron para precipitar el desastre. Carlos III se dejó llevar por falsos planteamientos e ilusiones vacuas, con resultados previsibles. El inevitable corolario fueron las trágicas pérdidas de La Habana y Manila en 1762, que aunque recuperadas en 1763 tras el Tratado de París, dejaron terriblemente maltrecha la labor de construcción naval realizada hasta el momento. La destrucción de una docena de navíos de guerra españoles en el puerto habanero, además de tres fragatas⁶⁵¹, representó una disminución instantánea del 20% de la Armada, y un terrible golpe para el proyecto anterior ensenadista.

Sin embargo, el golpe acabó siendo un acicate para el proyecto de incremento naval, porque las reformas militares fueron trasladadas rápidamente a América, y en especial a La Habana, que desde 1765 volvió a ser un referente de la construcción naval y base esencial para las futuras proyecciones de la política internacional de Carlos III. De esta manera, la preocupación por las Indias trasladó al nuevo continente gran parte de la dinámica de la modernización estructural de la Armada, con nuevos hombres, instituciones y organización que dinamizaron el proceso de incremento naval hasta dotarlo de suficiente fuerza como para volverlo a enfrentar, ahora sí, con éxito, a Inglaterra en la guerra de 1779 a 1783.

Gran parte de estas vivencias, tanto positivas como negativas, van a coincidir en el tiempo con el ministerio de Julián de Arriaga al frente de los asuntos de Marina e Indias (1754-1776), pese a que ha pasado a la historia como un consumado conservador⁶⁵². Pero lo cierto es que el cambio en el Ministerio de Marina en 1754 tras la defenestración política de Ensenada no supuso ningún cambio sustancial. Julián de Arriaga, que ostentó ahora la titularidad de las Secretarías de Marina e Indias, aunque técnicamente separadas, procedía del Cuerpo General, si bien había sido intendente general de Marina desde 1752 en sustitución del anciano Varas y Valdés⁶⁵³. Además, junto con el cargo de

⁶⁵⁰ STEIN, Stanley y STEIN, Barbara. *La época de Carlos III, 1750-1789*. Barcelona: RBA 2006, p. 67.

⁶⁵¹ PARCERO TORRE, Celia. *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*. Valladolid: Junta de Castilla y León 1998, pp. 134 y ss.

⁶⁵² KUETHE, Allan J. «Imperativos militares en la política comercial de Carlos III». *Soldados del Rey. El ejército borbónico en América colonial en vísperas de la Independencia*. Castellón de la Plana: Universitat Jaume I 2005, p. 154.

⁶⁵³ BAUDOT MONROY, María. *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*. Madrid: Ministerio de Defensa-Universidad de Murcia 2012, pp. 372 y ss.

intendente general, Arriaga había liderado también la presidencia de la Casa de Contratación, lo que le permitió tener una visión de primera mano de los canales de financiación y de las dificultades de la administración económica de la Armada, y lo situó justo en el epicentro de uno de los canales principales de financiación naval: los recursos indianos. En este último punto, el bailío seguía claramente la política anterior de Ensenada, poco conservadora a este respecto, con la diferencia de que Arriaga (por su trayectoria) conocía mucho mejor que el marqués los asuntos indianos y su importancia para la Marina de guerra. Por tanto, con Arriaga, comercio y Armada, las Indias y la estrategia atlántica, coincidían en las mismas manos. Y no hay que olvidar que las iniciativas de liberalización del comercio (que tan positivamente acabarían afectando a La Habana y su astillero) surgieron del seno del cónclave formado por Grimaldi (Secretario de Estado desde 1763), Esquilache (de Hacienda y Guerra) y el propio Arriaga⁶⁵⁴.

En este sentido, nada importó las enemistades de los oficiales del Cuerpo General en Cádiz, y las luchas intestinas por el control de los negocios atlánticos. Pese a que ha sido tildado de conservador por su cercanía a los intereses gaditanos⁶⁵⁵, no hay que olvidar que la elevación de Arriaga no obedeció a intereses *revolucionarios*, sino más bien al deseo del monarca de mantener en tales secretarías un perfil verdaderamente gestor y organizador, que era lo que probablemente hacía más falta en ese instante. Tras los largos años de disputa política en torno a la enorme figura de Ensenada, se hacía necesario un hombre que, como Arriaga, fuese mucho más administrador y fiscalizador en unos tiempos en que resultaba imprescindible la concentración del esfuerzo administrativo y financiero, más que las siempre molestas y desequilibrantes peleas políticas. El bajo perfil político del bailío no es óbice para que su gestión deba ser vista en términos tanto de resultados concretos como de herencia a sus continuadores.

Igualmente con Arriaga se tendió a disminuir los gastos innecesarios como parte de un plan general en el que el Cuerpo del Ministerio seguiría ostentando la primacía sobre los militares del Cuerpo General, aspecto de singular importancia si se quería hacer una Armada poderosa en medio de ímprobos gastos a veces de dudosa eficacia. Así, en 1761 Arriaga emitió un reglamento interno para el Cuerpo del Ministerio que obligaba a los Intendentes de Marina a una drástica reducción de peones y contadores de navío, cuyo excesivo número no tenía utilidad alguna⁶⁵⁶. Esta medida iba claramente en concomitancia con el interés por maximizar los gastos de cara a una expansión en la construcción naval: había que elegir entre gastar, y gastar bien. A Cádiz, por

⁶⁵⁴ BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel. *Cádiz en el sistema atlántico: la ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid: Sílex 2005, p. 501.

⁶⁵⁵ KUETHE, Allan J. «Ministros y consejeros en la formación de la política colonial de Carlos III, 1763-1776». *Tiempos de América*, n.º 2. 1998, p. 39.

⁶⁵⁶ PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. «La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII», en *La Hacienda Militar*. Madrid: Ministerio de Defensa 2002, p. 349.

ejemplo, se enviaron órdenes para controlar el gasto en apresto y suministro de buques, dando instrucciones a los comandantes para racionalizar con mesura los recursos⁶⁵⁷. Su tesón por la eficacia en la gestión de los fondos no debe ser interpretada como un freno al proyecto de expansión naval.

Por otro lado, los hechos evidencian que durante el mandato de Arriaga casi una cuarta parte de los gastos del Estado estuvieron destinados a la Marina⁶⁵⁸ y fue con él cuando se revitalizó el astillero habanero iniciando una etapa (segunda) de florecimiento. Es cierto que los ingresos provenientes de Indias a lo largo de su mandato (con las lógicas diferencias anuales) mostraron un leve descenso con respecto al periodo ensenadista anterior, lo que no debe ser interpretado como una «crisis» del sistema atlántico auspiciada por la vuelta (parcial) al sistema de flotas implantado por el bailío. Más bien debe observarse ante la atenta luz del notable incremento de los gastos en Indias, que detrajó importantes cantidades que, de otra forma, habrían ingresado a la Depositaria de Indias⁶⁵⁹ y de allí a la Tesorería General⁶⁶⁰.

Aunque Arriaga fue uno de los señalados por el desastre de La Habana en 1762, estando incluso a punto de ser despedido, no hay motivos de peso para pensar que su trayectoria posterior no fuera concomitante con los intereses del rey y su política de expansión militar, vía presupuestos de Marina. La Junta de Ministros creada posteriormente a los acontecimientos de 1762, conformada por Grimaldi, Esquilache y el propio Arriaga, diseñó los planes que generaron la famosa segunda fase del reformismo borbónico, y su posición «conservadora» representó más un afán porque los cambios en el comercio atlántico no traumatizaran a los poderosos controladores de los consulados, que a un intento de menoscabar el impulso creciente del gasto público. Lejos de ser un ministro timorato y bajo la influencia de Esquilache⁶⁶¹, Arriaga representó más bien el impulso sereno y pausado, alejado de las decisiones drásticas que echaran por tierra todo lo obtenido con anterioridad. Es difícil considerar que el ministro que reactivó la construcción en Guarnizo o La Habana, e incorporó con Gautier referentes técnicos para modernizar los navíos de línea⁶⁶² fuese en realidad un político ajeno a las necesidades y realidades de la Armada.

La obsesión por los «dineros» y su fiscalización estuvieron siempre presentes en la obra de Arriaga. Así, la aprobación en 1772 de la Ordenanza sobre pertrechos supuso un cierto giro en los negocios de marina relacionados

⁶⁵⁷ QUINTERO RODRÍGUEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 2004, p. 356.

⁶⁵⁸ PIEPER, Renate. *La Real Hacienda bajo Fernando VII y Carlos III (1753-1788)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales 1992, pp. 172-173.

⁶⁵⁹ PIEPER, Renate. *Op. cit.*, pp. 155 y ss.

⁶⁶⁰ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*. Madrid: Silex 2012, p. 41.

⁶⁶¹ KUETHE, Allan J. y ANDRIEN, Kenneth J. *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century. War and the Bourbon Reforms, 1713-1796*. Cambridge: Cambridge University Press 2014, p. 235.

⁶⁶² TOUS MELIÁ, Juan. *El San Juan Nepomuceno, navio de 74 cañones*. Santa Cruz de Tenerife: Museo Militar de Canarias 2000, pp. 2 y ss.

directamente con el uso que se daba al control de los presupuestos navales. Esta disposición creaba el cargo de comandante del Arsenal, empleo separado del de intendente, aplicándose también a los arsenales de América, incluyendo el de La Habana. Tal ordenanza revolucionaba los mecanismos de control fiscal y económico, puesto que por primera vez en la historia del siglo XVIII, el intendente quedaba al margen del control del gobierno de los arsenales, manteniendo únicamente sus funciones económicas. En principio, podría parecer que esta norma no afectaba demasiado a la naturaleza del control financiero que ejercían de antaño los intendentes, pero de hecho modificaba sustancialmente una práctica tan simple como eficiente: la concentración de funciones. En efecto, al separarse el gobierno de los arsenales de sus efectos económicos se creaba una disputa interna acerca de las compras, asientos, distribución y políticas internas dentro del arsenal. No está claro si esta ordenanza emanó directamente de los deseos de Arriaga o de si, por el contrario, se trató de un «golpe» del secretario de Hacienda, deseoso de controlar, al menos indirectamente, los arsenales. Sin embargo, nada lleva a pensar que Arriaga no era consciente de la necesidad de una buena gestión (y profesional) de los dineros de la Armada. El ministro tuvo excelentes relaciones con los titulares de Hacienda (primero con Esquilache y luego con Múzquiz) e incluso llegó a solicitar al titular navarro de Hacienda que los propios tesoreros de Marina fuesen nombrados directamente por la Secretaría de Hacienda⁶⁶³, lo que no puede ser síntoma sino de que entendía perfectamente que la eficacia en la gestión financiera y control presupuestario de Marina bien podían pasar porque Hacienda se hiciese responsable de ciertas prerrogativas de control. En cualquier caso, lo cierto fue que la disposición de 1772 afectó decisivamente la administración interna de la Marina y coadyuvó a provocar roces permanentes entre el comandante y el intendente. Pese a que el control interno de las finanzas seguía en manos del intendente, la «gran política» económica interna de los arsenales se modificaba sustancialmente toda vez que se creaba una Junta de Departamento (Junta Naval) integrada por el comandante, el intendente y cinco oficiales más, que era la responsable de las decisiones de contratación y gasto de personal y vituallas. Esto dejaba al intendente en franca minoría y con un papel meramente espectador de las grandes decisiones económicas que se tomaran⁶⁶⁴. De hecho, de todas sus antiguas funciones emanadas de la Ordenanza para Intendentes de Departamento, de 1736, y de las que destacaban el control de los gastos y pagos, solo le quedarían aquellas relacionadas con la justicia⁶⁶⁵. Las consecuencias de esta reglamentación en La Habana serían notorias y previsibles, representando un golpe brutal para el todopoderoso Montalvo, a

⁶⁶³ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. «El sistema económico del marqués González de Castejón y el problema del presupuesto naval (1771-1776)», en *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex 2012, p. 390.

⁶⁶⁴ MERINO, José P. *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: 1981, p. 20.

⁶⁶⁵ RAQUEJO ALONSO, Antonio. *Historia de la Administración y Fiscalización económica de las Fuerzas Armadas*. Madrid: Ministerio de Defensa 1992, pp. 313-314.

la sazón intendente de facto de su astillero y dueño y señor de los destinos navales en Cuba. Desde ese momento, las divergencias y controversias entre los diferentes actores implicados en el astillero, y que incluían al capitán general y al intendente de Hacienda y Ejército, serían una constante.

Por otra parte, Arriaga no disminuyó un ápice su política (tranquila y sagaz) de aumento de unidades de la Armada tras el desastre de 1762. Antes al contrario, fue uno de los pocos políticos que rodeaban a Carlos III que fueron capaces de observar el tablero estratégico con inusitado realismo. En 1764 (un año después de la firma de la paz con los ingleses y la recuperación de La Habana) el bailío ordenaba mantener un permanente control del tráfico mercantil británico en el Caribe, enviando instrucciones a un inquieto conde de Riela en La Habana para que se preparase ante eventuales nuevos problemas con los ingleses⁶⁶⁶. En 1768 los españoles cerraban el puerto de La Habana al tráfico inglés con la aquiescencia del propio Arriaga conocedor de que la fortaleza británica residía en su potente flota mercante; medida esta enmarcada en el conjunto de tensiones latentes con Londres. Es difícil tachar a un ministro de *conservador* ante tales decisiones, sin duda, no exentas de riesgo. Desde comienzos de la década de 1770 ya se barruntaba un cambio más agresivo de la estrategia española en América, en la que de nuevo la Armada y Arriaga fueron protagonistas.

Ni siquiera la caída del poderoso ministro Esquilache en 1766 (dos veces secretario, de Hacienda y Guerra), y con quien Arriaga mantenía una estrecha colaboración⁶⁶⁷, modificó un ápice la tendencia general. El nuevo encargado de la Secretaría de Hacienda, el navarro Miguel de Múzquiz, conservó en gran medida las buenas relaciones con Arriaga, y su posición frente a los gastos de la monarquía fueron fundamentalmente concomitantes con los intereses de la Armada (Arriaga) y del panorama, cada vez más oscuro, en la escena internacional. Antes al contrario, cabría interpretar las políticas de centralización fiscal emprendidas por Múzquiz (iniciadas ya en 1768 con el férreo control de las rentas del tabaco con fines militares⁶⁶⁸) como favorecedoras del programa general de rearme naval, ya que Arriaga era muy consciente de la necesidad de maximizar los recursos financieros del Estado enfocándolos hacia el universo militar, en donde la Marina de guerra suponía el factor más desequilibrante para enfrentarse a los ingleses. Igualmente, la nutrida correspondencia entre los titulares de Hacienda y Marina e Indias en torno a asuntos de control de recursos, eficacia distributiva y unificación de la fiscalización de los asuntos contables⁶⁶⁹, muestran una colaboración que contrasta fuertemente con la polivalente fama historiográfica del ministro navarro, y la conservadora del bailío.

⁶⁶⁶ CHÁVEZ, Thomas E. *Op. cit.*, p. 52.

⁶⁶⁷ ESCUDERO, José Antonio. *Los orígenes del Consejo de Ministros en España*, vol 1. Madrid: Editora Nacional 1979, p. 292.

⁶⁶⁸ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. «La militarización de la Real Hacienda española», paper. Université Blaise Pascal 2008, pp. 18 y ss.

⁶⁶⁹ *Ibidem*.

Otro aspecto de vital importancia, y que repercutió en el desarrollo posterior de la hacienda habanera favoreciendo (como veremos) el flujo de capitales hacia el astillero, fue la reforma fiscal introducida al mismo tiempo que la Intendencia. El famoso decreto de 1765, que suponía un hito en el camino de la apertura comercial, representaba posiblemente el elemento operativo más dinámico y eficaz para equilibrar el presupuesto público trasladando, en la medida de lo posible, los beneficios netos hacia el aparato de la Administración militar. Desde luego, no era ninguna novedad. Ya desde la segunda mitad del siglo anterior se habían acometido tibias medidas liberalizadoras⁶⁷⁰ que tuvieron continuidad con la llegada de los Borbones. Encaminadas a poner freno al contrabando ante la ineficacia de la Marina española de principios de siglo⁶⁷¹, y a través de un sistema ordenado y eficaz de recaudación fiscal, las reformas apuntaban hacia un relanzamiento del comercio que equilibrara los intereses de los comerciantes a ambos lados del Atlántico, frenara la lacra del contrabando colonial, acrecentara las posibilidades de disminuir la deuda y, finalmente, obtuviera beneficios para incrementar la Armada. Actuando, sin embargo, por reacción ante los peligros exteriores, las reformas fiscales no se introdujeron en América sino a raíz de una coyuntura impuesta. Temerosos aparentemente de la reacción de las élites criollas, se tuvo que constatar después de la tragedia de 1762 que el incremento de la potencia de la Armada vía presupuestos no se podría alcanzar sin una aceleración de la base impositiva, es decir, de los mecanismos fiscales a través de los cuales se obtenían las rentas capaces de sufragar los gastos públicos.

En efecto, el reglamento de 1765 introducía el libre comercio mediante registros sueltos «entre catorce puertos peninsulares y treinta y cinco Americanos, y en el que los productos españoles estuviesen exentos del pago de derechos en tanto que los extranjeros se gravaban con un impuesto general del 6%»⁶⁷². El Caribe y sobre todo La Habana fue el gran beneficiado de esta liberalización (no completa) comercial. Por de pronto, la alcabala habanera fue incrementada del 2% al 6% y recayó en los oficiales reales su recaudación, antes encabezada. Igualmente algunos monopolios, como el aguardiente o la sal, fueron gestionados directamente por la Administración pública. Esto no supuso, en absoluto, un aumento de la presión fiscal, sino una profunda reordenación de la gestión de las rentas, ya que otros impuestos menores fueron suprimidos y se concedieron exenciones a las exportaciones caribeñas. Paralelamente, la administración directa del monopolio del tabaco fue definitivamente introducida en Cuba y Nueva España de manera simultánea

⁶⁷⁰ GARCÍA-BAQUERO, Antonio. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*. Cádiz: Diputación provincial 1988, vol. I, pp. 67 y ss.

⁶⁷¹ KAMEN, Henry. *La guerra de sucesión en España, 1700-1715*. Barcelona: Grijalbo 1974, pp. 165-166.

⁶⁷² GARCÍA-BAQUERO, Antonio. «Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial». *Chronica Nova*, 22. 1995, p. 124.

en la década de 1760⁶⁷³ con un objetivo estratégico recaudatorio de cara a la Administración militar.

No es este el lugar para analizar la génesis de estas reformas fiscal-comerciales, pero sí para observar cómo y de qué manera se insertaron en La Habana en beneficio de un plan general de canalización de recursos y maximización de los mismos. En este sentido, conviene tener en cuenta que la liberalización comercial y la reestructuración de impuestos y rentas vino a la par de profundas reformas estructurales de orden político e institucional. La visita a la isla de Ricla y O'Reilly desde 1763 fue mucho más que un estudio de las necesidades de cortar de raíz el creciente contrabando cubano⁶⁷⁴. Militares de carrera y próximos a las tesis reformistas de Esquilache, ambos hombres tenían la firme intención de crear un sistema institucional-fiscal que convirtiera a Cuba en un baluarte inexpugnable en el Caribe. La incorporación de la Intendencia de Ejército y Hacienda, con claras funciones delimitadas de las del capitán y gobernador general de Cuba, y sujeta jerárquicamente a este, representó el primer hito de la militarización creciente de Cuba⁶⁷⁵, y que incluía, como es lógico, un lugar destacado para su astillero. A esta reforma le fue incorporada la Intendencia de Marina cuya dirección, como se analizará posteriormente, recayó en Montalvo a título individual, ya que la institución intendencial como tal jamás se implantó en La Habana durante el siglo XVIII. En esta nueva estructura institucional-política se acabó insertando las necesarias reformas tributarias aludidas, sin las cuales el nivel de operatividad del sistema de intendencia en Cuba hubiera sido fútil.

Ahora bien, una parte de la historiografía ha seguido la interpretación de Alan Kuethe para quien la incorporación de estas nuevas instituciones y reformas fiscales vino antecedida de una especie de acuerdo o negociación con la élite local⁶⁷⁶. Sin embargo, una atenta mirada al pasado de esa misma élite, escasamente abocada al apoyo financiero de su entramado militar, y en cierta forma, responsable del desastre de 1762, nos sitúa ante un escenario diferente. Madrid difícilmente podría negociar con aquellos que apenas habían aportado a la Marina y al Ejército en los años precedentes, y que pese a ello, mantenían sus riquezas protegidas por el propio sistema. Lo que Ricla y O'Reilly traían bajo el brazo era un paquete de medidas homogéneo, del que no se podía deslindar la fiscalidad del Ejército o la Armada. Como hemos

⁶⁷³ NÁTER, Laura. *El tabaco y las finanzas del imperio español: Nueva España y la metrópoli, 1760-1810*. Tesis doctoral. El Colegio de México 2000, pp. 115 y ss.

⁶⁷⁴ PARCERO, Celia. «Comercio y contrabando en Cuba, (1760-1766)». *El Sistema atlántico español: (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons 2005, pp. 259-260.

⁶⁷⁵ AMORES CARREDANO, Juan Bosco. «La intendencia de ejército y hacienda de Cuba origen y primera organización (1765-1775)». *XI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*. Buenos Aires: 4 al 9 de septiembre de 1995: actas y estudios, Vol. 4, 1997, pp. 9-30.

⁶⁷⁶ Esta tesis está recogida principalmente en: KUETHE, Allan J. «El Marqués de Esquilache, Alejandro O'Reilly y las reformas de Carlos III en Cuba». *Memoria del IV Congreso Venezolano de Historia, vol. II*. Caracas: Academia de la Historia 1983, pp. 119-134; y con más detalle en «Absolutism and Enlightened Reform: Charles III, the Establishment of the alcabala, and Commercial Reorganization in Cuba». *Past and Present*, 109. 1985, pp. 118-143 (en colaboración con G. Douglass Inglis).

escrito en otro lugar, «cuando Riela acomete los pasos para hacer que la élite acepte el hecho de mejorar su sistema defensivo partiendo de un cambio en el *status quo* fiscal, está ya, en realidad, hablando sobre hechos consumados pues, efectivamente, el 3 de julio de 1763, incluso antes de que los ingleses se hubiesen marchado oficialmente de La Habana, llegaba desde Madrid la orden para crear la Intendencia de Marina de La Habana»⁶⁷⁷. Es más, la supuesta temerosa respuesta de Arriaga respecto de que se tratara estos asuntos con la élite de la forma más comedida posible, choca frontalmente con su reconocimiento de que con las medidas fiscales quienes más ganaban era la propia élite local⁶⁷⁸. En 1763, dos años antes del decreto liberalizador, Riela había informado a Arriaga de que con las acciones que se estaban implementando en conjunción con la élite local, lo que se pretendía era que Cuba «contribuyera con sus propios medios» a los gastos navales y del Ejército⁶⁷⁹. Estas gestiones no podían ser sino un estímulo para los hacendados y ricos hombres de La Habana puesto que esta pequeña gran revolución institucional solo les beneficiaba a ellos. Fueron los hacendados y ricos comerciantes habaneros quienes obtuvieron puestos destacados en la Intendencia de Ejército, en el arsenal, o en la tesorería, por no hablar de la creciente inserción de sus hijos en la oficialidad de las unidades militares cubanas. Como se verá más adelante, el hecho de que estos poderosos hombres comiencen a nutrir a la hacienda habanera de empréstitos está directamente relacionado con los beneficios del nuevo organigrama institucional y fiscal cubano. Difícilmente un hombre como Arriaga, oficial naval y perfecto conocedor de la realidad caribeña y habanera, podía no entender la concomitancia de intereses entre Madrid y Cuba, y menos aún no ser capaz de percibir que su Ministerio de Marina sería el gran beneficiado en el astillero habanero. La supuesta oposición de Arriaga⁶⁸⁰ no lo fue por las medidas introducidas ni por la necesidad de que la élite habanera se insertase definitivamente en la Administración militar de la isla caribeña, sino más bien porque no era amigo de cambios bruscos.

Un dato revelador nos impulsa a sostener en los hombros de Arriaga el notable impulso de la Armada, y en especial del astillero cubano, que permitirá a su vez la paridad numérica de las flotas española y francesa en 1775⁶⁸¹. Desde 1766, y una vez que las reformas cubanas estaban empezando a ser operativas, Arriaga tomó la audaz decisión de trasladar el grueso de la construcción de navíos a La Habana, sin duda ante la tenaz oposición de Jorge Juan (desplazado de la dirección de construcción naval por el ministro un año antes) y de los defensores de concentrar la continuación del programa naval en los astilleros

⁶⁷⁷ AMORES, Juan Bosco y SERRANO, José Manuel. «El conde de Riela y las reformas fiscales en Cuba (1763-1765) ¿negociación o imposición?». *Orbis incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo: homenaje al profesor Luis Navarro García*, Vol. 1. Huelva: Universidad de Huelva 2007, p. 391.

⁶⁷⁸ *Ibidem*, p. 398.

⁶⁷⁹ AGI, Santo Domingo, 1973, Riela a Arriaga, 14 de diciembre de 1763.

⁶⁸⁰ KUETHE, Allan J. «Ministros y consejeros en la formación de la política colonial de Carlos III, 1763-1776». *Tiempos de América*, n.º 2. 1998, pp. 36-40.

⁶⁸¹ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 341.

peninsulares⁶⁸². Esta medida, sin duda, estuvo tomada por múltiples motivos. Los astilleros peninsulares tenían una crónica falta de maderas de calidad; maderas que en Cuba estaban disponibles. Igualmente, los costos peninsulares eran considerados excesivos debido a la permanente falta de previsión en la política de suministros y a la eterna pugna con los asentistas. Aunque ahora se había tomado la decisión de que las construcciones fuesen por administración directa del Estado, lo cierto es que este factor era de tangencial importancia frente a la escasez de recursos y su disponibilidad. En La Habana, en cambio, esos recursos estaban, aparentemente, mucho más accesibles. Finalmente, el sistema de financiación era vital, y en este sentido La Habana y las reformas fiscal-comerciales introducidas la favorecían notablemente. El dinero mexicano estaba mucho más disponible y más cerca que los entresijos contables que había que hacer en la península para que el numerario fuese a parar a los astilleros. Como bien ha demostrado Sergio Solbes, los dineros de la Armada no procedían únicamente de los fondos trasladados de la Tesorería General, sino también de las tesorerías de ejército, estableciendo, por tanto, diversos canales de financiación y gestión que ralentizaba la eficacia de los gastos navales⁶⁸³. En La Habana, en cambio, todo era más simple y dinámico. La financiación o bien procedía de México o bien del notable incremento de las rentas locales gracias a las reformas fiscal-comerciales, a lo que habría que añadir la suculenta (pero nunca gratuita) aportación vía préstamos de los ricos habaneros.

Durante el periodo de Arriaga La Habana volvió a ser el astillero más dinámico y fructífero de la monarquía en término de construcción de nuevas unidades. Y esto fue así no solo por el permanente trabajo del bailío obcecado en reconstruir en todo su esplendor el puerto y su astillero, sino porque después de 1763 hubo un notable interés por militarizar lo más pronto posible Cuba para convertirla en la lanzadera de la revancha frente a los ingleses. El periodo antecedente al gran éxito español durante la guerra de 1779 a 1783 estuvo protagonizado (hasta su muerte) por el propio Arriaga, y la política de expansión naval de estos años nunca pudo haberse logrado sin el empuje, eficacia y callado trabajo del secretario de Marina e Indias. Los acontecimientos diplomáticos anteriores al estallido de la guerra (que serán analizados en otro lugar) prueban que la expansión naval a ambos lados del hemisferio y la concreción de reformas de profundo calado en Cuba (auspiciadas o aprobadas por Arriaga) pusieron sobre el tapete una poderosa flota de guerra y una base naval de primera magnitud (La Habana) sin la cual hubiera sido imposible el éxito militar. Y no podemos olvidar que una parte ostensiblemente importante de esta segunda etapa gloriosa para el astillero cubana se debió directamente a las órdenes, interés y eficacia organizativa del inagotable bailío.

⁶⁸² BAUDOT, María. *Julián de Arriaga y Rivera una vida al servicio de La Marina, (1700-1776)*. Tesis doctoral. Madrid: UNED 2010, p. 432.

⁶⁸³ SOLBER, Sergio. «El control del gasto de la Marina en las Secretarías de Estado y del Despacho. Los pagos de la Tesorería General en la primera mitad del siglo XVIII» en *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Madrid: Polifemo 2014, pp. 147-194.

En enero de 1776 Pedro González Castejón tomó el relevo de Arriaga al frente de la Secretaría de Marina tras la muerte de este último. No podía haber mejor relevo. González Castejón no solo había ascendido al cargo de inspector general de Marina en 1772 bajo la protección de Arriaga, sino que también era un perfecto conocedor de la realidad cubana. Allá se encontraba en 1762 cuando el desastre asomó por el puerto y su trayectoria como marino y comandante de navíos le había llevado a conocer perfectamente los entresijos de todos los departamentos navales.

Sin embargo, desde el punto de vista institucional, la llegada al control de los asuntos navales de González Castejón supuso el triunfo definitivo de la espada frente a la pluma tras una larga pugna, y un gradual aumento de la militarización administrativa de la Armada. Este aspecto, que sin duda no gustó a los hombres del Cuerpo del Ministerio y ocasionó cierta desafección, no ocasionó ningún desbarajuste en la trayectoria iniciada anteriormente de reforzamiento de la Armada, ni ningún colapso administrativo. Hasta cierto punto podría incluso considerarse una evolución lógica tras largos años de preocupaciones por la financiación y consolidación del gasto naval. Una vez que este hubo dado innegables frutos desde la época de Arriaga, no parece que hubiese especial trascendencia porque los militares tuviesen mayor control sobre los asuntos navales, incluyendo los referentes a la gestión y fiscalización de los presupuestos, indispensables, obviamente, para el proyecto de expansión naval.

En cualquier caso, la base de este profundo cambio fue la introducción de la figura del inspector general en las Ordenanzas aprobadas por Castejón en abril de 1776, que sin duda ya estaba en la mente de su mentor y antecesor. La preeminencia fiscalizadora de la imponente figura del inspector general ahogó, en cierta forma, la autonomía relativa de los intendentes en los arsenales (vacíándolos de contenido interventor), y burocratizó en exceso los mecanismos de control financiero justo en un momento en que la política exterior española necesitaba simplicidad y sencillez cuando en el horizonte asomaban vientos de guerra. Sin embargo, la complejidad en la toma de decisiones dejó paso a un tratamiento más profesional y equilibrado entre las necesidades reales de la Armada y los intereses de los antaño intendentes fiscalizadores. Igualmente, y en cierta forma, estas ordenanzas seguían la senda de la última aportación institucional de Arriaga de 1772, cuando con la Ordenanza de Pertrechos se creaba el empleo de comandante del Arsenal, iniciando, de esta forma, el triunfo de los militares solidificado en época de Castejón. No hay que olvidar que con el cargo de comandante del arsenal se creaba la significativa Junta de Departamento, compuesta por el propio comandante, el intendente de Marina y cinco oficiales, y cuyas decisiones (que debían ser por mayoría) afectaban a la contratación y suministros navales, esenciales para todo plan de rearme naval. Esta «revolución» iniciada por Arriaga debilitaba la posición del intendente (para el caso habanero, a Montalvo), y hacía bascular políticamente la gestión del astillero a un grupo que era dependiente de diversas instituciones.

Así, mientras el comandante y demás oficiales dependían jerárquicamente de la Secretaría de Marina, el intendente rendía cuentas al ministro de Hacienda.

La principal aportación de las Ordenanzas de 1776 de González Castejón fue una profunda reorganización política y funcional en el seno de los astilleros que afectaba a su vez a la elaboración de los presupuestos navales, vitales para la consecución del objetivo estratégico del incremento de la potencia de la Armada. Penalizando, como se ha dicho, la posición del intendente, ahora las diversas autoridades del astillero ganaban poder de decisión escalonando, a través de diversos documentos, la elaboración de los presupuestos, todo ello generando mediante la Junta Naval el informe final de las necesidades departamentales que, vía Secretaría de Marina, previamente se había solicitado⁶⁸⁴. El presupuesto final era remitido al Ministerio de Marina que, tras su aprobación (tenía carácter anual) lo notificaba al Ministerio de Hacienda para que liberase las cantidades desde la Tesorería General⁶⁸⁵. La idea era bastante sencilla: adecuar el presupuesto en función de los ramos concretos, y generar un estado eficaz de los gastos reales que la Armada necesitaba. La clave para que el nuevo organigrama funcionase era la perfecta concomitancia de intereses respecto de los asuntos navales entre ambos Ministerios (Marina y Hacienda) algo que se logró gracias a la buena relación entre Castejón y Múzquiz, y a que en el diseño del proyecto monárquico ambos tenían los mismos intereses. Evitadas, así, las luchas ministeriales, los resultados lograron alcanzar las metas (aparentemente) deseadas, siendo el principal escollo la fiscalización de los dineros de la Armada, aspecto este en el que Hacienda fue especialmente recelosa utilizando la figura del intendente, que le era aun directamente dependiente.

Esta innovación, sin embargo, ya estaba operando en La Habana desde 1764 aunque a niveles diferentes. Una década antes de que los presupuestos navales cambiasen el panorama de las relaciones entre los funcionarios departamentales, y entre estos y los respectivos ministerios, en La Habana el infatigable Montalvo ya utilizaba amplios presupuestos de consignaciones de cara al relanzamiento del astillero. Es cierto que estos presupuestos no seguían las instrucciones que en su momento emanaron de las reglamentaciones de 1772 y 1776, según las cuales, la consignación debía tener cuentas separadas por ramos en función de las necesidades y la planificación de los objetivos. En La Habana, estos presupuestos eran bastante genéricos y hacían por lo común referencia a gastos proyectados para la construcción naval, y de suministros y vituallas. Sin embargo, su propia simplicidad otorgaba a este tipo de presupuesto una amplia flexibilidad, permitiendo los cambios de rubros o los trasvases de los mismos en función de la realidad imperante en cada momento. Atados en la península al sistema Castejón de consignaciones, las juntas departamentales operaban a unos niveles de rigidez que estaban totalmente

⁶⁸⁴ GÓMEZ-JUÁREZ DE LA TORRE, Fernando Ignacio. «Entre la paz y la guerra: del presupuesto general de caudales a las partidas de gasto en el Departamento Naval de Cartagena, 1778-1780». *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16. 2016, pp. 173 y ss.

⁶⁸⁵ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. «El sistema económico». *Op. cit.*, pp. 394 y ss.

ausentes en Cuba. Es muy posible que esta eficacia en la simplicidad operativa de los presupuestos y su control en La Habana, significasen un acicate para el relanzamiento de la expansión del programa naval que fue en América, aparentemente, mucho más dinámico que en la península.

Todas estas cuestiones fiscalizadoras y reestructuraciones en los departamentos navales no representaron, sin embargo, un freno para el incremento gradual del poder naval español. Aunque los militares lograron ganar esta batalla por el control de la Armada, las bases anteriores eran lo suficientemente sólidas como para que afectara en muy poco a la dinámica de la gestión de los asuntos navales. Es cierto que se produjo una desaceleración en el ritmo constructivo, pero más a causa de la coyuntura bélica (guerra de 1779 a 1783) que a un cambio de actitud o una radical modificación de los parámetros de gestión. De hecho, el plan de rearme naval del ministerio de Castejón no fue sino una continuación del ya iniciado en la época de Ensenada, pero con Carlos III (como hemos visto) adquirió tintes de inserción en un proyecto global de colaboración con Francia y que tuvo continuidad tanto con Arriaga como con su sucesor. En cierta manera en España no se hacía sino proseguir la línea comenzada por el poderoso ministro francés Choiseul, para quien la política naval expansiva formaba parte de una estrategia común⁶⁸⁶. La creación del Cuerpo de Ingenieros Navales en 1765 culminaba y empujaba, en este sentido, un proceso de modernización de la construcción naval que tendría en la época de Carlos III su momento álgido⁶⁸⁷, y una elaborada continuidad durante el ministerio de Castejón.

La alianza franco-española no solo reflejaba intereses políticos y dinásticos, además de la consabida animadversión hacia Inglaterra, sino también transferencias tecnológicas para generar un sistema naval común que se opusiera al incremento del poder naval inglés. La presencia de Francisco Gautier en España y la concreción de un programa naval bajo los auspicios tecnológicos de Francia suponían un salto cualitativo para la construcción naval en España. Pese a que el gasto naval en los primeros años del reinado de Carlos III no pareció incrementarse al mismo nivel que las ambiciones constructivas⁶⁸⁸, no hay que olvidar que en América se consumían enormes cantidades de numerario que no se reflejaban en las cuentas públicas de Madrid. Sin embargo, los resultados fueron más que óptimos, y España pudo alcanzar la paridad en navíos de línea con Francia en 1775, justo antes del comienzo de la revolución de las Trece Colonias⁶⁸⁹.

Los resultados de la gestión del binomio Arriaga-Castejón ponen en entredicho la crítica historiográfica que ambos obtuvieron, señalados (muy a la

⁶⁸⁶ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglo XVI-XVIII)*. Madrid: IberoAmericana 2011, p. 314.

⁶⁸⁷ *Ibidem*, p. 331.

⁶⁸⁸ *Ibidem*, p. 340.

⁶⁸⁹ GLETE, Jan. *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and América, 1500-1860*. Estocolmo: Almqvist and Wiksell International 1993, pp. 273 y ss.

ligera) como frenos a la política de expansión naval militar. Sin embargo, los hechos muestran una realidad bien distinta. En el largo periodo que nos ocupa (1754-1783) la Armada española duplicó el número de unidades disponibles respecto a los momentos previos al desastre de 1762, mostrando una inusitada actividad en todos los astilleros. En ese tiempo Cartagena produjo no menos de 43 buques, de los que 15 fueron navíos; La Carraca 11, incluyendo 4 navíos; El Ferrol nada menos que 80 unidades navales, de las que 27 fueron navíos; Guarnizo 20 buques, con 15 navíos entre ellos; y finalmente La Habana, con una producción de 51 unidades, de las que 16 fueron nuevos navíos de combate. Nunca antes, y nunca después, la práctica totalidad de los astilleros españoles a ambos lados del Atlántico mostraron una actividad tan creciente y sobresaliente para el conjunto de la Armada.

Un antiguo inspector general, Antonio Valdés, reemplazó a González Castejón al frente de Marina en 1783. Durante su mandato, que se prolongó hasta 1795, se aprobaron las Ordenanzas Generales de Marina en 1793 que trataban de poner al día la enorme acumulación de normativas desde que fuese emitida en 1748 las anteriores ordenanzas generales. A efectos prácticos, la nueva disposición de 1793 mantenía la política ya fijada de sustraer a los intendentes sus atribuciones antiguas, dejando al Cuerpo General el control efectivo del aparato financiero de la Armada.

La única gran novedad durante este tiempo fue la reestructuración que se hizo de la Secretaría de Indias cuyos negocios se dividieron en dos en 1787, uno encargado de Gracia y Justicia, y el otro para Guerra, Hacienda, Comercio y Navegación. Valdés ostentó este último despacho al tiempo que mantenía la cartera de Marina con un claro interés económico. La enorme presión que sobre la Secretaría de Hacienda ejercía anualmente el presupuesto naval provocó que se vinculara al titular de Marina los aspectos de Indias para canalizar parte del peso financiero. En efecto, y para evitar malentendidos, el decreto de 8 de julio de 1787 (Ley XIII) establecía los asuntos, negocios y competencias tanto de la Secretaría de Marina como de la nueva duplicidad de despachos de Indias⁶⁹⁰. El apartado 7 es especialmente importante puesto que por primera vez se indicaba con precisión que los secretarios de Indias debían facilitar «caudales para costear la mitad o la tercera parte de los enormes gastos que causa la Marina Real, a que es preciso atender como apoyo necesario y principal del gobierno y conservación de los dominios de Indias». Hasta ese momento, el peso de los recursos económicos hacia la Marina recaía en la Secretaría de Hacienda a través de la Superintendencia General, órgano este último que canalizaba y centralizaba todos los ingresos de la Corona. Ahora se establecía un nexo de unión específico entre los recursos indianos (a través del despacho de Hacienda de Indias) con los gastos navales dependientes de la Secretaría de Marina. Para evitar nuevas fricciones se puso en una «sola mano» ambos elementos, es decir, bajo Valdés. Igualmente, el decreto establecía la utilización

⁶⁹⁰ *Novísima recopilación de las leyes de España*. Madrid: 1805, Libro III, Título VI, p. 42.

completa de los productos del tabaco indiano con fines de financiación naval, separándolos completamente de los recursos de la Secretaría de Hacienda.

Esta nueva planta prueba la enorme preocupación por los recursos financieros de Marina y denota una notable crisis presupuestaria para hacer frente a los elevados gastos navales a ambos lados del Atlántico tras la victoria en la guerra de 1783. Sin embargo, en 1790 (ya con Carlos IV en el trono) se decretó la abolición de este nuevo entramado, haciéndose desaparecer la Secretaría de Indias y distribuyendo sus negocios entre las restantes cinco Secretarías. Aunque no se ha tenido en cuenta, la eliminación de la Secretaría de Indias no afectó en absoluto a la relación creada en 1787 entre los recursos indianos y la Secretaría de Marina, que se mantuvo como una de las cinco supervivientes. En efecto, el Decreto de 25 de abril de 1790 por el que se hacía desaparecer la vieja Secretaría indiana, dejaba patente en el apartado 10 que se mantenía inalterable la relación existente entre los negocios de Indias y Marina según el decreto de 1787⁶⁹¹. A efectos prácticos esto suponía dejar en manos del secretario de Marina enormes fondos provenientes directamente de Indias, aunque bien es cierto que bajo la supervisión del superintendente de Hacienda.

Los resultados de Valdés no se hicieron esperar. Fiel continuador a efectos prácticos de sus predecesores en cuanto al aumento de la potencia naval de la Armada, durante su ministerio esta llegó a su máximo cénit, no solo en cuanto al número de navíos, sino también respecto de la calidad de los oficiales, el aumento de la marinería y la constante innovación tecnológica⁶⁹². Sin embargo, también durante su ministerio comenzaron a asomar negros nubarrones en el horizonte.

Las enormes deudas causadas por la guerra de 1779 a 1783 generaron una enorme preocupación en la Corte que a su vez provocó una lenta disminución de las partidas destinadas a la Armada. La pugna entre Marina y Hacienda rompió un largo periodo de cierta concomitancia y comprensión entre ambos ministerios, ya que Hacienda fue crecientemente reticente a aportar dineros a la Armada, escudándose en que disponía de los fondos indianos y el producto del tabaco. Sin embargo, la creciente presión internacional sobre el menos capaz de los Borbones del siglo XVIII (Carlos IV) tuvo un efecto devastador para la Armada que se vio en la difícil disyuntiva de mantener una enorme flota (e incluso incrementarla) al tiempo que era señalado por no pocos (en especial dentro del Ministerio de Hacienda) como el gran causante de las desgracias presupuestarias del Estado. Como consecuencia, España se encontró frente a una cruel ironía justo antes del comienzo de las guerras napoleónicas: disponía de una enorme flota, pero lenta e inexorablemente fue declinando ante la escasez de recursos para sostenerla a causa de la falta de previsión estratégica respecto del papel que debía jugar la Marina de guerra española desde la década de 1790.

⁶⁹¹ *Ibidem*, p. 45.

⁶⁹² GUIMERÁ, Agustín. «Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Charles Middleton (1778-1808)», en *Un Estado militar: España, 1650-1820*. Madrid: Editorial Actas 2012, p. 190.

La Intendencia y la revitalización de la fábrica de bajeles, 1765-1779

El año de 1765 se inició con buenas perspectivas tras el largo calvario iniciado en 1762. La creación de la Intendencia de Marina en 1763, a la que vino a unirse la Intendencia de Hacienda y Ejército al año siguiente, supuso un espaldarazo a la actividad económica de La Habana, y principalmente a su astillero. Aunque se le ha dado mucha más trascendencia política y económica a la Intendencia de Ejército, lo cierto es que la revitalización del astillero acabó siendo un factor tan importante o más que la propia dinámica anexa al universo de las tropas y las fortificaciones. Todo el programa de rearme naval que, como hemos analizado, estaba realmente en la mente de Arriaga, repercutió positivamente en la dinamización económica de Cuba, haciendo confluir actores antes distantes y poco propicios a insertarse en los negocios navales, y generando una frenética actividad constructiva que tuvo en la decisión política de focalizar la construcción naval en La Habana su principal motivo. Sin embargo, las decisiones políticas por sí mismas no construyen barcos. Por tal evidente eventualidad, lo primero que se consideró tras el desastre de 1762 fue otorgar al astillero de una institución eficaz, centralizada en su organigrama pero al mismo tiempo polivalente, capaz de tomar decisiones políticas respecto de la continuación de la fábrica de navíos, pero al mismo tiempo, anclada en la realidad práctica y trayectoria histórica de La Habana como referente ineludible para la Armada. Esta institución fue la Intendencia de Marina.

La Intendencia como tal operó a dos niveles diferentes. Por una parte, a escala *legal-institucional*, en la capital cubana jamás se implementó el sistema departamental intendencial como en la península. Como ya se ha señalado anteriormente, lo que se hizo fue trasladar la *idea* de la Intendencia en la persona de Montalvo quien hasta su muerte en 1778 actuó legal y prácticamente como intendente de Marina. Sin embargo, tras su desaparición nunca más se nombró un intendente y se operó en el astillero siguiendo criterios poco ortodoxos. Nominalmente, siguieron existiendo las figuras más representativas de un sistema intendencial, incluyendo la Junta Naval, pero las relaciones de poder, los circuitos de órdenes y la canalización de la financiación necesaria discurrían por cauces propiamente Americanos, en los que las posiciones del virrey de México y del capitán general se agigantaron con el paso del tiempo. Por otra parte, y a nivel *funcional*, la Intendencia operó exactamente al mismo nivel que las intendencias navales en España, promoviendo una profunda reestructuración de las jerarquías de poder en el astillero con objetivos delimitados y trayectorias opacas. En este sentido, los principios de eficacia en la gestión de recursos, el control de los mismos, la profesionalización de sus principales actores, y la adecuación de los objetivos al proyecto político demandado por Madrid fueron, en La Habana, singularmente similares al de las intendencias peninsulares, tanto con Montalvo al frente, como tras su desaparición.

Esta extraña manera de anclaje en el tablero habanero de un intendente sin intendencia pero con todo el aparataje intencional incluido (difícil juego de palabras), representó, empero, una hábil solución política de Madrid ante el dilema de qué hacer con el astillero cubano en un momento de máximas urgencias navales (tras el desastre de 1762), pero respetando y comprendiendo la singularidad propia de todo territorio Americano en la que los juegos de poder, las rivalidades jurisdiccionales y los canales por el que discurrían órdenes y dinero eran singularmente diferentes a los que operaban en la España peninsular. El dilema, empero, era aparentemente fácil de solucionar si se tiene en cuenta la idiosincrasia Americana y sus relaciones con el gobierno central en la península. La implementación legal de la Intendencia Naval habría supuesto la difícil inserción a más de 8.000 kms de una institución que, legalmente, debía estar bajo el control del Ministerio de Marina, pero nutriéndose de fondos del de Indias. Si a esto añadimos la posición del virrey, el resultado hubiera sido un complicado sistema jurisdiccional y de ámbitos de aplicación de las normas que en América siempre tenían una natural tendencia centrífuga. Como es bien sabido, de 1754 a 1776, las Secretarías de Marina e Indias estaban técnicamente separadas, pero al estar bajo la mano del mismo ministro (Arriaga) desaparecía todo conflicto de intereses entre ambas instancias. Pero desde esa fecha, Marina cayó bajo el control de Castejón, mientras Indias fue ocupada por el todopoderoso José de Gálvez, cuyas relaciones con Castejón nunca fueron especialmente amistosas. Aunque esto no se sabía en 1763, resultaba bastante obvio que la Intendencia Naval podría entrar en conflicto fácilmente con las demás autoridades cubanas, máxime si se tiene en cuenta que al mismo tiempo se implementó la Intendencia de Ejército y Hacienda⁶⁹³, supeditada al gobernador capitán general (aunque con funciones muy diferentes) y dependiente jerárquicamente de la Secretaría de Indias en España. Igualmente, hay que tener en cuenta los cauces de financiación. En la península los departamentos navales recibían sus consignaciones (presupuestos) de la Tesorería General (Secretaría de Hacienda) y/o de los intendentes de Ejército de su jurisdicción (de igual manera sujetos a Hacienda), por lo que la Armada solo tenía que gestionar esos fondos y dar cuenta posteriormente de los gastos ante los Tribunales de cuenta adscritos a la Secretaría de Hacienda. En cambio, en América, el astillero habanero recibía los fondos necesarios del virrey, del intendente de Ejército (tras 1764) y/o de los impuestos locales y préstamos. En cualquiera de estos casos, todos esos dineros eran fiscalizados por la Secretaría de Indias (en concreto, por la Junta de Hacienda de Indias), y para complicar más el asunto, las tesorerías Americanas (incluyendo en este caso la del astillero) debían rendir cuentas ante el Tribunal correspondiente del Consejo de Indias, que mantuvo esta función tras la extinción política del sistema polisindial de principios del siglo XVIII. Todo esto significaba que a efectos tanto

⁶⁹³ Los mejores trabajos sobre la Intendencia en Indias siguen siendo los de: PIETSCHMANN, Horst. *Las reformas borbónicas y el sistema de intendencias en Nueva España. Un estudio político administrativo*. México: FCE 1996; JAUREGUI, y Luis. *La Real Hacienda de Nueva España. Su administración en época de los intendentes, 1786-1821*. México: UNAM 1999.

prácticos, como políticos e incluso geográficos, el traslado a La Habana de la institución intendencial de Marina habría supuesto un disparate administrativo con graves riesgos de disputas con las autoridades Americanas. Aunque la tendencia a lo largo del siglo XVIII fue la creación de un órgano capaz de controlar los dineros de la monarquía, la inevitabilidad de la larga distancia al continente Americano y su histórica singularidad aconsejaban no hacer experimentos peligrosos para la propia estabilidad del sistema entero. De hecho, no fue hasta 1790 cuando la Secretaría y negocios de Indias acabó desapareciendo, diluyéndose todas sus tareas entre las restantes secretarías⁶⁹⁴, de manera que por primera vez en la historia de las relaciones metrópoli-colonias, los asuntos de hacienda o marina estaban, efectivamente, unidos en ambos hemisferios.

Todo ello explica por qué desde 1763 en ninguna documentación oficial hay una mención expresa al departamento naval de La Habana como Intendencia de Marina, como también el hecho de que en las disposiciones oficiales del resto de siglo los cambios, reformas o reestructuraciones que afecten a la Armada incluirán, por lo común, un apartado diferente respecto al astillero habanero, separado de aquellas normas que afectaban conjuntamente a los departamentos navales peninsulares claramente señalados como intendencias.

En cualquier caso, a partir de 1763 se puso en marcha la rueda que convertía, *funcionalmente*, el astillero cubano en una Intendencia Naval controlada por Lorenzo Montalvo. Habida cuenta de que uno de los principales objetivos de la reforma era la eficacia operativa del astillero, y por supuesto, un mejor control del gasto público, la primera medida que se tomó fue la unificación contable y de caja que llevaba operando separadamente desde comienzos de siglo. En efecto, en julio de 1763 las dos ramas y cajas de la Tesorería Naval se fusionaron (la de sostenimiento de escuadras y la de construcción de bajeles), con la idea de fiscalizar más eficientemente los dineros y organizar racionalmente toda la burocracia. Los esfuerzos, en este sentido, caminaron en una única dirección: continuar con el programa constructivo naval pero desde una base de maximización de los recursos.

En efecto, en la Real Orden de 16 de abril de 1763 encontramos el origen de esta nueva etapa. Con esta disposición Madrid ordenaba no solo la continuación de la construcción de navíos de guerra, sino que además aumentaba sus portes, hasta los 80 cañones, y solicitaba una aceleración del proceso constructivo. Obviamente, se pretendía cubrir cuanto antes las enormes bajas causadas en las listas de la Armada Real tras la pérdida de una docena de navíos en 1762, pero también, y esto es muy importante, se quería poner en marcha un agudo e incisivo plan de rearme naval y militar que en nada tendría que envidiar a los proyectados por Ensenada años atrás. En este sentido, no hay que perder de vista el papel de Arriaga. Recordemos que fue el primero que ordenó la continuación de la fábrica naval en 1764, solo dos años después de la caída de La Habana, y que fue quien más hincapié hizo en el relanzamiento de los

⁶⁹⁴ *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*. Madrid: Boix, 1841, Libro III, Título VI, Ley XVI, p. 45.

buques habaneros. Paralelamente, Arriaga, apenas secada la tinta del tratado de París, ordenó en abril de 1763 la continuación y aceleración del programa naval en La Habana e inició un agudo proyecto de recomposición de hombres y funciones en su astillero. Aunque la historiografía no lo ha resaltado lo suficiente, el hecho de que fuera un ministro con muy dilatada experiencia naval, y que conociera muy bien el papel de América en el conjunto de la defensa imperial (había sido gobernador de Venezuela), sin duda influyó en sus decisiones en torno al astillero de La Habana durante más de una década.

El gran beneficiado, además de la propia ciudad y su entorno, fue el omnipresente Montalvo quien, como flamante primer intendente de Marina, veía fortalecida su posición gracias al bailío. Ahora ya podía ser intendente de derecho, además de hecho. Nadie en el astillero, ni siquiera el gobernador, podía discutirle los asuntos directamente relacionados con la fábrica naval o con las escuadras. Adquirió un poder que se vio, obviamente, aumentado por su notable experiencia y sus dotes innatas para el cargo. Sus contactos en la ciudad, y sus excelentes relaciones con la élite habanera, sin duda fueron otros elementos que jugaron a su favor. Además, y como colofón, fue premiado por Carlos III con el título nobiliario de Conde de Macuriges, por sus servicios durante la ocupación inglesa de 1762⁶⁹⁵.

Con tal estado de capacidad operativa y con un gran margen de libertad de maniobra (no hay que olvidar la distancia a Madrid), Montalvo se apresuró a poner en marcha el dispositivo que permitiera hacer realidad los sueños de Arriaga. Por de pronto, las obras de los nuevos navíos que se estaban construyendo, *San Carlos* y *San Fernando*, ambos de 80 cañones, estaban muy avanzadas a principios de 1765. El único problema para el intendente era el dinero de México y la amplia necesidad de maderas que estaba teniendo. Los cortes iban a buen ritmo, pero, una vez restauradas completamente las gradas destruidas por la ocupación inglesa, se pusieron quillas de otros dos nuevos navíos, otro de 80 y uno de 64 cañones lo que generaba una obvia necesidad de maderamen. Esto absorbía una enorme cantidad de materia prima y de fuerza laboral, algo de lo que no andaba muy sobrado el arsenal. Esto explicaría, probablemente, por qué se aumentó sustancialmente la mano de obra esclava directamente relacionada con el astillero⁶⁹⁶.

Al comenzar el mes de marzo de 1765 el *San Carlos* tenía concluida completamente la primera cubierta, así como todos los pañoles de la bodega; se habían comenzado también los trabajos en la segunda cubierta y la segunda batería, y se le había dado estopa a la cubierta acabada y a las diferentes cintas. El *San Fernando* tenía únicamente un mes de retraso con respecto a las obras de su gemelo, de manera que las noticias recibidas en Madrid eran de lo más positivas y sin duda del agrado de Arriaga⁶⁹⁷. La rapidez con que

⁶⁹⁵ Título concedido el 28 de junio de 1765.

⁶⁹⁶ MESTRE, María y MATAMOROS, David. «La organización del astillero de La Habana durante el siglo XVIII», en *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, n.º 34. 1997, p. 100.

⁶⁹⁷ AGS Marina, 335, Montalvo a Arriaga, 2 de febrero de 1765.

avanzaban las obras hizo posible el milagro de ver cuatro quillas al mismo tiempo, algo que solo había ocurrido en el momento álgido del periodo del asiento de La Compañía. Tanto trabajo, bajo la atenta mirada del constructor Pedro de Acosta, dio sus frutos el 30 de abril de 1765, cuando se botó finalmente el *San Carlos*, seguido el 24 de julio del *San Fernando*⁶⁹⁸. El intendente no cabía en sí de gozo. No tardó ni un mes en anunciar a Madrid su intención de comenzar nuevas construcciones, incluyendo algún que otro buque para el arrastre de madera. Además, el costo del *San Carlos* había sido de 116.000 pesos, es decir, treinta mil menos que lo que costó el *Rayo*, en 1749, de igual porte, y eso que en aquella época tanto los salarios de la maestranza como la madera eran mucho más baratos⁶⁹⁹. Estas noticias coincidían también con las informaciones que en julio del mismo año se enviaron a España notificando que se habían entregado al apoderado de la Real Compañía (ya extinta) nada menos que 96.028 pesos que aún se le debían por la construcción del *Rayo* y *Fénix*⁷⁰⁰, demostración palmaria del mal negocio que representó aquel asiento.

En el otoño no solo estaban ya concluidos los dos navíos anteriores, sino que se continuaba trabajando a excelente ritmo con los nuevos navíos: el *Santiago*, de porte de 64 cañones, y otro de 80 cañones que en ese momento aún no tenía nombre definido, pero que acabaría siendo el *San Luis*⁷⁰¹. Al tiempo, por supuesto, se seguían carenando navíos, como el *Héctor*, que llevaba ya varias semanas consumiendo ingentes cantidades de material del almacén. Sin embargo, las previsiones de trabajo y gastos en el astillero no eran buenas, pues estaba a punto de llegar una nueva flota que sin duda le ocasionaría enormes expendios. Por eso, la prioridad desde finales de 1765 fue el dinero. Montalvo se mostró muy preocupado por la falta de numerario mexicano, y eso que contó con la benevolencia de varios vecinos y comerciantes habaneros que prestaron la nada despreciable cifra de 131.000 pesos⁷⁰². Sin embargo, en los últimos meses de 1765 las obligaciones se acumularon sobremanera.

*«No es de menos consideración el pagamento del vino, el de gratificaciones de mesa, sueldos y cuantos gastos que se hacen precisos para conservar los equipajes y buques de esta escuadra, y despachar a España el navío Brillante, que espero de Cartagena de Indias, con necesidad de carena, y en el descubierto de dos años de pagas; los dos de 80 cañones San Carlos y San Fernando, y las fragatas y urcas que deben venir con oficiales, gente y pertrechos para su apresto, y otras atenciones del real servicio»*⁷⁰³.

⁶⁹⁸ AGS Marina, 335, Montalvo a Arriaga, 3 de agosto de 1765.

⁶⁹⁹ AGS Marina, 349, informe de 29 de agosto de 1772.

⁷⁰⁰ AGNM, Marina, Tomo 83.

⁷⁰¹ AGS Marina, 335, Montalvo a Arriaga, 25 de noviembre de 1765.

⁷⁰² AGI, Santo Domingo, 1863.

⁷⁰³ AGS Marina, 335, Montalvo a Arriaga, 24 de diciembre de 1765.

Los gastos estaban siendo muy superiores a los que había tenido hasta el momento, y Montalvo vio peligrar sus obligaciones prioritarias, y por tanto su imagen en Madrid. Bajo ningún concepto, y menos ahora que había recibido la alta distinción de conde, quería defraudar al rey. Por tal motivo, cuando la escuadra del marqués de Casinas partió en el verano de 1765 a España después de haber fondeado en el puerto durante semanas (navíos *Glorioso*, *Dragón*, *Astuto*, y fragatas *Juno* y *Dinamarqués*), y tras una muy costosa carena y acondicionamiento de sus buques, no cejó de solicitar –casi rogar– al virrey marqués de Cruillas para que enviase, al menos, 300.000 pesos para todas las atenciones de marina. Tratando de implicar decisivamente al virrey en el proyecto del astillero, se advirtió de las consecuencias de tener que frenar o incluso cancelar las construcciones por culpa de falta de numerario. Obviamente, Montalvo sabía muy bien cómo presionar; había sido uno de sus fuertes durante décadas. Así que le hizo saber al virrey que ya no podía exprimir más a los vecinos, al menos momentáneamente, y que la única solución pasaba por la remisión de cantidades adicionales desde México. Desde septiembre de 1765 no había llegado ninguna cantidad del virreinato, y lo peor es que el virrey no daba señales de vida. En esta desagradable tesitura, el intendente se vio obligado a escribir a Arriaga denunciando la situación, y advirtiendo, con extrema cortesía, de los peligros de no recibir ingentes cantidades del virrey. Tan sutil manera de presionar al virrey, «denunciando» a Madrid el asunto, era uno de sus artilugios preferidos. La respuesta del ministro no se hizo esperar, y aunque Arriaga inmediatamente comunicó al virrey que atendiera los requerimientos de La Habana, lo cierto es que tuvo que esperar meses antes de recibir más dinero. Montalvo había cumplido: al advertir primero al virrey y luego al ministro de la situación, nadie le podría señalar en el futuro de abandono o negligencia en sus funciones. Como un Poncio Pilatos habanero, ahora podía lavarse las manos: las demoras futuras de dinero ya no serían asunto suyo.

Lo más peligroso para el ritmo del arsenal era tener que parar las obras, ya que se prefería esta medida antes que dejar de pagar los sueldos de los muchos empleados del arsenal, amén de los marineros y oficiales de los buques. Por tal motivo, se tuvo que recurrir, ante la desesperación de Montalvo, a un nuevo empréstito de la clase comerciante local. Los hombres más ricos e influyentes, ante el ruego de Montalvo, y probablemente ante las promesas de futuras recompensas por sus servicios, otorgaron 112.000 pesos para continuar las labores del astillero. Estos fueron los donantes:

Pedro de Santa Cruz: 30.000 pesos.

Marqués de Villalta: 20.000 pesos.

Lorenzo Quintana: 19.000 pesos.

Francisco Alfaro: 4.500 pesos.

Laureano Chacón: 10.000 pesos.

José de Beitia: 25.000 pesos⁷⁰⁴.

⁷⁰⁴ AGS Marina, 337, informe de 23 de febrero de 1766.

Desde luego no será ninguna casualidad el que algunos de estos hombres ya tuvieran negocios en el astillero, o los ampliaran muy en breve. Pero al menos se pudo conseguir, en palabras del propio intendente, que se continuaran con las obras «dos o tres meses más». Pero Montalvo quería mucho más y lo necesitaba. A mediados de año había obtenido otros 106.000 pesos en préstamo de influyentes personalidades habaneras, entre las que se encontraban el conde de Buenavista, el teniente coronel Juan O´Farrill y Teresa Chacón⁷⁰⁵. Aunque este aspecto será analizado más adelante, vemos ya claramente que la tendencia de la élite local a colaborar con el entramado militar del astillero había cambiado notablemente respecto del periodo anterior lo que sugiere la asunción general por parte de los ricos y poderosos del lugar de todo aquel proyecto (y reformas) emprendido después de 1763.

Paralelamente, las presiones desde Madrid debieron ser grandes, ya que la actividad fue frenética durante todo este año a todos los niveles. Y eso que no todo fueron buenas noticias para los buques allí reparados o construidos. Pronto se recibió un informe nada positivo de La Carraca en la que se criticaba que el navío *Héctor*, carenado en La Habana hacía muy poco, tenía vías de agua en varios puntos, por lo que se dio un toque de atención a Montalvo para que mantuviese bien vigilada la calidad de todas las obras, y no solo la de construcción nueva. ¿Se estaba disminuyendo la calidad de las reparaciones o del mantenimiento ante la carencia de medios? ¿Estaba el astillero demasiado presionado con un amplio programa constructivo además del sostenimiento y mantenimiento de buques? No nos consta que hubiera una intencionada disminución de la calidad de las obras allí realizadas. Los navíos nuevos, tras la controversia sobre si convenía la fábrica a la española o a la inglesa, eran sistemáticamente construidos siguiendo las directrices ancestrales en el astillero. No hay que olvidar que el director de la fábrica era Pedro de Acosta, hermano del famoso asentista y constructor de la primera mitad de siglo, quien era un fiel defensor de la manera tradicional, es decir, a la española. Probablemente los problemas con el carenado de los navíos fuera normal habida cuenta la limitada disponibilidad de recursos y de que la mano de obra cualificada debía repartirse entre los nuevos ambiciosos proyectos de construcción y las obligaciones naturales de carenar buques. Sin embargo, este problema llamó mucho la atención justo en ese momento, precisamente porque se estaban llevando a cabo demasiadas obras y en demasiado poco tiempo y el intendente debía hacer frente a demasiadas obligaciones con poco dinero y personal.

Montalvo, desde luego, era consciente de todo ello. Pero no cejó en su misión. Simplemente disfrutaba enviando informes a Arriaga indicando los progresos de la labra de nuevos navíos, y avisando de nuevos proyectos. Eso era, precisamente, lo que Arriaga quería escuchar. Y para presionar un poco más, Montalvo inquirió a Arriaga las causas de por qué no se usaba la grada que había abandonado el acabado navío *San Fernando*, y que se encontraba

⁷⁰⁵ AGI Santo Domingo, 1862.

vacía: el virrey, lisa y llanamente, no enviaba la asignación de 1764, y por consiguiente, solo con los préstamos de la tesorería local no podía comenzar un navío nuevo. Bastante tenía con que podía continuar la fábrica de los navíos *Santiago* y *San Luis*, ambos aún en grada⁷⁰⁶. Avisaba del peligro, pues desde 1764 no había un solo buque en el astillero que estuviera al día en sus pagas: solo se había podido atender a lo más urgente. Por fin, en marzo, llegó la fragata *Júpiter* con 150.000 pesos de México y en mayo la también fragata *Perla* con otros 100.000 más⁷⁰⁷. Con ellos se pudo acometer la continuación del *San Luis*, al tiempo que se acababa, finalmente el *Santiago*, que pudo ser botado el 7 de agosto de 1766⁷⁰⁸.

En vista de que la situación económica mejoraba lentamente, Montalvo pudo acometer nuevas construcciones, en este caso de dos navíos de 70 cañones. Los portes de los navíos habaneros iban aumentando progresivamente gracias a que los constructores en España se habían percatado de que la unión de la madera dura y resistente habanera permitía la elevación del tonelaje de los navíos sin que estos perdieran eficacia. Las múltiples pruebas a que habían sido sometidos los navíos *Rayo* y *Fénix*, de 80 cañones, pusieron en evidencia estas cualidades, aunque eso sí, mejorando algunas condiciones técnicas. Para oficializar los nuevos pedidos, el 17 de noviembre se comunicó desde Madrid al virrey la decisión del monarca: La Habana debía construir cuatro navíos de 70 cañones, para lo que debían aportar el dinero necesario sin dilación⁷⁰⁹. Esta decisión casi se cruza en el mar con el informe enviado por Montalvo de 5 de noviembre de 1766 en el que se indicaba la imperiosa necesidad de contar con 380.000 pesos para la construcción a lo largo de 1767 de dos navíos de 64 cañones y otros dos de 70 bocas de fuego, incluyendo sus armamentos⁷¹⁰. Pero el informe iba más allá, porque mencionaba la obligación de mandar madera cubana a los tres departamentos navales peninsulares por valor de otros 50.000 pesos, e incluía entre las necesidades presupuestales para todo el año de 1767 la nada despreciable cifra de más de 32.000 pesos para sueldos del personal del astillero y oficiales, sin incluir los trabajadores de la maestranza. El presupuesto acababa con el señalamiento de otros 309.000 pesos para el sostenimiento de los buques en puerto y otros gastos, que hacían un total de más de 700.000 para todo el siguiente año. Como se puede observar, la presión iba en todas direcciones, ya que se trababa de recomponer lo más aprisa posible la Marina de guerra ante los futuros enfrentamientos pero aún con bastante descoordinación. Por una parte, mientras desde La Habana se notificaban previsiones de gasto y construcción para navíos de 64 y 70 cañones, en Madrid, y casi simultáneamente, se tomaba la decisión de concentrar la fábrica en los buques de 70. Eso no debió gustar a Montalvo porque ya sabemos que los

⁷⁰⁶ AGS Marina, 337, Montalvo a Arriaga 25 de febrero de 1766.

⁷⁰⁷ AGI Santo Domingo, 1863.

⁷⁰⁸ AGS Marina, 336.

⁷⁰⁹ AGS Marina, 336.

⁷¹⁰ AGS Marina, 338.

cortes de madera eran bastante distintos en función de las proporciones técnicas y el artillado, y estas contraórdenes (fruto sin duda de la compleja lucha tecnológica en España) no hacían sido ralentizar y complejizar los objetivos propuestos por el propio intendente. De igual modo, las exigencias de construcción debían estar coordinadas con las realidades presupuestarias, y esto es algo que a Madrid le costó un tiempo entender. Los frutos de la reforma fiscal tardarían algún tiempo en llegar, y aunque los préstamos de los hacendados y poderosos habaneros estaban llenando algunos vacíos, resultaba bastante evidente que hacía falta una mayor concreción y eficacia presupuestaria. Hasta principios de 1767, la deuda de la hacienda local ascendía a más de 988.000 pesos⁷¹¹; deuda que se vinculaba no solo a los aspectos navales, sino también al pesado y costoso aparato del Ejército de Tierra, la guarnición peninsular y las fortificaciones, que debieron ser recompuestas o mejoradas después de la ocupación británica. Para las autoridades habaneras (y no solo para Montalvo) la situación debió ser crítica. Madrid demandaba fabricar y construir, pero no tenía en cuenta el factor dinerario, al menos no en las proporciones adecuadas. El virrey de México, desde luego, no iba a mover un dedo mientras no le dijeran lo contrario. Por tal motivo, estas súplicas habaneras tenían la función de hacer entender a Arriaga (entre otros) que sin México nada se podría hacer. Finalmente, tantas quejas acabaron teniendo compensación, y por Real Orden de 2 de febrero de 1768 (comunicadas por el mismo ministro de Marina) el rey recompuso los dineros que debía remitir el virrey novohispano anualmente, fijando la cantidad total en la astronómica cifra de 1.900.000 pesos, de los que 700.000 serían para la guarnición y fortificaciones, 500.000 para la compra de tabacos y su remisión a la península, y 700.000 pesos para la Marina; cantidad esta que se aproximaba mucho al presupuesto demandado por Montalvo casi dos años antes⁷¹². Al fin, y al menos sobre el papel, el intendente ya disponía de una consignación aceptable para llevar a buen término los objetivos propuestos por Madrid y Arriaga.

Y la presión también generaba problemas de relaciones humanas. En efecto, la institucionalización de la Intendencia de Marina mejoró notablemente muchos aspectos burocráticos, pero enfatizó aun más las clásicas luchas intestinas por el poder y la influencia. Montalvo, como patriarca del astillero, quedaba parcialmente fuera de las disputas, si se exceptuaban las habituales con el gobernador. Pero por debajo de él, la lucha se hizo titánica. El constructor Pedro de Acosta no tuvo más remedio que quejarse amargamente a Arriaga por las presiones de Montalvo, pero aún más por las permanentes envidias que giraban en torno a las operaciones de control sobre la fábrica naval. Aludió a los tiempos anteriores en los que ni los comandantes de escuadra ni los comisarios de Marina se metían en el trabajo de los constructores⁷¹³. Se percibía

⁷¹¹ AGI Santo Domingo, 2129.

⁷¹² AGI Santo Domingo, 1973.

⁷¹³ AGS Marina, 338, Pedro de Acosta a Arriaga, 9 de octubre de 1766.

una mal disimulada desazón con Montalvo quien, recordemos, no le recomendó para ocupar el puesto de su hermano Juan tras la muerte de este. Por tal motivo, el constructor siempre estuvo a la defensiva, teniendo que lidiar con una situación que probablemente no le era agradable. Por un lado, debía cumplir sus órdenes (las de Montalvo) pero por otra estaba profesionalmente obligado a seguir las directrices que emanaban de las cabezas pensantes de Madrid, es decir, de los directores constructores como Mullan o Gerbaut.

No tuvieron mucho eco las informaciones de Acosta sobre las «envidias» en el arsenal, antes al contrario. Justo al mismo tiempo, se discutía profusamente en España las bondades de las diferentes maderas para navíos de 70 cañones y superior porte. La polémica fue realmente dura, pues cada sector defendía sus propias virtudes; ni los cartageneros de levante, ni los cántabros, ni incluso los andaluces eran capaces de ponerse de acuerdo en este sentido. Solo había cierta unanimidad en reconocer la superioridad de las maderas cubanas. Y allí en España, lo mismo que en La Habana, también se ordenó la construcción anual de navíos de 70 cañones en los diferentes departamentos⁷¹⁴. En medio de tanta discusión, se ordenó el traslado del insigne Mateo Mullan desde Cádiz a La Habana como constructor jefe. Es de imaginar la contrariedad de Pedro de Acosta, quien llevaba más de una década al cargo de las fábricas allí, siguiendo los modelos y técnicas aprendidos con su hermano Juan, y ahora, quedaba en un segundo plano a las órdenes de un advenedizo, por lo demás, inglés. A Mullan se le ordenó continuar con planos españoles y siguiendo el modelo español de fábrica. Él era un viejo defensor del sistema inglés, así que había de dejarle claro cuáles iban a ser las prioridades técnicas a partir de ahora. Aunque iba en calidad de constructor jefe, se le dejó muy claro que para los asuntos de corte de maderas, burocracia y fiscalización de dinero, estaría a las órdenes del intendente Montalvo⁷¹⁵.

Mullan no llegaría a La Habana hasta mediados de 1767, por lo que Acosta aún disponía de algunos meses de cierta libertad. Mientras tanto, a finales de 1766 seguía construyendo el navío *San Luis*, al tiempo que la tesorería no paraba de liberar enormes cantidades de dinero para la carena del navío *Brillante*, y de las fragatas *Flecha*, *Astrea*, *Concepción* y *Júpiter* que precisamente habían traído más caudal al astillero en recientes viajes desde Veracruz⁷¹⁶.

Dado que el máximo interés y preocupación a finales de 1766 y comienzos de 1767 era el dinero, Montalvo elaboró un notable y detallado presupuesto de las necesidades del astillero (ya mencionado), con la idea de que sirviera como modelo a tener en cuenta por el virrey (y el ministro Arriaga) en futuras remisiones de numerario. Al margen de los notables costos de sostenimiento de escuadras y construcción naval, el presupuesto evidenciaba el cada vez mayor peso

⁷¹⁴ QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español, (1717-1776)*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 2004, pp. 280-281.

⁷¹⁵ AGS Marina, 336, Arriaga a Mateo Mullan, 19 de diciembre de 1766.

⁷¹⁶ AGI Santo Domingo, 1863.

que tenía el componente humano en los negocios del astillero. Una nube de cargos y funcionarios bebían directamente de la construcción naval haciendo cada vez más difícil no solo el equilibrio de las consignaciones, sino mantener alta la formación técnica de tanto personal. Como vemos, este nutrido número de hombres representaba una parte muy significativa del pastel presupuestario del astillero:

- Al intendente de marina, 500 escudos al mes: 6.000 pesos.
- A 3 oficiales segundos de contaduría de marina, 50 escudos al mes: 1.800 pesos.
- A 3 contadores de navío a 40 escudos al mes: 1.440 pesos.
- A 4 maestros de jarcia con 30 escudos al mes: 1.440 pesos.
- A 1 oficial de arsenales con 35 escudos al mes: 420 pesos.
- A 1 guarda almacén con 60 pesos al mes: 720 pesos.
- A 1 auditor de guerra de marina con 60 pesos al mes: 720 pesos.
- A 1 escribano con 30 escudos al mes: 360 pesos.
- A 1 capitán de maestranza y constructor con 200 escudos al mes: 2.400 pesos.
- A 1 teniente de capitán de maestranza con 125 escudos al mes: 1.800 pesos.
- A 1 ayudante de constructor con 80 escudos al mes: 960 pesos.
- A 1 ayudante de constructor con 75 escudos al mes: 900 pesos.
- A 1 meritorio con 25 escudos al mes: 300 pesos.
- A 1 pensionario con 30 escudos al mes: 360 pesos.
- A 1 teniente de navío graduado con 65 escudos al mes: 780 pesos.
- A 1 alférez de navío con 25 escudos al mes: 300 pesos.
- A 1 contraamaestre de construcción con 65 escudos al mes: 780 pesos.
- A 1 alférez de fragata graduado con 30 escudos al mes: 271 pesos.
- A 1 maestro mayor de calafates con 50 escudos al mes: 600 pesos.
- A 2 contraamaestres con 30 escudos al mes: 678 pesos.
- A 1 segundo contraamaestre con 18 escudos al mes: 231 pesos.
- A 1 primero guardián con 18 escudos al mes: 231 pesos.
- A 2 patrones de lancha y bote a 10 escudos al mes: 317 pesos.
- A 1 dispensero con 10 escudos al mes: 158 pesos.
- A 1 primer cabo de brigada con 132 reales y 12 mrds al mes: 174 pesos.
- A 1 guarda parque del astillero con 25 pesos al mes: 300 pesos.
- A 18 artilleros de mar destinados en arsenal para trabajos que se le ofrecieren, a 9 escudos al mes: 2.695 pesos.
- A 25 marineros con idem función a 7 escudos al mes: 3.292 pesos.
- A 4 grumetes con 4,5 escudos al mes: 436 pesos.
- A 1 armero con 10 escudos al mes: 158 pesos.
- A 1 teniente de fragata jubilado: 240 pesos.
- A 1 guarda almacén jubilado: 480 pesos.
- A 1 maestro de jarcia jubilado: 240 pesos.

- A 1 primer cirujano jubilado: 280 pesos.
- A la viuda de un alférez jubilado: 120 pesos.
- A 1 grumete jubilado: 27 pesos⁷¹⁷.

Este listado presupuestario es doblemente útil. Primeramente indica la cantidad de dinero que costaba cada uno de los funcionarios remunerados en el seno del astillero, y en un segundo nivel especifica el número de personas vinculadas directamente con la construcción naval, a sueldo fijo de la Intendencia. En total 83 personas (no se incluyen los jubilados por ser una cantidad siempre cambiante) que formaban el personal principal del arsenal, y que en conjunto suponían un desembolso anual para las arcas que regía Montalvo de 31.024 pesos. A esta cantidad, obviamente, habría que añadir los cientos de trabajadores especializados del arsenal, desde calafates hasta artesanos de todo tipo, más las varias centenas de negros esclavos y los varios miles (con suerte algunos cientos solamente) de marineros y oficiales de los buques de tránsito anclados en el puerto, y que lógicamente había que mantener. Las cantidades que absorbían este último grupo eran realmente fabulosas, como se verá en el apartado dedicado al análisis económico. Por de pronto, este informe demuestra que las preocupaciones económicas de Montalvo no constituían, en absoluto, un asunto menor ni una exageración. Sencillamente era tal la cantidad de gente que trabajaba de manera directa o indirecta para el arsenal, que en no pocos casos sus pagas y su sustento se convertían en la prioridad número uno, por encima incluso de las órdenes de construcción naval. Por si fuera poco, desde la llegada de Mullan parece que se comenzó en serio la discusión sobre la posibilidad de construir navíos de tres puentes⁷¹⁸, algo muy gratificante sin duda a ojos del intendente, pero un enorme problema técnico (y presupuestario).

Por consiguiente, las cantidades presupuestadas por Montalvo para 1767 ascendían, solo en el apartado de construcción y personal funcionario de primer orden, a 477.911 pesos. A esa cantidad habría que añadir no menos de 309.515 pesos por los gastos que había causado la escuadra en ese año, más otros gastos menores. El marqués de Croix, a la sazón nuevo virrey desde finales de 1766, se encontró con la desagradable sorpresa de recibir un informe extraordinariamente completo y que no dejaba lugar a dudas en cuanto a las necesidades del astillero. Por si fuera poco, se le informó de que su antecesor había dejado sin pagar varias importantes cantidades destinadas, en teoría, al arsenal, con lo que las obligaciones presupuestarias fueron, nada más empezar, enormes.

Montalvo, por consiguiente, no dejaba de presionar, especialmente desde que tuvo noticia de los nuevos planes desde Madrid. En efecto, y como ya se apuntó, la orden de 17 de noviembre de 1766 especificaba la necesidad de construir 4 nuevos navíos al año del porte de 70 cañones, algo que ya se llevaba haciendo en

⁷¹⁷ Ibídem.

⁷¹⁸ VALDÉZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 372.

España algunos meses en los demás astilleros. También era consciente de que el constructor jefe Mateo Mullan, iba a llegar a La Habana con órdenes claras de acelerar la fábrica naval, y acometer la construcción de navíos de mayor porte. Igualmente, se hizo hincapié en la necesidad de tener adelantados el corte de madera, al fin y al cabo el elemento primordial, ya que el nuevo plan prometía aumentar el ritmo constructivo en La Habana como nunca antes se había hecho. Montalvo abrió dos nuevos cortes de madera y trató de acrecentar el porte del navío que se estaba acabando, el *San Luis*, de 80 a 90 cañones⁷¹⁹. La idea resultaba complacientemente simple: si había que construir navíos mayores (y según sus planos lo construido en el *San Luis* podía servir para un buque de mayor porte), ¿por qué no transformarlo sobre la marcha y ahorrar dinero? Sin embargo, recibió una negativa contundente precisamente de su antiguo rival, Juan Antonio de la Colina, quien ahora ostentaba un importante cargo en La Carraca como técnico naval. Para Colina no había lugar a discusión: los planos del *San Luis* eran intocables, y los nuevos navíos de gran porte se tenían que construir por entero sobre planos novedosos⁷²⁰.

A Montalvo le esperaban más sorpresas en el nuevo año de 1767. No solo debía multiplicar la fábrica naval, y lidiar con el nuevo virrey, sino que además pronto llegaría el nuevo constructor Mullan acompañado del propio Juan Antonio de la Colina quien, tras su juicio por el desastre de 1762, había quedado no solo limpio de toda mácula, sino que además se le había ascendido y nombrado nuevamente jefe de escuadra en La Habana⁷²¹. En efecto, por Real Orden de 13 de abril de 1767 Colina fue nombrado jefe de la Escuadra en la capital cubana con algunas funciones burocráticas excepcionales. Se le encomendó la tarea de enviar a España anualmente varios miles de pesos en madera local para el reparo y construcción en la península, así como inspeccionar los cortes de madera en la Jagua, vigilando su calidad y cantidad. Se le dejó manos libres, junto con el conde de Macuriges, para decidir sobre los asientos de construcción, y se le conminó a construir lo más rápidamente posible dos fragatas siguiendo los planos de Gautier⁷²². Igualmente, se le hizo saber que estaba bajo las órdenes directas del virrey, excepto que chocaran, lógicamente, con las órdenes regias⁷²³. Este nombramiento, junto con la llegada de Mullan, no debió causar alborozo en Montalvo. Acostumbrado a dirigir directamente los negocios del arsenal, ahora se veía fiscalizado, aunque solo fuera parcialmente, por Colina. No hay que olvidar que ya tuvo problemas con él unos años antes, precisamente por los mismos asuntos. El Conde no era ajeno a las disputas jurisdiccionales (sin duda debió recordar sus viejas querellas con Acosta e incluso con el gobernador), pero

⁷¹⁹ AGS Marina, 338, Montalvo a Arriaga, 30 de octubre de 1766.

⁷²⁰ AGS Marina, 338, Colina a Arriaga, 30 de marzo de 1767.

⁷²¹ MORÓN GARCÍA, José. «El juicio por la pérdida de La Habana en 1762». *Baluartes*, n.º 1. 1994, pp. 19-48.

⁷²² GARCÍA-TORRALBA, Enrique. *Las fragatas de vela de la Armada española, 1600-1850 (su evolución técnica)*. Madrid: Autor-Editor 2011, p. 253.

⁷²³ AGS Marina, 772, Madrid, 13 de abril de 1767.

debió comprender que los cambios permanentes de política naval en Madrid, y la tendencia a constantes reestructuraciones administrativas (que obedecían más bien a intereses políticos entre facciones dentro de la Armada) terminarían socavando su propia posición en La Habana y su control hasta ahora exclusivo de los negocios navales. Pronto, lamentablemente para Montalvo, le llegaría el turno de pasar a un segundo plano.

Sin embargo, mientras esto sucedía, entre finales de 1766 y comienzos de 1767 se continuaba, obviamente, con la construcción del *San Luis*, así como el corte y preparado de maderas para los futuros pedidos. En este sentido, poco antes había sido desguazado el navío *Tridente* por su mala conservación, con la idea de utilizar sus maderas con los nuevos navíos⁷²⁴. Aunque la construcción avanzaba a un ritmo aceptable, estaba claro que los cambios estructurales que se avecinaban en el astillero supusieron, en cierta medida, un paréntesis entre tanta actividad.

En enero de 1767 le fue comunicada a Pedro de Torres la decisión de trabajar en La Habana bajo las órdenes directas de Mullan⁷²⁵. Esto suponía, a efectos prácticos, que el sufrido Pedro de Acosta pasaría del primer al tercer plano en cuanto a la dirección técnica de la fábrica naval. Cuando llegase el constructor jefe, Mullan, su segundo, Pedro de Torres (quien ya antaño tuvo problemas con Juan de Acosta), ocuparía el puesto de segundo constructor, por lo que Acosta pasaría a ostentar solamente el empleo de ayudante. Sin duda una humillación desmedida para quien se había encargado de la dirección de las obras desde 1754 de manera ininterrumpida. Montalvo, consciente de todos estos cambios, frenó la continuación del programa constructivo hasta que el propio Mullan hubiese llegado pues no quería malhumorar a quien de hecho había sido nombrado por el propio ministro Arriaga para tal empleo y destino. Además era consciente de que no debía comenzar con mal pie su relación con el nuevo constructor jefe, ni con el ya para él conocido Colina. Por tal motivo, el intendente dedicó los primeros meses de 1767 a continuar con el acopio de maderas al tiempo que se estaba finalizando el *San Luis*. Por supuesto, no cejó de solicitar dinero en abundancia al virrey, ya que intuía que con la llegada de los nuevos personajes, los costos se dispararían en la misma proporción que los proyectos de fábrica de nuevos navíos. Montalvo desconocía cuáles eran los planes de Mullan, pero su experiencia probablemente le decía que vendría con suficiente ambición y ganas de agradecer al rey su nombramiento: y nada mejor que haciendo grandes y costosos barcos.

En febrero de 1767 Montalvo comunicó el cese de la actividad referente a nuevas construcciones en tanto no recibiera los 380.000 pesos necesarios para 4 navíos anuales, y hasta que Mullan no arribase definitivamente desde España⁷²⁶. Obviamente, esto no supuso su finalización de la actividad, ya que

⁷²⁴ AGS Marina, 772, orden de desguace de 3 de julio de 1766.

⁷²⁵ AGS Marina, 772, orden de 27 de enero de 1767.

⁷²⁶ AGS Marina, 338, Montalvo a Arriaga, 23 de febrero de 1767.

el *San Luis* se seguía concluyendo y las maderas se amontonaban en los almacenes, pero antes de proseguir debía estar seguro de cuáles iban a ser las ideas de su nuevo *compañero* (y rival) en La Habana. En vista de esto, a principios de la primavera ya había logrado disponer de 14.000 piezas preparadas en los diferentes almacenes, y otras 7.000 listas en sus lugares de corte para ser trasladadas al astillero⁷²⁷. Su principal problema, naturalmente, seguía siendo el dinero, y por eso informó de que esto último se estaba haciendo gracias fundamentalmente a que los vecinos habían vuelto a prestar algo de numerario para la continuación de las obras más urgentes del arsenal.

Finalmente, el constructor y capitán de fragata Mateo Mullan comunicó a la Corte el 30 de agosto de 1767 su llegada a La Habana. Nada más arribar se puso manos a la obra, y por acuerdo adoptado el 14 de agosto de 1767 entre el intendente de Marina conde de Macuriges y el jefe de Escuadra Juan Antonio de la Colina, decidió la construcción de un navío de tres puentes en cuanto fuese botado el *San Luis*⁷²⁸. También se decidió acometer tan pronto como fuera posible la construcción de otro navío de 70 cañones siguiendo los planos del *San Genaro*. La idea original que presidía este proyecto era la de correr una tercera cubierta, aumentando ligeramente las dimensiones y el coste de los navíos de la clase de 80 cañones. Esta era al menos la intención de Colina. Pero la llegada de Mullan, tal como podía intuir Montalvo, modificaría todo, pues en contra de este proyecto, prevaleció el del irlandés de construirlo enteramente desde el principio y sobre planos nuevos: la jerarquía se impuso. Montalvo no tenía nada que decir al respecto, pues no era su función entrar en discusiones técnicas. Pero una vez estuvo completamente definido el proyecto, volcó todas sus energías en que el flamante navío de tres puentes, el futuro *Santísima Trinidad*, saliese adelante.

Por de pronto, se adelantó el corte de maderas antes incluso de recibir la orden oficial de Madrid para el inicio de buque de tan alto porte, mientras se terminaba el *San Luis* que, finalmente, pudo botarse felizmente el 30 de septiembre de 1767. El problema surgió en ese momento cuando Colina percibió que no disponía de tripulación suficiente para el navío recién acabado, y por tanto, difícilmente podía ser trasladado a España para su correspondiente revisión técnica. Para un buque de ese tipo, de 80 cañones, se requería una tripulación de más de 500 hombres, y en ese instante solo disponían de 80 hombres de mar, 61 de batallones y 9 de artillería, que habían sido dejados en La Habana por el navío *Firme* meses atrás⁷²⁹.

La orden de comienzo del navío de tres puentes llegó finalmente el 23 de octubre de 1767. Sin embargo, había sido tanta la impaciencia de los diversos actores del astillero con respecto a este navío, que ya durante ese mismo mes, y sin haber recibido aún la indicación oficial, se había plantado la quilla en

⁷²⁷ Ibidem.

⁷²⁸ AGS Marina, 338, Montalvo a Arriaga, 14 de agosto de 1767.

⁷²⁹ AGS Marina, 338, Colina a Arriaga, 14 de agosto de 1767.

la grada que había dejado libre el *San Luis*. Pero en ese momento ocurrió un hecho inesperado, como fue la repentina muerte de Mateo Mullan el 25 de noviembre de «vómito prieto o negro», que sumió en la más profunda consternación a las autoridades. Mullan había dejado tan solo delineado el navío desde la varenga maestra hasta popa, así como la quilla empernada sobre los picaderos, la roda labrada y el codaste. Por consiguiente, había que actuar pronto ante esta negativa coyuntura pues un navío de semejante importancia no permitía demoras. Así pues, el conde de Macuriges, a la vista de la situación, decidió el 27, tan solo dos días después del fallecimiento, que Ignacio Mullan, hijo del constructor que le había acompañado en el viaje a La Habana, se encargase del diseño de los planos, la ejecución de los gálibos y la delineación del buque, mientras Pedro de Acosta sería el responsable de la forma de fortificarlo a la española y de la dirección general de las obras.

Como bien se podía imaginar todos en el astillero, los inicios de un «monstruo» de 112 cañones dispararon las preocupaciones financieras y burocráticas del intendente, al fin y al cabo el único con potestad en este sentido. Ni Mullan hijo, ni Acosta ni Colina podían decidir ni solicitar el presupuesto de Marina, y solo en aspectos referentes a contrataciones de maderas tenía Colina la posibilidad de fiscalizar al intendente. Además, como había gradas disponibles, en el otoño de 1767 se comenzaron otros dos navíos de 70 cañones, lo que aumentaba enormemente los costos finales y la presión sobre la Tesorería de Marina. Nada más comenzar la construcción del navío de 112 cañones, Montalvo solicitó al virrey el pertinente presupuesto para el año 1767, presupuesto que él mismo modificó al alza «con motivo del establecimiento aquí del jefe de Escuadra Juan Antonio de la Colina, constructores, comisarios y demás»⁷³⁰. No debió causar satisfacción al virrey recibir una petición de ese tipo, pues Montalvo elevó lo necesario para ese año de 1767 a nada menos que 938.545 pesos, en el que se incluían los 380.000 pesos de los 4 navíos ordenados construir anualmente, más las nuevas eventualidades. Nunca antes se había solicitado una cantidad tan elevada. Y eso que durante todo el año de 1767 llegaron de México más de 800.000 pesos para la Marina. Aunque las lacónicas peticiones de Montalvo pudieran estar sustentadas en hechos razonables y ciertos, la disyuntiva para la autoridad novohispana era evidente. El problema para el virrey era que Montalvo no solo solicitaba esas cantidades para el año que finalizaba de 1767, sino que incluía presupuesto estimativo de lo que tendría que llegar de México durante el transcurso de 1768 para que la fábrica naval no se frenase, entre otras facetas propias del astillero. Nada menos que 685.184 pesos era lo que consideraba inevitable que llegasen con prontitud, sobre todo teniendo en cuenta las obligaciones inmediatas y que no permitían demora: 1 navío de tres puentes, 2 fragatas ordenadas construir, y 3 de los 4 navíos anuales que aún no se habían acabado⁷³¹.

⁷³⁰ AGS Marina, 341, Montalvo al marqués de Cruillas, 24 de diciembre de 1767.

⁷³¹ *Ibidem*.

Por esta razón, desde comienzos de 1768 la principal prioridad fue el dinero y la madera para los muchos buques que se estaban construyendo o se pretendían botar prontamente. Sin embargo, también desde Madrid, sabedores de los enormes costos que estaba generando el nuevo plan de rearme naval, se estaba incidiendo mucho en la fiscalización completa del gasto público. Esto representaba un dilema de difícil resolución, porque estaba confluyendo claramente un incremento del gasto naval en La Habana (y en la península) con un aumento en los recelos por fiscalizar la correcta ejecución presupuestaria. Obviamente, el dinero disponible no era ilimitado, pero esta actitud fiscalizadora dejaba a las diferentes autoridades ante un quebradero de cabeza insoluble. ¿Cómo hacer frente a un elevado gasto naval, que además se pretendía incrementar, con una política de control del gasto público?

Obviamente, una cosa era el control presupuestario del sector público estatal, y otra la ejecución de los planes de gasto navales. Madrid era consciente sin duda de que la necesidad de aumentar la potencia naval conllevaría inevitablemente un incremento del gasto, pero una actitud en exceso recelosa del control de los gastos podría ser contraproducente, máxime porque esa era ya la función de los intendentes desde su creación. En este sentido, se inquirió al intendente Montalvo para que enviara mensualmente extracto de las entradas y salidas de dinero, algo que no solo no gustó a Montalvo sino que le molestó especialmente. ¿No era su misión como intendente de Marina la fiscalización particular del gasto público pasando por los controles del Tribunal de Cuentas como de costumbre? ¿Por qué ese control exhaustivo? Desconocemos las razones últimas de esta petición desde Madrid, de fecha 23 de octubre de 1767 (recuérdese que aún no se habían aprobado las ordenanzas de 1772 y 1776 que hacían especial hincapié en los presupuestos y su control), y ni tan siquiera si Colina tuvo algo que ver, pero lo cierto es que sirvió para que Montalvo pusiera sobre la mesa, precisamente, las carencias financieras del astillero. Esta nueva política era completamente novedosa para Montalvo, quien hasta ese momento no había tenido dificultades en informar de los gastos e ingresos del arsenal, filtrando la documentación presupuestaria por los canales ya establecidos. La nueva norma le obligaba a incrementar sus esfuerzos, puesto que debía ahora ser extremadamente meticuloso con las cuentas de La Habana, y esto sin duda restaba fuerza a su principal misión: la construcción naval.

El intendente, en un tono eminentemente explicativo, informó a Arriaga de la imposibilidad de efectuar informes mensuales de la tesorería, entre otras cosas porque la mayoría de los meses no se producía ninguna entrada, sino solo egresos. Por consiguiente consideraba esta medida fuera de lugar y una pérdida de tiempo, y más en las circunstancias concretas del astillero. Es más, se permitió recordarle al ministro que según la instrucción de 14 de noviembre de 1766, en su capítulo 10, bastaba con enviar a España un extracto anual de las cuentas de la Tesorería de Marina, como, por otra parte, siempre se había hecho. Finalmente Montalvo, con la habilidad que le había caracte-

rizado siempre, inquirió al ministro acerca de las dificultades de un astillero como el de La Habana que tenía obligaciones de «construcción, carena de bajeles, sueldos, jornales, compras, edificios y demás extraordinario», y sin embargo, siempre disponía de dinero en efectivo para los asentistas y contratistas. Indicó con claridad que gracias a su forma de fiscalizar las cuentas, siempre disponía de algún líquido para pagar a los asentistas, ya que estos no trabajaban ni efectuaban sus contratos si no se les pagaba en tiempo y en metálico. Obviamente, el lado negativo era que, con esta medida solicitada por Madrid, obligaba al astillero, o mejor dicho, a la tesorería del astillero, a dejar en débito enormes sumas a mucha gente, en especial a los prestamistas, marineros, oficiales, y demás personal⁷³². O dicho de otra forma, Montalvo hacía lo mejor que podía para evitar el colapso total del arsenal, que no era otra cosa que pagar a los asentistas en tiempo y forma ante la amenaza de no suplir sus contratos. Y de todos los asentistas, el intendente señalaba como los más «peligrosos» a los de madera, quienes sin dinero, sencillamente no cumplían sus tratos. El conde trató lo mejor que pudo de evitar que se implementara esta forma de fiscalización extrema, porque entendía (probablemente con acierto) que no se podía llevar el mismo tipo de control contable que por la misma época se implementaba en los astilleros peninsulares. Allá era posible equilibrar mensualmente los presupuestos con débitos y equilibrios presupuestarios porque la cercanía de la Secretaría de Hacienda y los recursos generales del Estado permitían a los asentistas la tranquilidad de que sus contratos se acabarían cobrando. En cambio, en La Habana, el flujo numerario que sustentaba al astillero procedía de dos únicas fuentes principales: los préstamos de la clase comercial local (con intereses directos en el astillero) y los recursos metálicos sobrantes de caja del Virreinato novohispano. Ambas fuentes de financiación eran inestables por naturaleza, a lo que se añadía el problema de que el personal del astillero y los asentistas debían cobrar en metálico y en tiempo debido. No había, por tanto, posibilidad de crear balances ficticios sobre la base de un futuro cobro asegurado.

Por si fueran pocas las dificultades de Montalvo, a las obligaciones del intendente, ya de por sí enormes, se le unió ahora la obligación de enviar anualmente a España 40.000 pesos en las mejores maderas cubanas. Esto suponía una nueva interferencia en los planes de fábrica naval, ya que mucha de esa madera podía ser usada por los constructores en ese momento. Esto explica parcialmente el por qué de las demoras que desde 1768 sufrieron muchos de los navíos construidos en La Habana, y más ahora que se levantaban tres navíos al mismo tiempo. Aunque el navío más importante era el *Santísima Trinidad*, cuyo nombre definitivo le fue comunicado a Montalvo por Real Orden de 12 de marzo de 1768, lo cierto era que los otros dos navíos, el *San Francisco de Paula*, de 70 cañones, y el *San José*, de igual porte, absorbían ingentes cantidades de dinero. Hay que considerar, además, que desde principios

⁷³² AGS Marina, 341, Montalvo a Arriaga, 6 de febrero de 1768.

de 1768 Julián Arriaga había modificado el situado permanente que el astillero debía recibir de México, fijándolo en 600.000 pesos anuales⁷³³, sin duda en un intento vano de limitar los costos y de evitar las crecientes tensiones presupuestarias en los astilleros peninsulares. Arriaga quería navíos, muchos navíos, y buenos navíos, pero lo más barato posible. Sin embargo, y como se indicó anteriormente, comprendió que los buques necesitaban dinero y era incongruente relanzar el programa de construcción naval y al mismo tiempo limitar los gastos, de manera que el 2 de febrero, justo un mes después, elevó esa cantidad a 700.000 anuales.

Al comenzar la primavera de 1768 la construcción del navío de 112 cañones sufrió un inesperado revés. Pedro de Acosta, el director de las obras después de la defunción de Mateo Mullan, murió también de forma repentina. Esto puso al joven e inexperto Ignacio Mullan al frente de la magna obra aunque, eso sí, ya usando los planos de su padre y de Acosta, que pudo finalizar antes de su muerte.

En marzo el *Santísima Trinidad* tenía ya todas las armazones de baliiza, y la mayor parte de las intermedias de primer y segundo orden, mientras que el *San Francisco de Paula* estaba más o menos como el anterior. Algo más retrasada estaba la continuación del *San José*, que solo tenía dispuesta la quilla, aunque ya se le había levantado la roda⁷³⁴. El problema estribaba en el cuarto navío proyectado, que Montalvo no se decidía a comenzar en tanto no le aseguraran los dineros desde México, pese a que la mayor parte de las maderas estaban ya preparadas⁷³⁵. De hecho finalmente no se decidió iniciarlo ante las escasas perspectivas de contar con todo el dinero a causa de la falta de apoyo mostrado por Madrid en este asunto: si no se presionaba al virrey la plata simplemente tardaba en llegar. En cualquier caso, lo que sí se comenzó para aprovechar la grada libre fue un nuevo paquebote, de nombre *San Francisco de Paula*, que debía ser destinado al transporte de madera, en tanto que las obras de los tres navíos continuaban a un buen ritmo durante el verano de 1768⁷³⁶.

Con respecto al *Santísima Trinidad*, surgió una extraña polémica durante el verano de 1768. Colina, que de entrada no había estado muy de acuerdo con la idea de construir navíos de tres puentes en La Habana, informó a Madrid que desconocía realmente las ventajas de este buque. Según su opinión, hubiera sido mejor y más barato continuar con la fábrica de navíos de 80 cañones, como el *San Luis*, cuyas características habían sido muy buenas. Tanto el constructor jefe de ese momento, Ignacio Mullan, como sus dos ayudantes, Juan de Mora y Vicente Morand, tuvieron que escribir un informe en el que se especificaba con claridad que las diferencias estructurales entre el *San Luis* y el *Santísima Trinidad* eran tan pequeñas, que compensaba sobradamente el

⁷³³ AGI Santo Domingo, 1973.

⁷³⁴ AGS Marina, 341, informe de 7 de marzo de 1768.

⁷³⁵ AGS Marina, 341, Colina a Arriaga, 8 de mayo de 1768.

⁷³⁶ AGS Marina, 341, informe de 8 de mayo de 1768.

ligero aumento de gastos, pues el tres puentes tendría una potencia de fuego muy superior, de 112 cañones. Contaron con el apoyo del conde de Macuriges, posiblemente para tratar de limitar la influencia de su más enconado rival en el astillero, y el asunto quedó aclarado. Pero el informe ha permitido conocer con exactitud las dimensiones principales de ambos navíos, lo que ayuda a comprender el gran esfuerzo tecnológico de fabricar un navío de 112 cañones con unas dimensiones casi idénticas a otro de 80:

	<i>San Luis</i>	<i>Santísima Trinidad</i>	Diferencia
Eslora de alefriz a alefriz	98,10	100,10	1,23
Quilla de codillo a codillo	88,00	85,60	2,18
Manga	26,16	27,00	0,80
Puntal	13,80	13,12	0,40
Plan	13,80	13,12	0,40
Astilla muerta en el plan	0,16	0,12	0,40
Caladas de agua a popa	13,30	13,00	0,30
Idem a proa	11,40	12,60	1,20 ⁷³⁷

Teniendo en cuenta la importancia histórica del momento, y que se estaba construyendo el navío de guerra más grande jamás botado en un astillero español, vamos a pasar a describir el proceso de obras a octubre de 1768:

- Navío de tres puentes *Santísima Trinidad*.

«Se concluyó perfectamente su primera cubierta, y para rematar la segunda se están ajustando y clavando sus respectivos tablones. Se hallan abiertas las portas de su segunda batería, y entabladas todas sus chazas de entrepuentes. Se han ajustado y clavado mucha parte de los durmientes de su tercera cubierta. Se han fabricado todos sus palos principales, sus masteleros y verga mayor. Se haya preparado todo su cureñaje y se ha fabricado su lancha y bote. Se halla estopeada de firme su primera cubierta».

- Navío de 70 cañones *San Francisco de Paula*.

«Se están sentando y clavando los tablones de segunda cubierta para rematarla, y no lo está preciso ya por haber sido preciso ocurrir a la composición del canal de la Sierra de agua. Se han ajustado y clavado sus durmientes de alcázar y castillo, y mucha parte de sus bajos. Se han entablado sus chazas de entrepuentes por dentro y por fuera. Se han abierto las portas de su segunda batería. Se hallan fabricadas sus embarcaciones menores. Se trabaja en formar su arboladura. Se halla preparado todo su cureñaje y la mayor parte de su obra blanca y escultura».

⁷³⁷ AGS Marina, 342, informe de Mullan, Mora y Morand de 29 de agosto de 1768. Las medidas en codos y las fracciones en pulgadas.

- Navío del mismo porte *San José*.

«Se halla enteramente lleno de todas sus armazones, cerrada su popa y proa y se están acabando de sentar y clavar sus cintas principales. Se halla entablada hasta los durmientes de baos del aire. Se han ajustado y clavado todos sus durmientes y contradurmientes de primera cubierta»⁷³⁸.

Aunque se trabajaba fundamentalmente en la fábrica de estos navíos, el astillero siguió sosteniendo y reparando a las escuadras que iban y venían por el Caribe. A finales de año ya se había acondicionado y carenado la fragata *Juno*, el navío *Santiago* y otras embarcaciones menores. Los informes se multiplicaron a finales de 1768 con referencia a la actividad a todos los niveles en el astillero. Madrid quería saber con certeza no solo cuánto se gastaba, sino también cómo y en qué buques. La fiscalización de la fábrica naval llegó en esta etapa a los momentos probablemente más elevados de la historia reciente del astillero. Y Montalvo solo se mostraba cómodo cuando podía ofrecer una larga lista de construcciones a su favor. Trataba, en la medida de lo posible, de disimular los enormes costos que ocasionaba el astillero en la carena, resguardo de navíos y pagas del personal. Aunque formaba parte de su actividad como astillero principal de América, el intendente solo estaba interesado en mostrar las grandes realizaciones bajo su mandato. Por eso, cuando se le inquirió para que diera cuenta de los gastos, entradas en tesorería y demás actividad reciente en el astillero, se mostró eufórico mostrando las construcciones desde que España recuperó la soberanía sobre La Habana en el verano de 1763:

- Navíos de 80 cañones: *San Carlos*, *San Fernando* y *San Luis*.
- Navíos de 64 cañones: *Santiago*.
- Buques de 42 codos de quilla para el transporte de madera y que pueden montar entre 16 y 20 cañones: *San Julián*, *San Joaquín*, *San Lorenzo*, *San Antonio* y *Santa Rosalía*.
- Paquebote de 44 codos para traer arboladuras de Coatzacoalcos: *San Francisco de Paula*.
- Navíos en construcción: *Santísima Trinidad*, de tres puentes y 112 cañones, y *San Francisco de Paula* y *San José*, ambos de 70 cañones de porte⁷³⁹.

Con tanta construcción y en tan poco tiempo no resultaba extraño que uno de los principales inconvenientes fuera la madera. Esta era una auténtica obsesión para Montalvo. A principios de 1769 empezó a tener algunas dificultades con el suministro, pero peor aún fueron los reproches que ciertos sectores de la ciudad le hacían por su política de cortes en los alrededores de La Habana. Hubo comerciantes, especialmente los relacionados con el sector

⁷³⁸ AGS Marina, 342, Montalvo a Arriaga, 6 de octubre de 1768.

⁷³⁹ AGS Marina, 341, Montalvo a Arriaga, 6 de octubre de 1768.

azucarero, que le espetaron por su tendencia a esquilmar los montes en beneficio exclusivamente de la construcción naval, sin atender a las peticiones de madera del resto de la población. Este no era un tema fácil de lidiar para el intendente, y menos desde que el rey le informó de que no debía usarse demasiada madera para hacer cajones comerciales para el azúcar, ya que le constaba que se destrozaban grandes árboles para usar solo pequeñas partes de él. Montalvo tenía, por consiguiente, que hacer valer sus órdenes de rearme naval, que para él eran prioritarias, pero al mismo tiempo debía contentar a una población que, no hay que olvidarlo, en épocas de necesidad era la única capaz de aportar dinero a la Tesorería de Marina.

Así pues, Montalvo hizo uso de su experiencia y de la historia reciente. Recordó que ya en 1733, en tiempos del gobernador Martínez de la Vega, se llegó a un acuerdo entre las diferentes partes en disputa por la madera habanera reservando determinados montes exclusivamente para uso de la población. Solo la práctica desvirtuada de esta disposición era la que había hecho modificar la costumbre y provocar inconvenientes. Por eso, no le costó demasiado trabajo convencer a los respectivos gremios de que la solución pasaba por ahí de nuevo. Según su opinión, el problema se había producido porque, sin consultárselo y sin atender a una práctica ancestral, algunos gobernadores y la Intendencia del Ejército, habían concedido licencias de corte que obstaculizaban claramente el uso de maderas para el astillero. Era, por consiguiente, un asunto de injerencia de otras personalidades en asuntos de gran importancia para el futuro del arsenal⁷⁴⁰.

Aunque la cuestión quedó zanjada a finales de enero de 1769, se había dado el primer paso en el camino para futuras controversias acerca del control y uso de las maderas. Al intendente no le gustaba en absoluto sentirse controlado por otros oficiales reales, que además, nada tenían que decir, al menos oficialmente, en los asuntos de fábrica naval. Montalvo había sido tan expeditivo con sus comentarios, que muy probablemente estos fueran el origen de futuros choques jurisdiccionales. Llegó a tener incluso un grave problema con el marqués del Real Agrado por este asunto, ya que este dueño de ingenios azucareros, había sufrido graves daños en sus haciendas por causa del huracán de 1768, en el que por lo visto quedaron destruidos varios cientos de ingenios⁷⁴¹. El marqués trató de hacer acopio de madera sin consultar a nadie, e incluso usando madera de los bosques cercanos al puerto que se necesitaban para la fábrica de bajeles. Montalvo tuvo que denunciarlo, y tras un largo proceso, la justicia le dio la razón al intendente y el marqués se vio obligado a pagar los daños causados. Aunque este enfrentamiento no se daría habitualmente en época de Montalvo, sí evidenciaba que había una relación causa-efecto entre los problemas con la madera y el aumento de la fábrica naval. La población estaba francamente contenta con la actividad económica

⁷⁴⁰ AGS Marina, 349, Montalvo a Arriaga, 25 de enero de 1769.

⁷⁴¹ AGI Cuba, 1097, informe de 23 de octubre de 1768.

que giraba en torno al arsenal, de la que todos, de una forma u otra, salían beneficiados. Pero no era la única actividad económica en La Habana, y cuando los dueños de ingenios y otros comerciantes empezaron a necesitar cada vez más madera para sus propios fines (recuérdese que en 1765 se produjo ya la primera liberalización comercial entre Cuba y la península), los problemas se multiplicaron. Cuando las necesidades de madera fueron muy fuertes, el choque solía acabar en los tribunales.

Mientras tanto, en la primavera de 1769 el final de los navíos en construcción empezaba a vislumbrarse. El *Santísima Trinidad* tenía ya arbolado el castillo y se estaba trabajando en el alcázar, y el *San Francisco de Paula*, casi acabado, estaba a la espera de remates varios y obra de carpintería menor. Por su parte, en el *San José* se estaba entablado aún la primera cubierta. Otros buques sobre los que se estaba frenéticamente trabajando eran la fragata *Santa Lucía*, de 26 cañones, que se había puesto en grada en febrero de 1767⁷⁴², y una chata para la conducción de maderas⁷⁴³.

Aunque los problemas económicos eran acuciantes, Montalvo pudo conseguir nuevamente de varios vecinos de la ciudad un préstamo de 80.000 pesos en tanto venían los dineros mexicanos. Posteriormente incluso se otorgarían más empréstitos, ya que desde el virreinato en todo el año de 1769 apenas llegó algo más de 300.000 pesos. Con esa cantidad, y teniendo en cuenta el ritmo constructivo, más el carenado de varios navíos, era imposible la conclusión satisfactoria de los buques en grada y la proyección de otros nuevos. De igual forma, en su permanente lucha por obtener recursos Montalvo contó con la inestimable ayuda del gobernador de Cuba Antonio María Bucareli quien había sucedido en el cargo al conde de Riela en 1766. En marzo de 1769 el gobernador había escrito directamente al ministro de Hacienda Múzquiz en términos bastante desesperados señalando que «uno se queja con razón, diciendo que ya que no le envían que no le quiten, pero se debe entender esto con la isla de Cuba donde no habiendo minas y siendo preciso asegurar su defensa, hacer navíos y abastecer de tabacos a España, es indispensable que el dinero venga de fuera»⁷⁴⁴. La angustiante carta mostraba la cruda realidad de Cuba, cuyos fondos siempre limitados por las remesas del virrey de México debían repartirse entre la guarnición, las fortificaciones y los aspectos navales. La poca disimulada crítica de Bucareli al virrey debió ser un guiño del destino porque en 1771, ante su propia sorpresa, el gobernador de Cuba fue ascendido nada menos que al rango de virrey de México, la misma autoridad a la que tan crudamente le demandaba fondos. ¿Sería Bucareli como virrey novohispano⁷⁴⁵ tan complaciente como lo demandaba él mismo siendo gobernador de Cuba?

Finalmente, los tres navíos fueron acabados en el transcurso del año. El *San Francisco de Paula*, botado oficialmente el 12 de enero de 1769, fue

⁷⁴² AGS Marina, 344, informe de 8 de abril de 1769.

⁷⁴³ AGS Marina, 344, ibídem.

⁷⁴⁴ AGI México, 1241, Bucareli a Múzquiz, 14 de marzo de 1769.

⁷⁴⁵ Lo sería de 1771 a 1779, muriendo en el cargo como virrey.

concluido completamente, incluso de los pequeños detalles, en octubre. El *Santísima Trinidad*, pudo ser solemnemente botado a las 11 y media del 2 de marzo de 1769⁷⁴⁶, con las siguientes dimensiones: eslora 213 y 2/3 de pies de Burgos (61,40 m), quilla 182 y 5/12 de pies (52,72 m), manga 57 y 3/4 de pies (16,59 m), puntal 28 y 11/12 de pies (8,31 m); arqueó 4.902 toneladas (7.443,69 m³) con un lastre de 1.546 quintales (71,12 tn). Según Colina, en escrito de 30 de septiembre de 1768, las medidas eran: eslora de alefriz a alefriz 100 codos (57,47 m); quilla de codillo a codillo 85 codos y 6 pulgadas (48,99 m), manga 27 codos (15,52 m), puntal 13 codos y 12 pulgadas (7,76 m), plan 13 codos 12 pulgadas (28,74 m), astilla muerta con el plan 12 pulgadas (28,74 cm), luz de cada porta de popa a proa 1 codo y 17 pulgadas (0,98 m), calado a popa 13 codos (7,47 m) y a proa 12 codos y 6 pulgadas (7,18 m). El costo de fábrica, es decir, el maderamen, fue de 48.471 pesos⁷⁴⁷. Sin embargo, el costo definitivo, incluyendo mano de obra, clavazones, velamen y demás, estuvo en torno a los 156.085 pesos. En el primer velamen incluía, además del normal, cebadera, sobrecebadera y periquito de sobremesana. Tenía previsto inicialmente montar 30 cañones de a 36 libras de peso de la bala, 32 de a 24, 32 de a 12, y 22 de a 8, aunque en el primer viaje a la Península montó provisionalmente 32 cañones de a 24 y 14 de a 8. La dotación alcanzaba los 960 hombres. Finalmente, el *San José* se botó el 14 de diciembre de 1769, siendo acabado en sus pequeños detalles a principios de 1770⁷⁴⁸. Su costo total fue de 106.583 pesos⁷⁴⁹.

Hacia veinte años que en el astillero de La Habana no se botaban tres navíos el mismo año. Y la primera vez que se construía un tres puentes enteramente, y además empleando madera cubana. El esfuerzo había sido ímprobo pero la felicidad alcanzó a toda la ciudad. La botadura del *Santísima Trinidad* se convirtió, de hecho, en un gran espectáculo. Era un navío imponente, en el que se había trabajado durante más de dos años. En condiciones normales, un navío de este porte podría haber sido concluido en un año. Pero la actividad en el astillero no se centraba exclusivamente en este buque, y absorbía enormes cantidades de dinero y de trabajo humano. Sin embargo, Montalvo y La Habana dejaron claro que allí se podían construir grandes e imponentes buques, a la manera tradicional, y con las ventajas de la madera cubana. Es cierto que siempre habría problemas financieros, pero en aquel momento se sabía que tenían solución, al menos a corto plazo.

Por Real Orden de 30 de marzo de 1769 el *Santísima Trinidad* fue destinado al departamento de El Ferrol y a propuesta de Juan Antonio de la Colina se nombró primer comandante al capitán de navío Joaquín de Maguna Echezarreta, que tomó posesión del mando el primero de diciembre de 1769. Salió de La Habana para su nuevo destino, e inspecciones técnicas, el 19 de febrero

⁷⁴⁶ AGS Marina, 342.

⁷⁴⁷ AGS Marina, 349, informe de 29 de agosto de 1772.

⁷⁴⁸ *Ibidem*.

⁷⁴⁹ AGS Marina, 349, informe de 29 de agosto de 1772.

de 1770, en compañía del *San Francisco de Paula*, pero hicieron la travesía con independencia por haber varado el segundo a la salida. Fondeó en Vigo el 12 de abril de arribada con averías en las vergas de los palos de trinquete y de mesana. Una vez reparado provisionalmente gracias a los auxilios proporcionados por el navío *Guerrero*, salió a la mar en conserva de este navío el 9 de mayo y entró en El Ferrol el 15.

Tanta actividad constructiva había dejado al astillero exhausto, al menos de madera. Los almacenes quedaron bastante bajos de tablamentos para navíos de portes grandes, aunque Montalvo pudo informar de que al menos quedaban 33.247 piezas para navíos de 60 y 70 cañones⁷⁵⁰. Como las órdenes originales hablaban de la fábrica de cuatro navíos al año, de a 70 y 60 cañones, el volumen existente en almacenes permitía acometer nuevas fábricas. Afortunadamente para el intendente no se envió desde Madrid ninguna orden indicando la fábrica de otro tres puentes, pues en ese caso habría sido muy difícil comenzarlo antes de medio año.

Aunque no se había recibido ninguna contraorden desde Madrid, lo que significaba que el plan original de fábrica naval se mantenía inalterado (es decir, cuatro navíos al año), un inesperado acontecimiento a principios de 1770 vino a corroborar la capacidad de iniciativa y el grado de independencia del que gozaba el intendente Montalvo. En enero de 1770 un correo procedente de España hizo correr la voz en La Habana de que el rey había expedido órdenes para cancelar el programa constructivo habanero, y que toda la madera se remitiera a España. Se desconoce el origen de este comentario, y ni tan siquiera sabemos el grado de extensión que abarcó realmente. Sí está claro de que se trataba de una falsa noticia, tal vez malintencionada. Sin embargo, llegó a oídos de Montalvo que mostró una gran preocupación. Su lógica de intendente, su experiencia y el grado de implicación económica de la ciudad para con el astillero, le hicieron llegar a la conclusión de que, aunque la noticia era falsa, podría tener graves consecuencias entre los prestamistas y comerciantes locales. Supo captar en seguida que un bulo como ese tendría un efecto muy negativo entre la población y entre la enorme masa de trabajadores del arsenal que, sencillamente, tratarían de buscar su sustento en otra parte. Le preocupaba sobre manera que los ricos y comerciantes de la ciudad, que al fin y al cabo habían sido los que con sus préstamos de los dos últimos años habían posibilitado la finalización del *Santísima Trinidad*, entre otros buques, decidieran no dar ni un peso más al arsenal. Las funestas consecuencias que esto tendría serían catastróficas, porque sin metálico inmediato, todas las obras, desde la fábrica de la fragata *Santa Lucía*, hasta la carena de buques, quedaría paralizada. Montalvo consideraba que una simple negación de la noticia podría no causar el efecto deseado. Muchos podrían suponer que el intendente mentía para poder así conseguir dinero con que acabar lo ya iniciado.

⁷⁵⁰ AGS Marina, 344, informe de 11 de mayo de 1769.

Por tal motivo, el intendente consideró que la mejor manera de evitar que el comentario se extendiera y hacer ver a la población que todo era una noticia falsa, era iniciar de manera inmediata la construcción de nuevos navíos, incluso sin esperar la aprobación expresa de Madrid. La idea era tan original como brillante. ¿Quién daría crédito a la noticia de que iban a cerrar el arsenal si se acababa de comenzar dos nuevos navíos? Montalvo, para evitar problemas, comentó su propósito al jefe de escuadra Colina, quien estuvo de acuerdo en que era la mejor solución. Como no disponía de dinero suficiente para mantener un elevado ritmo constructivo, ideó la artimaña de alternar la fábrica de los carpinteros por semanas, de manera que todos pudieran cobrar, la actividad no decayera, y la población viera que, efectivamente, se trabajaba en nuevos navíos⁷⁵¹. Había además otra razón de peso. Francisco Javier Matienzo, en aquel momento tesorero de Marina (llegaría a ser posteriormente Ministro principal de Marina en La Habana) había notificado a Montalvo que la caja de Marina no disponía de más de 87.000 pesos efectivos⁷⁵², cantidad a todas luces exigua, de manera que convenía mucho que la población no supiera tampoco el crítico estado en que se hallaba la tesorería a finales de 1769 y principios de 1770.

Sin esperar respuesta de Madrid, el intendente inició la construcción de dos nuevos navíos a finales de enero de 1770, uno de 70 cañones y otro de 60, siguiendo los planos respectivos del *San José* y del *San Genaro*. Y la artimaña funcionó, porque pudo conseguir casi de inmediato un préstamo de 20.000 pesos que le permitió seguir las obras mientras llegaba la aceptación de Madrid y el dinero de México. La aceptación de España llegó en seguida, y las obras continuaron, mientras el bulo desapareció. Pero esta actuación, tan brillante como intuitiva, puso de manifiesto que el arsenal tenía a su frente, sin lugar a dudas, al mejor hombre para llevar sus riendas. Podía ser despótico y algunas veces algo arbitrario, pero la eficacia burocrática estaba garantizada con Montalvo al frente de los negocios navales en La Habana. Era simple y llanamente, Lorenzo Montalvo.

Por consiguiente, el año 1770 comenzó con dos nuevos navíos en grada, mientras se continuaba con la fábrica de la fragata *Santa Lucía*, el chambequín *Caimán* y la chata *Nuestra Señora de Loreto*⁷⁵³. En el verano ya se había concluido la fragata (se había botado el 24 de marzo)⁷⁵⁴ y se conocían ya los nombres de los dos futuros navíos de 70 y 64 cañones: *San Rafael* y *San Pedro de Alcántara*, respectivamente. La argucia de Montalvo de principios de año había funcionado perfectamente, ya que, en efecto, no hubo nunca ninguna orden de cerrar el astillero. Los préstamos siguieron llegando a la tesorería al tiempo que después del verano comenzaron a llegar importantes cantidades de México para la continuación de la fábrica. En este sentido, para que tanto en Madrid como en el virreinato se supiera que tanto esfuerzo y dinero había sido

⁷⁵¹ AGS Marina, 344, Montalvo a Arriaga, 20 de enero de 1770.

⁷⁵² AGS Marina, 342, informe de Matienzo a Montalvo, 1 de agosto de 1769.

⁷⁵³ AGS Marina, 344, informe de 6 de enero de 1770.

⁷⁵⁴ AGS Marina, 342, informe de 6 de julio de 1770.

bien invertido, el intendente realizó un muy inteligente informe de sus logros desde el 1 de agosto de 1767, que incluía los siguientes buques construidos en el arsenal bajo su mandato:

- Navío *Santísima Trinidad*, 112 cañones.
- Navío *San Luis*, 80 cañones.
- Navío *San Francisco de Paula*, 70 cañones.
- Navío *San José*, 70 cañones.
- Fragata *Santa Lucía*, 26 cañones.
- Chambequín *Caimán*, 30 cañones.
- Paquebote *San Francisco de Paula*, 20 cañones.
- Goleta *Santa Rosalía*, 16 cañones.
- Goleta *San José*, 14 cañones.
- Goleta *Ntra Sra. De Loreto*, 14 cañones⁷⁵⁵.

En total Montalvo podía presumir de haber construido en exactamente tres años 9 buques con un total de 452 cañones. Y para que se tuviera en cuenta el esfuerzo general en el astillero, y no solo el relacionado con la construcción naval, indicó que todo esto se había llevado a cabo al tiempo que en el mismo periodo se carenaban 39 buques de diferentes portes, la mayoría de ellos navíos y fragatas. En la lista de sus logros no incluía el apresto de 21 buques que desde La Habana partieron en la expedición que llevó al teniente general Alejandro O'Reilly a Nuevo Orleans, donde siguió con su misión de reforma militar y ocupó su gobernación⁷⁵⁶. Este era el tipo de informes que gustaba destacar a Montalvo, en la idea, acertada, de que impresionaría al ministro y redundaría en beneficio del astillero, es decir, en su propia posición política en La Habana.

Pero no todo fue un camino de rosas para Montalvo. La vieja enemistad con Colina salió a relucir nuevamente en el transcurso de este año. La preocupación por los cortes de madera y la calidad de las mismas había sido tradicional en Madrid y en las autoridades de Cuba. Pero cuando el programa constructivo se reactivó con notables éxitos después de 1763, se hizo especial hincapié en este asunto. Los informes de los técnicos en la península eran muy positivos en cuanto a la larga vida de las maderas cubanas y su resistencia. Pero pronto empezaron a surgir voces acerca de si La Habana era capaz de suministrar todos los tipos de madera de arboladura que se necesitaban. El constructor Francisco Gautier ya había emitido algunos informes al respecto. No es que se estuviera poniendo en duda la calidad del maderamen, sino más bien la eficacia operativa de los encargados de aprontar esa madera, pues daba la impresión de que no había suficiente. Traerla de otros lados era una solución (se seguían importando arboladuras de Coatzacoalcos), pero se quería evitar que La Habana dependiera de lugares muy distantes y costosos.

⁷⁵⁵ AGS Marina, 344, informe de 1 de agosto de 1770.

⁷⁵⁶ Ibidem.

Esta oportunidad no la dejó escapar Colina para dejar entrever que las posibles carencias se debían a algún tipo de mala gestión. No había que ser muy inteligente para apreciar, sin mencionarlo, que se refería a la comisión de Montalvo⁷⁵⁷. Lo cierto es que la pugna y la problemática en torno a las maderas se hicieron realmente fuertes en los años venideros, y afectaron muy especialmente a La Habana, que no podía sustraerse a las cada vez mayores peticiones de materia prima de Madrid. En el fondo, todo obedecía a profundos cambios en la política de construcción naval en España. La pugna entre los sistemas de fábrica naval ni mucho menos habían quedado resueltos. Jorge Juan seguía insistiendo en las ventajas del sistema a la inglesa, mientras que otros como Ciprián Aufrán, director general de Construcciones desde la época de Patiño, habían flexibilizado su postura hasta alcanzar un modelo híbrido entre el español y el inglés⁷⁵⁸. Pero la llegada de Francisco Gautier en 1770 al cargo del máximo responsable de la construcción naval en España revolucionó la perspectiva. Defensor a ultranza del sistema de fábrica a la francesa, se enzarzó en una dura lucha con los demás constructores e ingenieros acerca de este asunto, que tenía una gran trascendencia para La Habana, pues en su astillero se seguían fabricando los navíos a la española.

No hay que olvidar que Colina estuvo en La Carraca dos años antes de pasar de nuevo a La Habana, presenciando ya los orígenes de estas luchas palaciegas entre ingenieros navales, en donde el maderamen jugaba un factor decisivo, ya que tanto el tipo como el grosor y las características internas de cada madera influían decisivamente en el futuro de la construcción naval de cada arsenal. En La Habana, la incorporación de un sistema diferente al que se venía usando, significaba graves inconvenientes técnicos, por no decir económicos y burocráticos. La madera habanera era perfecta para una construcción a la española, pero los cambios que finalmente introdujo Gautier afectaron al astillero, ya que obligaban a modificar los tamaños, formas y arquitecturas de los navíos futuros.

Esta es la situación con la que se tuvo que enfrentar Montalvo al tiempo que se iban concluyendo los dos navíos en grada. 1770 fue un año difícil en este sentido porque a las construcciones ordenadas por Madrid, los posibles cambios, las quejas por la madera, el transporte a España de materia prima, y el carenado de buques, se unía la fábrica de algunos buques menores para la escuadra de Tierra Firme, con base en Cartagena de Indias. Y por si no fuera suficiente, se dictaron órdenes para que fuera la Tesorería de La Habana quien se hiciera cargo del costo de la escuadra cartagenera al completo, lo que significaba más obligaciones ajustadas a un presupuesto de 700.000 pesos anuales, que desde luego, los virreyes de Nueva España no estaban

⁷⁵⁷ AGS Marina, 344, Colina a Arriaga 14 de octubre de 1770.

⁷⁵⁸ APESTEGUI, Cruz. «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a sus aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa». Instituto de Estudios Vascos 1998, pp. 11-13.

dispuestos a aumentar⁷⁵⁹. Los cambios que se estaban produciendo no auguraban nada bueno para el intendente, como así se verá dos años más tarde.

En la primavera de 1771 la conclusión de los dos navíos de 70 y 60 cañones estaba próxima. Sin embargo, las carencias en materia prima fundamental para su definitivo remate se hicieron una vez más patentes. La Habana era un sitio ideal en muchos aspectos para la fábrica naval, pero históricamente había carecido de algunos de los elementos fundamentales. Montalvo había solicitado desde los años 1740 un cambio de dirección en este sentido. Cuba no poseía fundiciones de hierro para cañones, tampoco jarcia ni velamen; todo debía ser importado. Esto aumentaba los costos y retrasaba varios meses la conclusión efectiva de los buques; eso sin contar con que la mayoría de los buques debían partir hacia España sin la suficiente artillería, lo que suponía tanto un riesgo como una estupidez desde el punto de vista práctico. A finales del verano Montalvo volvió a denunciar el abandono en este sentido, pues los buques estaban ya prácticamente acabados, pero sin velamen. Mal asunto en un momento en que en Cádiz, de donde debía llegar este velamen, se estaba en guerra abierta a causa de las dimensiones de los navíos y las técnicas constructivas. Por este motivo no es de extrañar que la botadura definitiva de ambos buques se dilatara: el *San Rafael* el 8 de agosto de 1771 y el *San Pedro de Alcántara* el 19 de octubre del mismo año⁷⁶⁰.

Siguiendo las órdenes ya bien conocidas, Montalvo se apresuró a comenzar dos nuevos navíos. Uno de 70 cañones lo inició en grada el 27 de junio de 1771, mientras que otro del porte de 60 cañones se comenzó a mediados de diciembre. Ambos, sin embargo, estaban completamente parados, pues Montalvo no disponía de suficiente madera para ellos. Los acopios y remisiones que había tenido que enviar a España durante 1769 y 1770, así como lo que absorbía la escuadra local, habían dejado los almacenes casi exhaustos. Aunque por otra parte, se seguía pudiendo trabajar en dos Bergantines a finales de 1771, en concreto, los nombrados *San Julián* y *San Francisco Javier*, tal y como pudo informar el ayudante constructor Miguel José Gastón⁷⁶¹.

Aunque la flota que dirigía Colina no era muy poderosa, estaba constituida por buques lo suficientemente viejos como para que necesitaran permanentemente carena y reparos, lo que suponía más gastos para la hacienda y menos madera para construir. Tan solo disponía Colina en su escuadra de un solo navío, el *Castilla*, construido en La Habana en 1737 por Juan de Acosta. El hecho de que un navío se encontrara disponible aún en las listas de la Marina española tras 34 años de servicio, evidencia la calidad de su construcción. En el aspecto negativo, un buque de tantos años necesitaba carena permanente, y los informes revelaban que los navíos con muchos años requerían una atención tan habitual que muchas veces resultaba más rentable desgazarlos y usar

⁷⁵⁹ AGS Marina 596, Montalvo al virrey de Santa Fe, 27 de noviembre de 1770.

⁷⁶⁰ AGS Marina, 346, informe de 13 de diciembre de 1771.

⁷⁶¹ AGS Marina, 346, Gastón a Arriaga, 11 de diciembre de 1771.

la madera para otros fines. Así es como se había hecho con otros navíos en La Habana, y la carencia de madera y de pertrechos se hizo tan grave que se llevaría a cabo en pocos meses el rescate de tres de los navíos hundidos en 1762 a la entrada del puerto con el fin de evitar la entrada de los ingleses.

Los buques de la escuadra de La Habana eran en 1771 los siguientes:

- Navío *Castilla*, 60 cañones, construido en La Habana en 1737.
- Fragata *Santa Lucía*, 26 cañones, construida en La Habana en 1770.
- Fragata *Juno*, 26 cañones, construida en Cartagena de levante en 1755.
- Fragata *Perla*, 22 cañones, construida en Cartagena de levante en 1753.
- Fragata *Dorada*, 22 cañones, construida en Cartagena de levante en 1753.
- Chambequín *Caimán*, 30 cañones, construido en La Habana en 1770.
- Bergantín *Volante*, 18 cañones, construido en La Habana en 1760.
- Bergantín *Príncipe*, 14 cañones, sin fecha de construcción.
- Balandra *Velona*, 14 cañones, sin fecha de construcción⁷⁶².

Aunque llama la atención el poco porte de los buques, hay que tener en cuenta que la escuadra de La Habana no tenía una misión táctica de guerra en el Caribe. En esencia se limitaba a vigilar las costas y a transportar desde Veracruz los situados que luego repartía por las islas de Barlovento. Cuando la situación bélica lo requiriera, eran enviados desde España los navíos adecuados, como así ocurrirá cuando estalle la guerra contra los ingleses en 1779. Pero resulta paradigmático que esta escuadra no dispusiera de un plan de actuación definido, ni de unas normas concretas para cada caso, pese a que formaba parte de un astillero con una organización intendencial y unos militares formados en la toma de decisiones táctica y estratégica. Los buques de la escuadra de La Habana sencillamente quedaban en puerto para cumplir limitadas misiones ordenadas *ad hoc* por las autoridades locales.

Para otorgar a aquellos navíos de una funcionalidad operática determinada y un esquema de organización nítido, el 14 de enero de 1772 se expidieron en El Pardo (firmadas por Arriaga), las primeras instrucciones para la escuadra de guardacostas de La Habana⁷⁶³. Aunque no se especificaba qué buques serían los encargados nominales de la custodia de las costas de Cuba, se entendía que debía ser la propia escuadra comandada por Colina. Obviamente, la elección de los buques que debían dedicarse a las tareas de patrullaje y los que debían realizar comisiones más importantes era una elección directa del comandante de la Escuadra. En cualquier caso, los trece puntos de las instrucciones anunciaban cambios significativos, y orientaban en gran medida la política naval española en América en ese momento. Pese a que se hacía un especial hincapié en la custodia de las aguas territoriales españolas, y en la persecución del contrabando, la instrucción enumera en varios

⁷⁶² AGS Marina, 346, informe de 8 de julio de 1771.

⁷⁶³ AAB Expediciones a Indias, 13, El Pardo, 14 de enero de 1772.

apartados las condiciones por las que debían ser apresados buques de pabellón inglés. Es la primera vez que se escribía en una ordenanza de este tipo (que formalmente debía tener carácter discrecional) apartados específicos para una nacionalidad concreta. En este caso, se especificaba con claridad que excepto en caso de ataque, no se debía emplear la violencia contra las embarcaciones inglesas, incluso si aparentemente desobedecían las órdenes de los españoles. Se cuidaba mucho que el control de los buques británicos fuera a distancia prudencial porque se pretendía a toda costa evitar dar una excusa al Gobierno de su majestad para emprender una nueva guerra. Era primordial que en caso de problemas fuesen los ingleses los agresores, probablemente porque se tenía la idea de poder arrastrar a Francia a una alianza siempre y cuando pareciera España la agredida.

De esta forma podemos asistir a un cambio evidente en la política naval española que, aunque caminaba hacia el rearme naval, no estaba dispuesta a emprender una campaña militar sin estar netamente preparada. En las mentes de los ministros españoles sin duda estaba la traumática experiencia de 1761, cuando se dejaron arrastrar por Francia a una guerra sin preparación alguna en el mar. Ahora eran otros tiempos, y aunque Carlos III tenía en mente la revancha en un nuevo enfrentamiento con los ingleses lo cierto era que necesitaba tener bases sólidas con que iniciar la guerra y una Armada poderosa y bien organizada. Esas bases pasaban por crear cuerpos profesionales de marinos y una estructura institucional sólida en la Marina de guerra. Las diferentes instrucciones, ordenanzas y cambios legislativos de la década de 1770 operaban precisamente en esa dirección.

La inquietud por el futuro, estaba, por tanto, muy extendida. Gautier se puso manos a la obra para tratar de imponer su sistema a la francesa, lo que requirió de buenas dosis de poder de convicción y gran variedad de informes. Para La Habana, el nuevo sistema imponía aumentar ostensiblemente el corte de maderas, justo en un momento en que había honda preocupación por este asunto. Las últimas construcciones habían obligado a un enorme esfuerzo acumulado en los últimos cinco años, y los navíos futuros a construir requerían una madera que, precisamente en ese momento, no existía. Aunque Montalvo nunca había desatendido los asuntos referentes a los bosques, la acumulación de la fábrica naval al tiempo del incremento de las carenas había consumido demasiada materia prima y minimizada sus opciones de mantener un elevado nivel de construcciones. Conseguir más no era, en principio, un problema, pero había que alejarse demasiadas leguas de La Habana lo que repercutía negativamente en el precio del maderamen. Y ya se sabía que en Madrid la preocupación financiera era casi tan importante como el propio aumento de la Marina.

Un informe emitido por Gautier a principios de 1772 dejaba clara la necesidad de buscar una solución al asunto de la madera. Muchos de los mejores bosques españoles habían sido ya esquilados. A este respecto, sus ojos, y los de muchos ingenieros navales, se volvieron hacia América, y en concreto hacia Cuba. Gautier defendía la calidad ancestral de sus bosques, pero se

hacía eco de las noticias que desde La Habana le indicaban que el costo de la tala de árboles se estaba incrementando cada día más. ¿Cómo compaginar los deseos del rey de construir una flota de guerra de 80 navíos y 50 fragatas con el incremento exponencial del costo bruto de la madera, cuando se pretendía economizar? Ese era el dilema que atormentaba no solo a Gautier, sino también a Arriaga y a Muzquiz, ministro de Hacienda. Se había calculado en unos 200.000 codos anuales las necesidades de los departamentos marítimos españoles para la continuación de dicho ambicioso plan de rearme naval⁷⁶⁴. La alarma se encendía, en cuanto a La Habana se refería, cuando Gautier indicaba la necesidad de buscar otros parajes de América donde conseguir madera de buena calidad y a mejores precios. ¿Estaba dando un aviso a las autoridades de Cuba o solo era un comentario más tratando de buscar una diversificación en la materia prima? El informe no lo especifica, pero existen indicios que apuntan a que otros lugares de América trataron de aprovechar esta coyuntura para arrebatar a La Habana su monopolio en la fábrica naval, o al menos en cuanto al abastecimiento de maderas. Se pensó incluso en las costas de Trinidad o de Honduras como lugares alternativos para buscar la tan preciada madera, ya que Gautier tenía claro que «solamente con la madera de América se pueden continuar las operaciones de los arsenales de Europa»⁷⁶⁵. Es en este contexto en el que habría que entender el nuevamente infructuoso plan de establecer un astillero en las costas de Guatemala que se discutió, con cierto grado de seriedad, entre 1769 y 1771⁷⁶⁶.

Subsiguientemente, los esfuerzos por conservar madera para la construcción se multiplicaron, en especial después de los alarmantes informes de Gautier. Este asunto preocupaba a Montalvo y horadaba la posición del astillero toda vez que no solo debía continuar sus habituales responsabilidades, sino que además tenía que multiplicar sus envíos de madera a España y cuidar de que su costo no fuera excesivo. Montalvo recordó que ya se había prohibido a los lugareños cortar madera de cedro para hacer cajas de azúcar, y que lo que realmente le molestaba era la intromisión de personas que nada sabían del asunto. Aprovechó esta controversia en torno a la madera para acusar a Juan Antonio Colina y a Juan Bautista Bonet, –jefe de escuadra también, recientemente llegado a la ciudad– de haber enviado informes a Madrid dando cuenta del deplorable estado del corte de maderas y de su almacenaje, sin tener la menor visión ni conocimiento de lo que hablaban⁷⁶⁷. Las rencillas, pues, salieron a flote nuevamente, aunque en esta ocasión Montalvo estaba en franca desventaja.

Es muy posible que todos los acontecimientos en España en torno a la construcción naval, apresto de buques, maderas, tipología, y demás aspectos influyeran en las decisiones futuras sobre el astillero habanero. No sería ilógico pensar

⁷⁶⁴ AGS Marina, 349, informe de Gautier de 7 de febrero de 1772. En este informe es donde se afirma la intención de Carlos III de construir una flota de de 80 navíos y 50 fragatas.

⁷⁶⁵ *Ibidem*.

⁷⁶⁶ VALDÉZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, pp. 377-379.

⁷⁶⁷ AGS Marina, 349, Montalvo a Arriaga, 29 de agosto de 1772.

que con la Intendencia ya creada *oficialmente*, La Habana hubiera quedado circunscrita a los departamentos marítimos decisivos en el futuro. Ya actuaba de facto como tal, pero después de 1763 se le dio cobertura jurídica nominal en manos de Montalvo. Pero tal vez la tradición no jugara en este caso a favor del indómito intendente.

La mala noticia que durante tanto tiempo esperaba recibir Montalvo finalmente llegó en 1772. En efecto, la aprobación de la Ordenanza sobre pertrechos y mando militar de los arsenales, de 28 de marzo, supuso un brusco giro en los negocios de marina referentes al uso que se daba al control de los dineros y la construcción. Esta normativa creaba el cargo de comandante del Arsenal, separándolo del de intendente. Tal ordenanza revolucionaba los mecanismos de control fiscal y económico, dejando al intendente al margen del control del gobierno de los arsenales, y manteniéndolo únicamente en sus funciones económicas. En principio, podría parecer que esta norma no afectaba demasiado a la naturaleza del control financiero que ejercían de antaño los intendentes, pero de hecho modificaba sustancialmente una práctica tan simple como eficiente: la concentración de funciones. En efecto, al separarse el gobierno de los arsenales de sus efectos económicos se generaba una disputa interna acerca de las compras, asientos, distribución y políticas internas dentro del arsenal. Lo cierto fue que afectó decisivamente la administración interna de la Marina y coadyuvó a provocar roces permanentes entre el comandante y el intendente. Con la inserción de la consabida Junta de Departamento (integrada por el comandante, el intendente y cinco oficiales más), se hacía girar la responsabilidad de contratación y gasto de personal y vituallas en un cónclave en el que el intendente quedaba en minoría: cada miembro disponía de un voto y las decisiones se tomaban por mayoría. Esto dejaba al otrora poderoso intendente Montalvo en franca minoría y con un papel meramente espectador de las grandes decisiones económicas que se tomasen⁷⁶⁸. Además, no hay que olvidar que el ahora comandante general de Marina del arsenal podía comunicarse directamente con el ministro de Marina en Madrid, lo que dejaba en mala posición jurisdiccional a Montalvo. Esta normativa suponía el triunfo de la idea de «militarizar» el ramo naval, dejando aparcado a los «tecnócratas» económicos, cuya figura más representativa era el intendente.

En efecto, por Real Orden de 23 de mayo de 1772 se nombró a Juan Bautista Bonet, que acababa de suceder a Colina, como principal responsable de la fábrica de bajeles en el astillero en calidad de comandante de Marina⁷⁶⁹. La noticia debió suponer un duro golpe para Montalvo. Por primera vez en más de treinta años de servicio, en los que había actuado como máximo y único responsable de la construcción naval, se le invitaba sigilosamente a pasar a un segundo plano. Montalvo no pidió explicaciones —una orden

⁷⁶⁸ MERINO, José P. *Op. cit.*, p. 20.

⁷⁶⁹ AGS Marina, 349, Montalvo a Arriaga, 29 de enero de 1773.

real no se discutía jamás— pero los informes posteriores denotan una desazón mal disimulada. Este cambio en la estructura de mando significaba a efectos prácticos una bicefalia en todos los aspectos importantes referentes al astillero, pero con preponderancia jurídica del comandante. Bonet, al hacerse cargo de la construcción de bajeles, se hacía responsable del corte de maderas, de la asignación de contratistas y de todos los aspectos logísticos tocantes a este aspecto. Montalvo solo mantenía, que no era poco, la fiscalización económica de la actividad. Es decir, Bonet decidía en qué se gastaba y cómo se construía, pero Montalvo decidía cuánto y de qué manera. Sin embargo, si los planes del intendente chocaban frontalmente con los del comandante, este tenía todas las bazas jurídicas en su mano para acabar imponiéndose. Esto, lejos de ser una solución auguraba enfrentamientos jurisdiccionales graves entre ambas autoridades, ya que la línea que separaba ambos compromisos era realmente delgada. Los tiempos de Montalvo parecían haber llegado a su fin.

Ahora bien, aunque el poder le quedaría seriamente restringido al intendente, nadie tenía ni su conocimiento ni sus influencias en La Habana. Al fin y al cabo, Bonet era un advenedizo sin más virtud que la de un grado militar elevado (jefe de escuadra) y una coyuntura política favorable. Montalvo llevaba demostrando años —y después de él seguiría siendo igual— que el astillero de La Habana funcionaba con unos mecanismos bien diferentes a los astilleros peninsulares. Aquí, en Cuba, el contacto cotidiano y la influencia social eran casi tan decisivos como el puesto funcional. Montalvo llevaba cuarenta años ocupando ese puesto, menoscabando la influencia de quien osaba enfrentarse y atando todos los entresijos para saber qué hacer en cada momento y en cada situación. Su control iba mucho más allá del meramente burocrático o fiscalizador. Era el único en La Habana que conocía las exactas posibilidades en cada momento de cada uno de los intervinientes en ese universo tan complicado como era el astillero. El hecho de que fuera el único funcionario de elevado rango que no solo salió con buen pie del desastre de 1762, sino que incluso vio aumentado su poder y su influencia, no era fruto de la casualidad. Era un superviviente. Pero para su desgracia, lo único que no estaba bajo su control directo eran las decisiones que se tomaban en Madrid, la mayoría de ellas a espaldas de la realidad cubana.

Por ese motivo, Montalvo mostró en varios informes y cartas su disgusto, con una exquisita cortesía y reverencia hacia el rey. Ahora bien, no estaba dispuesto a facilitarle las cosas a Bonet, y menos sabiendo que tanto él como Colina habían «conspirado» contra él en el pasado reciente. Por de pronto, hizo un balance de su gestión que pretendía ser una prueba de su valía como intendente y una demostración indirecta del error cometido por Arriaga.

El informe sobre la actividad de Montalvo quería dejar bien sentada la idea de que su sucesor en las tareas de construcción naval tendría mucho trabajo si quería acercarse a los frutos dejados por el intendente. Bajo su control directo se construyeron los siguientes buques:

Antes de rendida la plaza en 1762:

- Navíos: *Astuto*, *San Genero* y *San Antonio*.
- Fragatas: *Fénix* y *Tetis*.
- Paquebote: *Volante*.
- 3 Bergantines.
- 4 goletas.
- Después de 1762:
- Navíos: *San Carlos*, *San Fernando*, *San Luis*, *San José*, *San Francisco de Paula*, *Santiago*, *San Rafael*, *San Pedro de Alcántara* y *Santísima Trinidad*.
- Fragata: *Santa Lucía*.
- Chambequín: *Caimán*.
- 2 paquebotes.
- 8 Bergantines y goletas⁷⁷⁰.

En total, 17 buques de guerra de diferentes portes, y 17 más dedicados a las tareas propias del astillero. Pero por si no fuera poco, Montalvo incluyó en su demoledor informe los 74 navíos, fragatas, urcas y demás embarcaciones a las que se había carenado, sostenido y reparado durante su mandato desde 1763. Indicó además que si no se habían construido más navíos era porque desde 1768 habían dejado de venir 1.207.600 pesos de México (deuda a cargo del virrey), y entre 1763 y esa fecha otros 1.893.028 pesos, cantidades sin las cuales era imposible cumplir enteramente las órdenes de Madrid. Achacó las demoras en los asuntos de la madera al cambio en la política constructiva que había emprendido Gautier desde 1770, y que habían imposibilitado cumplir muchos contratos. Aseguró, con razón, que las maderas que él había ordenado cortar y almacenar en el astillero eran para un método de fábrica bien distinto al que había conseguido imponer finalmente Gautier. Por consiguiente, aunque aceptando los cambios, dejaba bien limpia su imagen y el listón lo suficientemente alto como para que nadie lo pudiera superar nunca.

Pese a los cambios en la dirección del astillero y la fábrica naval, las construcciones siguieron funcionando debidamente, aunque el ritmo pareció más cansino. En el verano ya había llegado de España la orden con los nombres de los dos nuevos navíos que se construían, el *San Miguel* y *San Ramón*, de 70 y 60 cañones respectivamente⁷⁷¹. Mientras tanto Bonet trataba de conocer la situación real del corte de maderas y las posibilidades futuras; aprendiendo, por así decir, el oficio. Como era habitual cuando alguien llegaba a un puesto de alta responsabilidad, ordenó una investigación minuciosa para tratar de fijar prioridades y evaluar posibles responsabilidades de sus antecesores. Tras elegir a varios funcionarios que recorrieron toda la jurisdicción de La Habana en busca de información sobre la situación de los bosques, pudo emitir

⁷⁷⁰ AGS Marina, 349, informe de 29 de agosto de 1772 a Arriaga.

⁷⁷¹ AGS Marina, 349, orden de Arriaga de 2 de junio de 1772.

un interesante documento en el que no parecía que la materia prima para la construcción estuviera en peligro. El documento es un excelente mapa sobre la localización y posibilidades que tenía para el futuro la construcción naval en el astillero. En esencia indicaba los siguientes lugares y posibilidades:

- Monte de la Ría, tiene para más de un navío.
- Nombre de Dios, abundante en cedros.
- Buey, abundan cedros y maderas duras.
- Lechugas, casi intacto.
- Melena, abundantes maderas y casi virgen.
- Guara, material para un navío.
- Charcas largas, madera en exceso.
- Montes de San Julián, abunda la buena madera.
- Candelas, buena madera pese a los cortes hechos tras la guerra.
- Montes de Ceiba, mucha madera.
- Arquita, para cuatro a seis navíos.
- Guaibacoa, abundantes maderas incluso después de haber dado mucha a los ingenios de azúcar.
- Casiguas, poca madera.
- Baynoa, algunas maderas.
- Quabal virgen y muy poblados de cedros.
- San Blas, Pifian, San Nicolás, Cangre y Gato, intactos y con mucha madera.
- Vijita, abundan los cedros y es la base actual de madera para el astillero.
- Hay otros lugares pero muy despoblados atribuyéndose la causa al gran número de ingenios en sus inmediaciones.
- Se localizaron 112 aserraderos de particulares de los que 33 estaban en uso⁷⁷².

Las averiguaciones de Bonet habían dejado claro que el corte de madera no estaba en situación crítica, tal y como poco tiempo atrás había dejado entrever a Madrid en varios escritos. Este cambio bien pudo deberse a su nueva situación político-jurisdiccional en La Habana en la que, como jefe, debía mostrar una cara complaciente y positiva al ministro en España. Su misión, por consiguiente, consistía en acometer definitivamente la conclusión de los dos navíos en grada y continuar con el programa naval a no ser que recibiera una contraorden de España. Sin embargo, no podía imaginar Montalvo que su sucesor al frente de la fábrica naval pusiera precisamente tantos inconvenientes para llevar a buen puerto su misión. Tal vez por desconocer los entresijos del puesto, o por simple miedo al error, lo cierto es que se negó rotundamente a continuar con el encargo del rey hasta que no recibiera instrucciones precisas de qué hacer con el corte de madera para adaptarlo a las nuevas maneras

⁷⁷² AGS Marina, 350, Bonet a Arriaga, 30 de noviembre de 1772.

implantadas por Gautier. Esta decisión sorprendió a Montalvo que se apresuró a informar a Madrid de la decisión de Bonet, dejando entrever que él sí que cumplía con su obligación⁷⁷³. Esto era un hecho inaudito, porque la decisión titubeante de Bonet puso en peligro el programa de fábrica naval, y lo que era aún peor, la demora de la conclusión de los navíos ya empezados. La consecuencia directa fue que el navío *San Miguel* no se acabó hasta finales de 1773, y el *San Ramón* hasta la primavera de 1775.

Mientras tanto, se perdía mucho el tiempo en discusiones banales y en operaciones de poca utilidad, como el reflote de cañones y material de tres de los navíos hundidos en la boca del puerto cuando el ataque inglés de 1762. Parece que Bonet gastó mucha energía en este proyecto, que finalmente ni siquiera pudo concluirse con éxito absoluto al retirar el propio Bonet el pontón que usaban los buzos para rescatar material de los navíos⁷⁷⁴. A comienzos de 1774 aún se seguía debatiendo temas fiscalizadores propios de Montalvo, pero la inseguridad de Bonet era patente, y no quería dar ningún paso en falso. Incluso se llegaron a convocar varias reuniones entre los altos responsables del astillero para demandar que bajo ningún concepto se librasen pagas o cantidades sin las autorizaciones pertinentes del intendente. ¿Acaso no se había hecho así siempre? El hecho de que fuera el flamante nuevo responsable de las construcciones navales el que convocara estas reuniones era un fiel reflejo de la inseguridad y ralentización que se había producido en el arsenal con los cambios introducidos dos años antes.

Con todo, durante 1774 primaron las reuniones acerca de las decisiones burocráticas y de organización en torno a la política económica del astillero. Sin duda, en este caso, el nombramiento en julio de 1772 de Pedro González de Castejón como inspector general de Arsenales tuvo mucho que ver, ya que una de sus prioridades básicas fue la reorganización de la actividad fiscal de los astilleros. Precisamente esa preocupación por controlar todos los resortes por donde discurría el dinero de la Marina, fue uno de los logros que le ayudaron a ascender al Ministerio de Marina tras la muerte de Arriaga en 1776. Obviamente, el interés se trasladó al otro lado del Atlántico, donde los informes fiscales llegados en los últimos años de la mano de Montalvo hablaban de ingentes cantidades de dinero gastadas en su arsenal. A partir de la primavera de 1774 se incorporaron, de la mano de Bonet, las órdenes peninsulares tendientes a controlar hasta el último peso del arsenal cubano.

Montalvo mostró cierta extrañeza por tanto control, ya que consideraba que en su etapa se hacía muy bien este trabajo, y nunca hubo el menor problema con los tribunales de cuentas. Sin embargo, se impuso la tesis fiscalizadora según la cual no solo se debían enviar extractos mensuales de lo que se gastaba, sino que bajo ningún concepto se debía librar ningún dinero sin que todos los documentos estuvieran al día. Para el caso de los asentistas,

⁷⁷³ AGS Marina, 350, Montalvo a Arriaga, 19 de enero de 1773.

⁷⁷⁴ AGS Marina, 350, informe de 16 de agosto de 1773.

esto significaba que se necesitaba incluso copia del asiento, y para el resto del personal documentos acreditativos del servicio efectuado⁷⁷⁵. De esta manera, se empezaba a imponer un control desmesurado que, pasado el tiempo, lesionaría los intereses del propio astillero haciendo más engorrosos y complicados todos los procesos de cobro.

La aprobación de la Ordenanza de 1772, así como la también Ordenanza de Ingenieros de 13 de agosto del mismo año⁷⁷⁶ ciertamente modificaron mucho los roles de los diferentes oficiales reales en el astillero. Desde entonces, y al menos durante los siguientes cuatro o cinco años, las discusiones entre los oficiales en La Habana y las autoridades en Madrid en cuanto a la aplicación de las nuevas disposiciones ralentizaron todo el proceso de construcción naval y no ayudaron en nada al incremento sostenido de la construcción. Muchos asentistas tuvieron problemas para cerrar acuerdos que antes eran casi automáticos, puesto que ahora la burocracia era mucho mayor y más lenta. Las insufribles y tediosas reuniones de las juntas hacían que los procesos de contratación implicaran a muchas más personas que antes, nutriendo de paso los conflictos personales. Como consecuencias, no era extraño que se retardaran semanas en la toma de decisiones simples que antes, con Montalvo, eran rápidas y eficaces.

Sin embargo, todos estos cambios incentivados por González Castejón, acabaron mostrándose positivos a largo plazo, pues profesionalizaron diferentes aspectos de los arsenales en España y América e insertaron tramos de control que ayudaban (al menos en teoría) a aumentar la eficacia de la cadena de producción naval. Pero el caos a corto plazo impuesto por normas que a veces eran mal interpretadas o comprendidas generó una inevitable lesión para los intereses de la Marina de guerra. Muchos oficiales simplemente no entendían las nuevas disposiciones y se mantenían con las anteriores hasta que les avisaban de sus errores o les obligaban a cumplirlas. Otros, por miedo a que se dieran cuenta de sus limitaciones en la aplicación de las normas, mantenían una actitud pasiva y complaciente que en nada mejoraba las expectativas de productividad en los arsenales. El astillero de La Habana acabó muy afectado por todos estos vertiginosos cambios, puesto que Bonet apenas movía un documento sin solicitar aprobación de Madrid, y las permanentes reuniones con Montalvo y los constructores lejos de agilizar el proceso, lo convertían en una pesada carga burocrática.

Mientras tanto, aunque el navío *San Miguel* se encontraba enteramente acabado, aún se seguían gastando cantidades en algunos arreglos. Su estancia en el puerto requería mantenimiento, ya que no estaba del todo listo para partir hacia España. Por su parte, la construcción del *San Ramón* avanzaba muy lentamente, y no por falta de dinero, sino más bien por los crecientes inconvenientes con las materias primas. No hay que olvidar que en el mismo periodo

⁷⁷⁵ AGS Marina, 351, informe de Francisco Javier Matienzo de 29 de junio de 1774.

⁷⁷⁶ AGS Marina, 596, informe de 1 de mayo de 1776.

se carenaban en el puerto un navío, tres fragatas y media docena de otras embarcaciones que, lógicamente, consumían muchas existencias del almacén. Los informes indicaban que las complicaciones con la contabilidad ralentizaron notablemente todos los procesos que implicaban pago de cantidades, especialmente si tenían que ver con el corte de madera o la construcción naval⁷⁷⁷.

El 6 de abril de 1775, después de una eternidad de trabajos y problemas con los constructores, retrasos en los pedidos y dificultades con el dinero, el navío *San Ramón* fue botado finalmente⁷⁷⁸. Pero justo nada más concluirse este navío se hizo patente y bien visible los cambios que había sufrido el arsenal desde 1772, cuando Montalvo fue desplazado de la responsabilidad de la fábrica de bajeles. Aunque no hubo ninguna contraorden de Madrid, nadie se preocupó de poner quilla a otro navío. Hay que recordar que seguía vigente la orden de construir anualmente dos navíos desde 1768, y que si bien Montalvo había comunicado en 1772 que los nuevos planes de Gautier habían modificado gravemente sus propios proyectos sobre este asunto, no había ninguna indicación directa del cese de la actividad constructiva. Bonet, ahora en 1775, comunicó a Arriaga haber recibido la orden de poner tres quillas nuevas de fragatas, pero no hizo mención alguna a los navíos, al fin y al cabo, la médula espinal de la Armada de Carlos III⁷⁷⁹. En mayo pudo iniciar la construcción de una de ellas, pero los almacenes estaban casi vacíos debido a la carena de fragatas provenientes de España⁷⁸⁰. Aquí fue cuando se percibió con mayor nitidez la modificación producida en 1772, porque Bonet, aunque informó con detalle de este problema –que no era nuevo precisamente– no actuó ni con la celeridad ni con la eficacia que antaño había mostrado Montalvo.

El problema se hizo más grave cuando se tuvo la constancia de que los navíos y fragatas construidos en El Ferrol eran enviados rápidamente a La Habana para unas revisiones y arreglos. Era tal ya la fama de profesionalidad de los empleados de su maestranza que Cuba se había convertido, en relativamente poco tiempo, en un referente ineludible de la calidad naval, en especial respecto del arreglo y carena de buques. Pero algo estaba pasando en España. Los buques que provenían de España cada vez estaban peor construidos y mostraban muchos defectos estructurales importantes, sobre todo en los forros. En 1774 y 1775 se carenaron en La Habana las fragatas *Santa María de la Cabeza* y *Rosario*, pero habían sido tan importantes las reparaciones que necesitaron, que con la madera que absorbieron bien podía haberse iniciado una fragata enteramente nueva. Los almacenes habían sufrido el saqueo de material para estos buques, y en cuanto al dinero gastado, el mismo Bonet lo calificaba de «insoportablemente costoso»⁷⁸¹. Este problema no cabe considerarlo secundario ni mucho menos ya que los costes en la recuperación de

⁷⁷⁷ AGS Marina, 352, informe contable de 31 de diciembre de 1774.

⁷⁷⁸ AGS Marina, 352, Bonet a Arriaga, 6 de abril de 1775.

⁷⁷⁹ *Ibidem*.

⁷⁸⁰ AGS Marina, 352, informe de 12 de mayo de 1775.

⁷⁸¹ AGS Marina, 352, Bonet a Arriaga 31 de enero de 1775.

buques defectuosos o que necesitaban arreglos drenaba dinero que de otra manera hubiera ido a nuevas construcciones. Aún tardarían otros dos años más en poner en grada las tres fragatas ordenadas construir por Madrid, mientras que respecto a los navíos aún se guardaba silencio. Bonet, en esta crítica tésitura, tuvo que pedir autorización a España para demorar la fábrica de estas tres fragatas ante la falta de maderas y los problemas técnicos surgidos por la recomposición de los planos de Gautier. En efecto, dichas fragatas fueron finalmente botadas a lo largo de los tres siguientes años: *Santa Cecilia*, en junio de 1777; *Santa Matilde*, en marzo de 1778, y *Nuestra Señora de la O*, en noviembre de 1778⁷⁸².

Mucho del trabajo y del dinero gastados entre 1774 y 1776 se invirtió en el impenitente asunto de las maderas. Aunque no había ninguna orden explícita de recortar los gastos navales –la tendencia indica más bien lo contrario– lo cierto es que siempre se tuvo mucha precaución con los costos de la materia prima, y en la década de 1770 se hizo evidente que la madera era la clave de todo. Se habían ordenado cortes alternativos en Cumaná pero se había visto que no tenían ni la calidad de la madera cubana ni los costos compensaban⁷⁸³. Por tal motivo, Bonet realizó varios estudios detallados y muy completos sobre la existencia de madera para el astillero en la jurisdicción de La Habana, estudios que si bien eran habituales, no solían alcanzar el grado de rigurosidad del de Bonet. La ventaja de estos estudios estriba en que nos permite tener una idea clara y precisa de dónde se efectuaban los cortes en La Habana, en qué proporción y con cuanta asiduidad.

En esencia, el informe de enero de 1775 establecía la planta general de los lugares más significativos y la cuantía de la madera. El siguiente resumen constituía las disponibilidades de madera en todos los sitios posibles.

Montes de Nipe y su puerto: 40.000 árboles de madera dura y 2.000 cedros.

Montes de Jibara: 6.000 de madera dura y 12.000 cedros.

Puerto del Padre y sus montes: 1.500 de madera dura y 22.000 cedros.

Puerto de Manaties: montes inútiles.

Puerto de las Nuevitas del Príncipe: 1.000 de madera dura y 7.000 cedros.

Se estima poco útil por la lejanía⁷⁸⁴.

En 1776, ya con González de Castejón en el Ministerio de Marina tras la muerte de Arriaga en enero del mismo año, los problemas se agudizaron en el astillero. Se informó de las crecientes cantidades de numerario gastadas en las carenas y sueldos, lo que hacía muy lento el proceso tendente a proseguir la fábrica naval. Montalvo estaba realmente desesperado. Probablemente debió pensar que gran parte del esfuerzo de tantas décadas para convertir a La Habana en el astillero más productivo de la monarquía, se estaba viniendo abajo. Lo cierto era que las contratas se hacían y que la actividad económica en torno

⁷⁸² GARCÍA-TORRALBA, Enrique. *Op. cit.*, p. 267.

⁷⁸³ AGS Marina, 352, Bonet a Arriaga, 27 de enero de 1775.

⁷⁸⁴ AGS Marina, 352, informe de 5 de enero de 1775.

al astillero era muy importante, pero ¿dónde estaban los nuevos buques? La obsesión de Montalvo, y de Bonet también, se centró ahora en este apartado. La puesta en grada de tres fragatas se consideraba algo de escasa importancia frente a los imponentes navíos.

Y mientras se debatía sobre el futuro de la construcción de navíos, Bonet se mostró muy preocupado por la tradicional falta de marineros para los buques. No ya solo para los que se iban construyendo, sino fundamentalmente para completar las dotaciones de las escuadras que iban y venían al puerto. En la primavera de 1776 había no menos de 360 hombres destinados a los cayucos de la pesca diaria en La Habana. Esto hacía que no hubiese mucha mano de obra marinera de calidad. Según pudo saber, en la ciudad existían no más de 250 hombres disponibles para estos menesteres, y unos 1.000 en las costas de Matanzas. En la zona de Trinidad se consideraba que había probablemente menos de 1.500 y en Santiago no más de 250⁷⁸⁵. Una de las mejores iniciativas de Bonet fue precisamente solicitar la creación de una matrícula profesional en La Habana, de la misma forma que existía en Cartagena de Indias, y además con excelente éxito. Trató de rescatar una idea que venía de antiguo. Ya se intentó en 1733 y en 1738, y parece que se ordenó efectuarla también en 1746. Pero en aquel tiempo, el gobernador Cagigal de la Vega quiso hacerse cargo directamente de todo el asunto lo que provocó un inevitable choque con las autoridades de la Marina acerca de la jurisdicción, y el asunto quedó olvidado. El intento de Bonet de repescar esta excelente iniciativa, que de paso ahorraría muchos quebraderos de cabeza y sería el inicio de una marinería profesional, lo relacionó con los nuevos tiempos. Esto significaba que para incentivar la matrícula se haría indispensable poner en pie de igualdad a los marineros y a los milicianos, lo que en 1776 era sinónimo de fueros y privilegios. Bonet comprendió, acertadamente, que el único aliciente posible para los lugareños era ofrecerles las prebendas de las que tradicionalmente gozaba el Ejército y la milicia. El ministro estudió con detenimiento la propuesta y la estimó conveniente, máxime si se tenía en cuenta que cualquier intento de revitalizar la Marina pasaba también por su personal militar. Finalmente, a finales de 1777 se pudo iniciar tan interesante proyecto que, para no quedar exclusivamente en un asunto puramente cubano, se extendió a Campeche por orden del ministro José de Gálvez, sucesor de Arriaga en la cartera de Indias⁷⁸⁶. En esta iniciativa contó además con la aquiescencia del gobernador de Cuba, marqués de la Torre, quien en el verano de 1776 emitió un bando para «recoger» por toda la circunscripción de La Habana a los vagos y «malentretenidos» con vistas a enrolarlos en los buques de la Armada⁷⁸⁷. Aunque estos «marinos» no serían precisamente la flor y nata de la Armada al menos podrían cubrir ciertas necesarias y urgentes medidas ante la falta de marineros.

⁷⁸⁵ AGS Marina, 295, Bonet a González Castejón, 30 de mayo de 1776.

⁷⁸⁶ MORENO GUILLÓN, Amparo. «La matrícula de mar de Campeche». *Espacio, Tiempo y Forma, serie IV, Historia Moderna, t.17*. 2004, pp. 286-288.

⁷⁸⁷ AGI Santo Domingo, 2133, Bando de 27 de junio de 1776.

Los requerimientos de que en La Habana se reiniciara la construcción de navíos –en este momento solo se fabricaban tres fragatas– tuvieron finalmente éxito a finales de 1776. Una Real Orden de 18 de diciembre de 1776, avalada por el ministro González Castejón, anunció al intendente Montalvo y al comandante de la Escuadra y encargado de la fábrica de bajeles, Bonet, la reanudación del programa naval con la construcción de un navío de 64 cañones siguiendo los modelos del *San Pedro del Alcántara*, que como se recordará, estuvo diseñado por Gautier⁷⁸⁸. Además, la noticia estuvo acompañada con el éxito en la matrícula naval. A finales de la primavera de 1777 ya se habían matriculado como marineros para las futuras embarcaciones del puerto nada menos de 1.252 hombres, lo que resultaba un éxito incluso para el propio Bonet, inspirador de tan acertada iniciativa⁷⁸⁹.

En el verano se encontraba concluida la fragata *Santa Agueda*⁷⁹⁰, pero Bonet apenas disponía de recursos para continuar con las otras dos, especialmente de madera. A finales de año incluso tuvo que poner en grada una cuarta fragata, pero se quejaba amargamente de los enormes costos que causaban las carenas en el astillero. Como ejemplo puso a la fragata *Palas*, que había llegado al puerto para carenarla pero se encontraba tan mal que sus estudios demostraban que costaba casi lo mismo construir una nueva. Sus comentarios sobre las causas de las demoras son muy elocuentes:

*Estos buques habrían estado días ha ya concluidos de no haber sido preciso ocupar toda la Maestranza de carpinteros y calafates para el reparo de las urcas que han conducido las tropas a Puerto Rico, y a esta plaza (...)*⁷⁹¹.

Como resultado, cuando se inició la fábrica del que sería el navío *Bahama*, en noviembre de 1777⁷⁹², los retrasos hicieron que no estuviera concluido hasta 1780. Así, los gastos se acrecentaban exponencialmente, las dificultades se multiplicaban, y se limitaban las posibilidades reales de construir con los ritmos que, en teoría, le demandaban desde Madrid.

El 9 de diciembre de 1778 tras más de cuatro décadas de incalculable servicio a la Armada española, el todopoderoso conde de Macuriges, Lorenzo Montalvo, moría en La Habana. Con él desaparecía una época y una forma personalista de hacer política naval al socaire de una tradición propiamente autóctona. Igualmente, con la desaparición de Montalvo se esfumaba también el cargo de intendente. Nadie fue nombrado en su lugar y la Intendencia de Marina de La Habana se convirtió en un concepto más que en una institución. Juan Bautista Bonet se convirtió de la noche a la mañana en la figura más importante del astillero, con el cargo de comandante de Marina, solo supeditado

⁷⁸⁸ AGS Marina, 354, Montalvo a González Castejón, 11 de marzo de 1777.

⁷⁸⁹ AGS Marina, 354, Bonet a González Castejón, 9 de mayo de 1777.

⁷⁹⁰ AGS Marina, 358.

⁷⁹¹ AGS Marina, 358, Bonet a González Castejón, 8 de marzo de 1777.

⁷⁹² AGS Marina, 368.

al gobernador de Cuba. Sin embargo, la rápida sucesión de acontecimientos determinaría una extraordinaria concentración de poder militar en La Habana entre 1779 y 1783 afectando de lleno no solo a la posición de Bonet, sino a la de todos los funcionarios políticos y militares de Cuba. La explicación era bien sencilla: España (y La Habana) estaban de nuevo en guerra.

La Habana en guerra, 1779-1783

El año de 1776 resultaría decisivo para los intereses generales de España, su Marina y el astillero de La Habana. En enero, el aguerrido y trabajador Arriaga fallecía, dando paso en el Ministerio a González de Castejón. Este pronto basculó su visión política naval hacia los intereses del poderoso grupo militar dentro de la Secretaría. Esto significaba que el Cuerpo General había ganado la batalla al Cuerpo del Ministerio. Como prueba de estos nuevos aires (casi revolucionarios) cabe destacar la aprobación (como ya se indicó anteriormente), de la Ordenanza para el gobierno militar y económico de los arsenales de Marina, en abril de 1776. La principal novedad de esta ordenanza fue la creación del inspector general de Marina que delegaba sus funciones en un subinspector en cada arsenal. Estos subinspectores eran los encargados, por delegación, de «la debida economía que se necesita en los gastos de marina». Todos los oficiales de los arsenales quedaban bajo su mando, incluyendo el comandante y el intendente, que ahora quedaba más aislado que nunca. Las funciones de este último quedaron relegadas a las de un mero administrador de alto rango. Con esta política, González Castejón logró una completa «militarización» de las actividades económicas de la Marina, toda vez que el inspector general, con residencia en Madrid, era a su vez miembro del Consejo de Guerra, y la Ordenanza explicitaba que era él (y sus delegados en los diferentes arsenales) los que controlaban los presupuestos que manejaban los arsenales con el dinero proveniente de Hacienda. Aunque las funciones fiscalizadoras de los diferentes contadores y comisarios quedaron como estaban, el control último pasaba siempre por el subdelegado del inspector general, haciendo que las funciones antaño fiscalizadoras del intendente quedaran vacías de contenido. Paralelamente, la Ordenanza fijaba las competencias del ingeniero de Arsenal por encima de las del intendente y del comandante, quien se encargaría desde ese momento de la dirección de las construcciones y obras, dependiendo económicamente del subinspector.

El presupuesto que cada departamento naval debía realizar anualmente tenía que estar finalizado en el mes de agosto, y para facilitar la labor, se nutrió al sistema de validación de los posibles gastos de diferentes formularios unificados. La complicada tarea de cuantificar las necesidades pasaba por la Junta del Departamento, única capaz de aprobar el presupuesto final, así como las contrataciones a realizar en función de la aparente necesidad local. En La Habana esto supuso un auténtico problema y desencadenó incesantes luchas por el poder. Obtener los votos necesarios en la Junta representó en la práctica una

negociación política (y técnica) para poner en marcha o continuar cualquier proyecto. Los asientos para el astillero y el cada vez más agudo problema de las maderas absorbió tiempo y esfuerzo que no había, porque en Cuba los intereses de la clase comerciante respecto a los negocios empezaron a chocar con los del astillero. Aunque se había tendido a la homogeneización de los precios en el ámbito imperial, los precios de los productos para los buques variaban de zona a zona rompiendo el principio de homogeneidad, siendo incluso más visible en La Habana donde tradicionalmente casi todos los productos y materiales eran más caros que en la península. Así las cosas, cuando el presupuesto así finalmente conformado (que contenía no menos de 18 ramos diferentes) era trasladado entonces a la Secretaría de Marina, que decidía finalmente la cantidad otorgada, y ordenaba a la Secretaría de Hacienda el envío de los fondos pertinentes (mensualmente) librados por la Tesorería General⁷⁹³. En La Habana estos presupuestos de la Junta debían ser también aprobados en Madrid, pero los fondos procedían casi sistemáticamente de México.

Como consecuencia inmediata, el «sistema Castejón» evidenció una notable falta de flexibilidad, puesto que la realización y aprobación previa de los presupuestos departamentales, junto con la limitada acción del intendente, perjudicaron las posibilidades de que, en caso de necesidad, los arsenales pudieran atender a los gastos extraordinarios por falta de dinero⁷⁹⁴. Cualquier desviación presupuestaria (muy normal en épocas de guerras) conllevaba un desbarajuste contable, peticiones permanentes a Hacienda, quejas de los arsenales, y quebraderos de cabeza para la Tesorería General. En La Habana el problema era aún mayor, porque la Intendencia del Ejército demandaba fuertes cantidades y competía ferozmente con la Marina. Solo el departamento naval de Cádiz pudo sustraerse en cierta medida a estas dificultades, básicamente porque contaba con dos elementos de los que carecían El Ferrol y Cartagena: la Depositaria de Indias (la tesorería peninsular más importante de las subsidiarias de la Tesorería General) que disponía de una liquidez sobresaliente; y una poderosa clase comerciante local capaz de aportar, vía préstamos, los dineros faltantes en el arsenal.

Esta nueva forma de reordenar la pirámide de poder en el astillero habanero coincidió cronológicamente con dramáticos acontecimientos internacionales que hicieron patente la falta de flexibilidad del nuevo sistema de control y pusieron al astillero de La Habana ante una dura prueba.

En efecto, el 4 de julio de 1776 los patriotas de las Trece Colonias proclamaban su independencia iniciando la guerra contra su majestad británica, el rey Jorge III. El acontecimiento, lejos de mantenerse como un asunto interno del gobierno inglés ante sus colonias, representó una oportunidad tanto para Francia como para España de zanjar una vieja disputa y no pocas heridas

⁷⁹³ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. «El sistema económico del marqués González de Castejón y el problema del presupuesto naval (1772-1776)», en *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex 2012, pp. 392-395.

⁷⁹⁴ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. *La llave...*, pp. 231-235.

abiertas. En la mente de los españoles aún estaba muy latente el episodio de la toma de La Habana en 1762, mientras que los franceses no podían olvidar fácilmente que en esa guerra habían sido virtualmente expulsados de América. Los gobiernos de París y Madrid observaron detenidamente el tablero geopolítico y analizaron con acierto las múltiples oportunidades que se les ofrecían. Unidos antaño por los famosos Pactos de Familia (1733, 1743 y 1761), los políticos a ambos lados de los Pirineos se movilizaron para buscar una alianza común para enfrentar al enemigo inglés. Sin embargo, evitaron cometer el error de 1761 cuando apresuradamente y sin coordinación, se lanzaron a una guerra que acabaron perdiendo. Para Carlos III el estallido de la guerra representaba una opción estratégica de acabar con el dominio inglés en América y tomarse la revancha por la tragedia de 1762. Ni que decir tiene, el teatro de operaciones constituyó el factor más relevante porque iba a ser en América donde de dilucidaría la prueba. En este sentido, La Habana adquiría de forma automática un valor primordial. Situada en el epicentro de la batalla, Cuba era un nudo de comunicaciones natural entre las colonias sublevadas y las posiciones inglesas al sur, en especial la Florida, cedida a los británicos tras la Paz de París en 1763. Igualmente, las operaciones iban a ser sustancialmente ganadas o perdidas en el mar puesto que las flotas constituían el único recurso capaz de transportar tropas y suministros a los diferentes teatros operacionales. El puerto y astillero de La Habana representaba, en este sentido, el nudo gordiano de las posibilidades de enfrentar a los ingleses. Durante años la política naval se había centrado en el aumento de la potencia de la Armada, fijando La Habana como el departamento naval más importante en América y haciendo que el proyecto iniciado por Patiño y continuado por hombres como Ensenada o Arriaga diera innegables frutos con el notable incremento de las unidades de guerra. En cierta forma, se podría decir que España y La Habana hacía años que se estaban preparando para esta guerra. Por consiguiente, la condición de insularidad de Cuba y las excepcionales condiciones de su puerto (amén de su capacidad como astillero) lo trasladaban automáticamente al centro del tablero.

El secretario de Estado Grimaldi era uno de los más fieles exponentes de un rápido acuerdo con Francia, hasta tal punto que el 24 de diciembre de 1776 ordenaba a las autoridades de La Habana que aprontasen suministros y armas de la manera más disimulada posible a los rebeldes Americanos⁷⁹⁵. El ministro trataba de mejorar su posición política ante el fracaso, el verano anterior, de la expedición a Argel, y tratando de menoscabar la posición de Portugal, tradicional aliado de Inglaterra, con quien España tenía una fuerte disputa por los linderos de Brasil. Este movimiento de Grimaldi no sirvió, empero, para empujar a Carlos III a la guerra, máxime cuando aún ni siquiera Francia había dado ese trascendental paso. Al contrario, influyó rápidamente en la caída en desgracia del ministro, ya que ni la Armada ni La Habana se encontraban aún

⁷⁹⁵ AGI Santo Domingo, 2596, carta al gobernador de La Habana marqués de la Torre.

listas para la acción. Tratando, por tanto, de determinar mejor los tiempos para actuar, y evitando una acción conjunta de Portugal y Gran Bretaña cuando todavía no existían ni planes militares ni estrategias políticas coordinadas, Grimaldi fue depuesto a principios de 1777 instalándose en la Secretaría de Estado al menos temperamental y más razonador conde de Floridablanca.

A partir de ese momento, las sutilezas diplomáticas determinaron la siguiente fase, en tanto en cuanto La Habana se preparaba para cualquier eventualidad. Por de pronto, resultaba esencial aislar a Inglaterra y garantizarse la alianza con Francia para entrar en combate en el momento más propicio. La primera fase pudo concluirse con éxito a lo largo de 1777, cuando una poderosa fuerza naval española que transportaba varios miles de soldados, conquistaba la isla de Santa Catalina y la colonia de Sacramento a los portugueses⁷⁹⁶, consciente de que su aliado Inglaterra no podría socorrerla estando en sus primeras y decisivas fases el enfrentamiento con los ejércitos de George Washington. Irónicamente, en este momento, España e Inglaterra se temían mutuamente. En octubre de 1777 se firmaba la paz entre España y Portugal, resolviendo de este modo sus viejas disputas limítrofes en América y desplazando a los portugueses de una eventual alianza con los británicos. Inglaterra, así, quedaba aislada al perder a su único aliado en Europa⁷⁹⁷. Igualmente, el tratado hispanoportugués forzaba a los ingleses a movilizar sus escuadras únicamente por aguas septentrionales del Atlántico al perder la posibilidad de utilizar las bases navales portuguesas⁷⁹⁸.

Mientras Francia maniobraba sutilmente con los insurrectos para lograr un acuerdo y entrar en guerra, el precavido Floridablanca se movía con extrema prudencia. No era ninguna novedad que la flota de La Habana era el elemento clave puesto que permitía maniobras por todo el Caribe desde la centralización geográfica de Cuba. El propio José Solano ya lo había advertido a Arriaga años antes⁷⁹⁹. Por tanto, había que procurar utilizar la fortaleza de las fuerzas navales españolas para ponerlas en juego en el momento de máxima debilidad inglesa, haciendo que la potencia de los navíos españoles sirviera a la vez para bloquear por mar a los británicos e iniciar operaciones ofensivas, preferentemente en conjunción con los franceses. Para lograr este objetivo era fundamental la confluencia de diversos factores. Por una parte, había que aumentar a toda costa la presencia militar española en Cuba para evitar la repetición de la sorpresa táctica de 1761. El miedo a un ataque al puerto habanero estuvo muy presente a lo largo de 1777 y 1778, como así atestiguó en diversas ocasiones el nuevo gobernador de Cuba, Diego José Navarro. Aunque en 1770 y 1771 se habían enviado diversos batallones a Cuba, y entre 1776 y 1777 se

⁷⁹⁶ ALSINA TORRENTE, Juan. *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en el mar*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 2006, p. 39.

⁷⁹⁷ CHÁVEZ, Thomas E. *España y la independencia de Estados Unidos*. Madrid: Taurus 2006, p. 104.

⁷⁹⁸ BAUTISTA, Juan. *La estrategia española en América durante el siglo de las Luces*. Madrid: Mapfre 1992, pp. 154-155.

⁷⁹⁹ AGI Santo Domingo, 1095, Solano a Arriaga, 26 de abril de 1772.

trasladaron igualmente unidades a Guatemala y Buenos Aires⁸⁰⁰, en enero de 1778 los tres regimientos sitos en La Habana habían perdido nada menos que 1.033 hombres por muertes, enfermedades y deserciones⁸⁰¹. Pero esta fuerza quedaba sin posibilidades de movilización ante la carencia de medios navales en aquel instante. El astillero llevaba una frenética actividad constructiva desde hacía años, y sabemos que sistemáticamente las unidades navales eran remitidas a España para su inspección técnica. Cuando el conflicto comenzó a internacionalizarse a lo largo de 1778, solo existían en puerto los navíos *San Ramón*, *San Gabriel* y *Magnánimo*, junto con las fragatas *Santa Dorotea*, *Matilde*, *Nuestra Señora de la O*, y *Volante*, y varias unidades menores. Una flota a todas luces insuficiente para defender La Habana o para movilizar alguna de sus tropas. La reacción española fue el envío desde El Ferrol de los navíos *Dichoso* y *San Juan Nepomuceno* a principios de 1779 con el objetivo de aumentar la presencia naval ante la próxima declaración de guerra⁸⁰².

Por otra parte, España necesitaba un movimiento político de Francia anterior a su decisión de entrar en el conflicto, de manera que dispusiera de tiempo para elaborar planes ofensivos mientras los ingleses se veían anclados sobre el terreno en las Trece Colonias y con la flota francesa amenazando cortar sus comunicaciones. Para Floridablanca la paciencia era una gran virtud con la que combatir la ansiedad francesa por firmar cuanto antes el tratado de colaboración antibritánico. Tras arduas negociaciones con los patriotas, los franceses dieron el paso decisivo en febrero de 1778 al convertirse en el primer país en reconocer a la nueva nación norteamericana⁸⁰³. Los británicos se dieron cuenta en ese instante de que el siguiente paso sería la entrada en guerra de Francia y el aumento del peligro de una beligerancia española. Por tal motivo, trataron de evitar provocar a España mientras negociaban desesperadamente (y muy torpemente) la neutralidad española: era el tiempo de espera que deseaba Floridablanca. En efecto, en abril de 1778 Francia estaba ya envuelta en la guerra contra Gran Bretaña al tiempo que enviaban una flota al Caribe. Mientras esto sucedía, en La Habana los preparativos aumentaban. El gobernador de Cuba emitía informes permanentes sobre la situación militar de las tropas y fortificaciones al tiempo que seguía enviando suministros a los insurrectos pese a que aún era una nación neutral. Para evitar el bloqueo inglés, en febrero de 1778 se remitió desde La Habana hacia España una pequeña flota con 1.202.380 pesos propiedad del rey, y 17.953.080 de cuenta de particulares y del comercio, más mercancía por valor de 2.632.880 de pesos⁸⁰⁴. Iba a ser la última remisión de caudales a la península hasta pasados unos años.

⁸⁰⁰ SERRANO, José Manuel. «España en América: las tropas peninsulares en el sistema defensivo indiano durante el siglo XVIII». *Cuadernos de Historia Moderna*, 41(2). 2016, p. 554.

⁸⁰¹ AGI Santo Domingo, 2132, informe de 30 de enero de 1778.

⁸⁰² ALSINA, Juan. *Op. cit.*, p. 151.

⁸⁰³ CHÁVEZ, Thomas E. *Op. cit.*, p. 125.

⁸⁰⁴ AGS Marina, 360, informe de 18 de febrero de 1778.

Desde 1777 y durante el año siguiente los movimientos políticos se aceleraron en la esfera de actuación española. Bernardo de Gálvez y Matías de Gálvez, sobrino y tío respectivamente del poderoso ministro José de Gálvez, habían llegado a la Luisiana y a Guatemala para iniciar los preparativos bélicos. De hecho, Bernardo recibirá el mando operativo de las acciones en el seno mexicano por Real Orden de 29 de agosto de 1779⁸⁰⁵ con España ya en guerra, y con instrucciones precisas de coordinar sus movimientos con las autoridades cubanas, en especial con el comandante de Marina de La Habana. Para ambos, y en especial para Bernardo, la importancia de La Habana era trascendental. Sus fuerzas navales otorgaban a España una enorme versatilidad a la hora de canalizar las posibles operaciones y generaban un peligro permanente para el costado y las espaldas de las posesiones británicas en Norteamérica. Antes de la entrada en guerra de España, el puerto habanero se había convertido en el centro neurálgico de las negociaciones con los patriotas Americanos, en un verdadero nido de espías y en una base naval y militar con una creciente concentración de fuerzas. Sin embargo, España no estaba dispuesta a arriesgar los frutos de la construcción naval posterior a 1750 en una campaña sin la adecuada preparación, de ahí que antes de la declaración de guerra a Gran Bretaña en abril de 1779 pergeñara cuidadosamente los preparativos en los que las fuerzas navales eran esenciales siempre y cuando gozaran del apoyo francés o al menos de cierto nivel de cooperación. En efecto, el 12 de abril de 1779 España y Francia firmaban un tratado ofensivo y defensivo con compromisos firmes de no firmar la paz por separado ni de cejar en la lucha por lograr la independencia de las Trece Colonias. Igualmente, el acuerdo fijaba los ambiciosos objetivos políticos y militares de España entre los que estaban la restitución de Gibraltar; la posesión del río y fuerte de la Mobila; la restitución de Panzacola con toda la costa de la Florida correspondiente al canal de Bahama, hasta quedar fuera de él toda dominación extranjera; la expulsión de los ingleses de la bahía de Honduras, y la observancia de la prohibición pactada en el último tratado de París de 1763 de hacer en ella ni en los demás territorios españoles establecimiento alguno, además de la revocación del privilegio concedido a los mismos ingleses de cortar el palo de tinte en la costa de Campeche, y la restitución de la isla de Menorca⁸⁰⁶. De igual forma, en agosto de 1779 el mismo ministro José de Gálvez le recordaba al gobernador de Cuba la importancia de los objetivos prefijados y la necesidad de contar con una perfecta concomitancia entre las fuerzas de mar y tierra en las futuras operaciones militares⁸⁰⁷.

Cuando comenzó el conflicto, la fuerza naval inglesa estaba compuesta por 122 navíos, de los que más de un centenar disponían de 64 cañones o más.

⁸⁰⁵ BAUTISTA, Juan. *Op. cit.*, p. 166.

⁸⁰⁶ DEL CANTILLO, Alejandro. *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día*. Madrid: Alegria y Charlain 1843, pp. 552 y ss.

⁸⁰⁷ AGI Cuba, 1290, José de Gálvez a Diego José Navarro, 29 agosto 1779.

Por su parte Francia entró en guerra con unas 63 unidades navales de gran porte y España con 65 navíos⁸⁰⁸. Por consiguiente, la fuerza conjunta hispanofrancesa representaba una potencia combinada capaz de hacer frente a los británicos. Sin embargo, los deseos españoles no eran enfrentar directamente a los ingleses en el Caribe, sino dividir sus fuerzas con golpes en diferentes partes en conjunción con los franceses. Eso explicaría por qué los posteriores movimientos navales españoles en la guerra estuvieron supeditados a la protección de los desembarcos y ataques terrestres cortando las vías de acceso marítimas de los británicos, más que la búsqueda de una batalla naval decisiva. Paralelamente, los británicos tuvieron que luchar en cuatro teatros de operaciones distintos: América, las costas occidentales europeas, el Mediterráneo e incluso el Índico. Aunque estos dos últimos teatros operacionales eran secundarios, obligaron a los ingleses a dispersar sus fuerzas y a mantener una enorme presencia naval en Europa, tanto para realizar acciones ofensivas-defensivas frente a los ataques españoles contra Gibraltar (la única acción española que terminó en fracaso) y Menorca, como ante la eventualidad cierta de un posible desembarco francoespañol en la propia Inglaterra. Por consiguiente, y pese a que el origen del conflicto estuvo localizado en América, y sin duda fue el teatro decisivo, los ingleses jamás pudieron realizar una concentración determinante de recursos navales allá ante las latentes amenazas españolas y las rápidas acciones navales que Francia y España pusieron en marcha durante las diferentes fases del conflicto.

Durante los primeros meses de 1779 La Habana se convirtió en el centro recolector de tropas peninsulares. No menos de cuatro grandes unidades militares llegaron a La Habana entre finales de 1778 y principios del año siguiente⁸⁰⁹, estableciendo la mayor concentración militar que había visto La Habana en toda su historia. Juan Bautista Bonet, comandante del astillero, mostraba una honda preocupación por este hecho, ya que temía un ataque repentino a la ciudad mientras su flota aún no era lo suficientemente numerosa como para aprontar una buena defensa. De igual modo, el astillero debía seguir manteniendo su actividad constructiva al tiempo que incrementaba exponencialmente los gastos. La sola presencia de 5 navíos y 4 fragatas estaba generando unas tensiones presupuestarias insoportables para Bonet, quien no tuvo más remedio que solicitar al virrey de México en mayo de 1779 la astronómica cifra de 1.204.183 pesos únicamente para hacer frente a los pagos de la marinería, los obreros de la maestranza y una larga serie de oficiales adscritos al astillero⁸¹⁰.

Mientras La Habana fortalecía sus defensas y hacía acopio de víveres y dinero, desde España se planificaba una meticulosa estrategia, en gran medida coordinada con los franceses. Esta consistía básicamente en atacar en diversos

⁸⁰⁸ ALSINA, Juan. *Op. cit.*, pp. 66-67.

⁸⁰⁹ CHÁVEZ, Thomas E. *Op. cit.*, pp. 184-185.

⁸¹⁰ AGI Santo Domingo, 1977, carta al virrey de 28 de mayo de 1779.

puntos los establecimientos ingleses Americanos, desplegando pequeñas pero rápidas fuerzas navales de apoyo, y utilizando la fuerza naval francesa como efecto disuasorio. Los ingleses, enfrascados en una difícil guerra terrestre en las Trece Colonias tendrían, por tanto, que debilitar sus otros centros neurálgicos y se verían forzados a pasar a la defensiva. Este esquema operacional obligaba, sin embargo, a un incremento sustancial el poder naval en la zona, y a una rápida y eficaz concentración de medios en el astillero de La Habana. En efecto, en abril de 1780 partía de Cádiz José Solano al mando de un convoy compuesto por 12 navíos de línea, 105 buques de transporte y más de 12.000 soldados, que acabaron arribando felizmente en Cuba en agosto del mismo año tras algunas vicisitudes tratando de evitar caer ante la escuadra inglesa que lo esperaba⁸¹¹.

Pero las acciones no se habían detenido. Al tiempo que se discutía cómo afrontar los objetivos principales, las fuerzas españolas ya estaban planeando desde finales de 1779 acciones concéntricas para debilitar la presencia inglesa en la Florida. Bernardo de Gálvez, que ya había tenido éxito en la segunda mitad de 1779 conquistando tres fuertes ingleses en aquella zona, dirigió al gobernador de Cuba una petición en la que estimaba como necesaria una fuerza de cuatro navíos para su próximo objetivo: Mobila⁸¹². En enero de 1780 la expedición de Gálvez (compuesta por unos 1.300 hombres) partió hacia Mobila escoltada por una exigua escuadra aprontada en La Habana, de la que su única unidad de combate era la fragata Volante, de 20 cañones y otras 9 unidades menores⁸¹³. Tras recibir en febrero el apoyo de otros cinco pequeños buques procedentes de La Habana con vituallas y municiones, el 13 de marzo de 1780 se puso fin al sitio con la rendición de las armas británicas. Aunque el objetivo principal en la Florida era Panzacola, la caída de Mobila gracias al inestimable apoyo de las fuerzas terrestres y navales procedentes de Cuba infringió a los ingleses una dolorosa derrota, por lo demás, inesperada por la rapidez con la que actuó Gálvez. Sin embargo, la victoria española no estuvo exenta de polémica. El impetuoso Gálvez, sin duda protegido por su poderoso familiar en España, lanzó hondos ataques contra la actuación del comandante de Marina Bonet quien, según Gálvez, se había mostrado dubitativo y tacaño a la hora de ofrecer apoyo naval a la operación recién concluida. Estas noticias llegaron a José de Gálvez en España quien envió una dura reprimenda a Bonet a través de su superior jerárquico, el gobernador de Cuba⁸¹⁴. Recuérdese que el comandante del astillero estaba en aquella época especialmente ocupado con la continuación de la fábrica naval, en concreto con la conclusión del navío

⁸¹¹ Los navíos eran: *San Luis, San Nicolás, Arrogante, Gallardo, Guerrero, San Agustín, San Francisco de Asís, San Francisco de Paula, San Genaro, Velasco, Astuto y Dragón*; ALSINA, Juan. *Op. cit.*, p. 197.

⁸¹² AGI Cuba, 2351, Bernardo de Gálvez a Diego José Navarro, 16 de octubre de 1779.

⁸¹³ *Diario que yo, d. Bernardo de Gálvez, brigadier de los Reales Ejércitos, gobernador de la provincia de la Luisiana y encargado por S.M. de la expedición contra Panzacola y Mobila, formé de los acontecimientos que ocurren en ella.* AGS, Guerra, 6912, 2.

⁸¹⁴ AGI Santo Domingo, 2082. José de Gálvez a Diego José Navarro, carta reservada, 20 abril 1780.

Bahama, y se mostraba muy sensible a las cuestiones monetarias en un momento de congestión de tropas y suministros en la plaza. Su preocupación por perder hipotéticamente alguna de las pocas unidades navales de que disponía (la escuadra de Solano no llegaría hasta agosto de 1780) le hizo ser especialmente precavido. Acontecimientos futuros, sin embargo, demostrarían que los ímpetus de Bernardo podrían tener graves consecuencias para las operaciones militares españolas.

La rendición de Mobila movió al impetuoso Gálvez a tratar de iniciar una rápida acción contra el objetivo preferente, es decir, Penzacola⁸¹⁵. Para lograr este propósito presionó lo indecible a Bonet para que aprontara la tan necesaria ayuda naval, dejando al coronel José de Ezpeleta al cargo de Mobila mientras él mismo se trasladaba a Nueva Orleans para gestionar la nueva empresa. Ezpeleta había coincidido en la academia militar de Ávila en 1774 con Bernardo de Gálvez, con quien se había trasladado a América en febrero de 1779⁸¹⁶. Esto explicaría por qué el coronel colaborador de Gálvez se mostró también sumamente crítico con la actuación de Bonet quien, según Ezpeleta, no quería en lo más mínimo emprender la operación⁸¹⁷. Asfixiado por las múltiples presiones recibidas desde todas direcciones, el reticente Bonet dio su brazo a torcer y preparó la escuadra de La Habana para la empresa. El 7 de marzo de 1780 zarpaba del puerto la práctica totalidad de la flota convoyando un ejército de 2.148 soldados y oficiales (también procedentes de los regimientos estacionados en La Habana), y que incluía 11 buques de guerra y 20 transportes⁸¹⁸. Tras llegar a la conquistada Mobila surgió la inevitable polémica. Una Junta de guerra, presidida por Gálvez pero con presencia de Ezpeleta y los mandos navales, discutió el mejor modo de atacar Penzacola. Los marineros adujeron que las fuerzas navales de La Habana estaban bajo el mando directo de Bonet (que se quedó en puerto) y que este había elaborado un plan según el cual las fuerzas españolas debían atacar por tierra desde la propia Mobila. Como era lógico Gálvez rechazó esta sugerencia y estimó como más conveniente que la Marina forzara la entrada del puerto antes de la acometida de las tropas terrestres: el problema estaba servido. Entre dimes y diretes finalmente no se pudo concretar el ataque ante la perspectiva de refuerzos navales ingleses próximos y la dubitativa respuesta (aparentemente siempre demorada) del comandante Bonet. Así que Gálvez no tuvo más remedio que dar marcha atrás y desplegar sus tropas a Mobila y a las unidades navales con destino a su puerto original: La Habana.

Irritado Gálvez por no poder cumplir su sueño, regresó a La Habana en agosto de 1780 casi al mismo tiempo de la llegada de la escuadra de Solano.

⁸¹⁵ BAUTISTA, Juan. *Op. cit.*, p. 166.

⁸¹⁶ AMORES, Juan Bosco. *Cuba en época de Ezpeleta (1785-1790)*. Pamplona: Eunsa 2000, p. 13.

⁸¹⁷ DE BORJA MEDINA ROJAS, Francisco. *José de Ezpeleta, Gobernador de La Mobila, 1780-1781*. Sevilla: EEHA-CSIC 1980, pp. 10-11.

⁸¹⁸ Los navíos eran: *San Gabriel*, *San Juan Nepomuceno* y *San Ramón*, junto a las fragatas *Nuestra Señora de la O*, *Santa Matilde*, *Santa Marta* y *El Cayman*. AGS Guerra, 6912.

Esta escuadra era vital y representaba un reequilibrio favorable a las fuerzas españolas en el Caribe, especialmente en cuanto a efectivos navales. De igual forma, los refuerzos traídos desde España suponían un aliciente añadido para el intrépido Gálvez. Sin embargo, la flota de Solano llegó a puerto con malas noticias. La peste y las enfermedades se habían cebado con las tripulaciones y soldados, causando muchas bajas⁸¹⁹, y por tanto, generado un nuevo retraso en los planes de conquistar Penzacola. Sin embargo la flota de Solano vino como agua de mayo para las unidades en puerto, ya que tan solo el navío *San Gabriel* estaba plenamente operativo, el *Magnánimo* necesitaba fuerte carenado y el *Dichoso* estaba en tan mal estado que terminó desguazándose⁸²⁰.

Durante las semanas siguientes Gálvez no cejó en tratar de organizar la ansiada expedición, pero tuvo los mismos problemas que antes, aunque con diferente protagonista. Con la escuadra de Solano había llegado Victorio de Navia como comandante de las tropas y desde luego no se dejó avasallar por la personalidad autoritaria de Gálvez. Este trató de acelerar los preparativos mientras aquel cuidaba los detalles, sacando de quicio a Gálvez en varias ocasiones. Finalmente, la autoridad de Bernardo se impuso al mostrarle las órdenes emanadas de Madrid según las cuales solo él era el responsable de la operación. Navia dio su brazo a torcer, pero dimitió de su cargo y regresó a España poco después⁸²¹. La Armada se mostró más condescendiente a ayudar con prontitud a Gálvez. Bonet no perdió la oportunidad de indicarle que los vientos no eran favorables y había riesgo de tormenta, pero ya no estaba al mando directo. Solano, que por rango se convirtió temporalmente en el jefe de todas las fuerzas navales en La Habana, aprontó una poderosa fuerza naval el 16 de octubre de 1780 con destino a Penzacola, y dirigida por el intrépido Gálvez, de la que formaban parte los navíos *Guerrero*, *Velasco*, *Dragón*, *San Juan Nepomuceno*, *San Ramón*, *San Genaro* y *Astuto*, además de las fragatas de guerra *Santa Matilde*, *Santa Rosalía*, *Nuestra Señora de la O*, *Santa Cecilia* y *Caymán*, embarcando 3.991 hombres⁸²². Dos días después de zarpada la expedición un huracán desarboló la escuadra hundiendo varios buques de transporte por lo que tuvo que dar media vuelta y regresar a La Habana. En esta ocasión, la Armada había tenido razón, y Gálvez tuvo que lamer sus propias heridas en La Habana desde noviembre.

Durante las semanas que transcurrieron desde diciembre de 1780 a enero del año siguiente las discusiones en las interminables Juntas de guerra giraron en torno a la planificación de un segundo intento de ataque. En esta ocasión Gálvez no quiso tentar a la suerte y se mostró receptivo a los comentarios de los demás generales quienes estaban a favor de la operación (incluyendo los oficiales navales Solano y Bonet) pero preferían aprontar todos los suministros necesarios ante

⁸¹⁹ AGI Santo Domingo, 2082.

⁸²⁰ ALSINA, Juan. *Op. cit.*, p. 219.

⁸²¹ DE LA PEZUELA, Jacobo. *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de la isla de Cuba*. Madrid: Mellado 1863, Tomo III, p. 117.

⁸²² AGS Marina, 420, revista de inspección de 16 de octubre de 1780.

la eventualidad de un largo asedio. En aquel momento la principal preocupación eran los suministros, de los que La Habana tenía una crónica falta de los mismos ante la extraordinaria concentración de hombres y buques en el puerto. Al fin, y tras recibir dinero y vituallas de México, la operación pudo ponerse en marcha. En esta ocasión, la flota de ataque a Penzacola estaba compuesta por 1.500 soldados divididos en 27 buques de transporte bajo la cobertura del navío *San Ramón* y las fragatas *Santa Clara* y *Santa Cecilia*⁸²³. La expedición partió de La Habana el 28 de febrero de 1781 con más de 3.000 hombres incluyendo las tripulaciones de los buques. Las operaciones de desembarco en la isla Santa Catalina comenzaron el 9 de marzo, pero los desencuentros también. El capitán de navío José Calvo había sido comisionado directamente por Bonet para que se hiciera responsable de los buques de guerra según las instrucciones de la Armada, aunque colaborando en todo momento con el comandante de la expedición, Gálvez. Pero el impetuoso Bernardo quería forzar la entrada a la bahía de Penzacola con el único navío disponible (*San Ramón*) aún a riesgo de ser hundido por la artillería de los fuertes británicos. Calvo se opuso tajantemente y estalló el inevitable choque jurisdiccional. Gálvez no podía saber que con fecha de 12 de febrero de 1781 se le había nombrado en Madrid general del ejército, rango mayor que el de capitán de navío, por lo que optó por dar una arenga a las tripulaciones y trasladar la insignia de jefe de escuadra a un buque de menor porte controlado por él mismo⁸²⁴. Gálvez, envalentonado, forzó la entrada del puerto pese al nutrido fuego de artillería inglés con toda la flota, excepto el *San Ramón*, donde el impassible y furioso Calvo observaba la escena. Habida cuenta de que Gálvez había actuado solo (la frase *Yo solo* acabaría insertándose más tarde en su escudo de armas) y ante la amenaza de que fuerzas inglesas aparecieran, Calvo optó por volver a La Habana e informar a las autoridades de los acontecimientos.

Una vez principiado el ataque a Penzacola, Gálvez comenzó a sentir las penalidades de la operación y las posibilidades de que se llevara una desagradable sorpresa. En efecto, el 7 de abril llegaron a Cuba alarmantes noticias de que una flota británica compuesta por 8 navíos de línea y una fragata se encontraban en posible rumbo directo a socorrer Penzacola⁸²⁵. Eso suponía que el autoritario Gálvez podría quedarse encerrado en la bahía expuesto bajo dos fuegos y sin cobertura naval que lo defendiese. Solano sin más demora ordenó que partiera hacia Penzacola el grueso de sus fuerzas el 10 de abril para cubrir la difícil situación de Gálvez. La nutrida escuadra, que dejaba virtualmente indefensa La Habana, estaba compuesta por los navíos *Astuto*, *San Nicolás*, *San Francisco de Asís*, *San Francisco de Paula*, *Magnánimo*, *San Luis*, *Guerrero*,

⁸²³ AGI Santo Domingo, 2083A.

⁸²⁴ QUINTERO SARAIVIA, Gonzalo M. *Bernardo de Gálvez y América a finales del siglo XVIII*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid 2015, pp. 475-477.

⁸²⁵ MARTÍN GARCÍA, Alfredo. «Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte en la escuadra de La Habana (1780-1783)». *Revista de Indias*, vol. LXII, núm. 225. 2002, p. 515.

Gallardo, San Gabriel, Dragón y Arrogante, además de 4 navíos franceses y varias fragatas y unidades menores⁸²⁶. Los refuerzos que traían consigo más las tropas que ya se encontraban bajo el mando de Gálvez fueron más que suficientes para que, tras un largo y duro asalto final, la guarnición inglesa se rindiera a las armas españolas el 8 de mayo de 1781: Penzacola había caído⁸²⁷. El costo humano había sido de solo 74 muertos y medio centenar más pertenecientes a la Marina⁸²⁸. Aunque la Armada sita en La Habana no había logrado ninguna victoria táctica sobre los británicos, sus servicios fueron esenciales transportando tropas, suministros y dando la adecuada cobertura a las principales acciones emprendidas⁸²⁹.

La victoria de Bernardo de Gálvez y el conocimiento que tuvo de que había sido nombrado teniente general, le otorgaron de facto plenos poderes para actuar en La Habana. Ni que decir tiene que se tomó la revancha frente a los que le habían generado problemas en el pasado reciente. El gobernador de Cuba, Diego José Navarro, sería sustituido por Juan Manuel Cagigal, mientras que Juan Bautista Bonet acabó defenestrado, regresando a España en 1783, y ocupando interinamente el cargo de comandante del astillero José Solano. Finalmente, Victorio de Navia tuvo que abandonar también su empleo regresando a España donde alcanzó el cargo de comandante del reino de Valencia años después⁸³⁰.

Pero aún quedaba un trabajo por hacer. Expulsados los ingleses de la Florida, costas de Guatemala, y aislados en las Bahamas, solo quedaba Jamaica como gran objetivo militar con el que se lograría el gran proyecto político de convertir el Caribe en un mar plena y únicamente español. Bernardo de Gálvez, transformado ya en héroe y ascendido a la cúspide del escalafón militar, regresó a La Habana en agosto de 1781 donde inmediatamente se hizo cargo de la expedición contra la colonia inglesa. Esta operación iba a ser de mayor envergadura y dificultad que las anteriores, y la colaboración con los franceses resultaría vital. Durante semanas se mantuvo el contacto permanente con el conde de Grasse, comandante de las fuerzas francesas estacionadas en el Guárico, la parte francesa de la isla de Santo Domingo, y donde estaba prevista la concentración francoespañola para el asalto final a Jamaica. Ni que decir tiene, las escuadras estacionadas en La Habana forzosamente se convertirían en el elemento operacional clave, y a lo largo de las semanas posteriores a la conquista de Penzacola, la principal misión de los navíos de Solano de regreso al puerto cubano fue la mejora de los mismos, el aprontamiento de víveres y las reparaciones necesarias. Todo ello requería dinero, mucho dinero, y un esfuerzo logístico de gran envergadura. De hecho, la enorme concentración de

⁸²⁶ AGS Marina, 422.

⁸²⁷ ALSINA, Juan. *Op. cit.*, p. 267.

⁸²⁸ ZAPATERO, Juan Manuel. *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Madrid: Museo del Ejército 1990, p. 278.

⁸²⁹ ALBI, Julio. *La defensa de las Indias (1764-1799)*. Madrid: Ediciones cultura hispánica 1987, p. 136.

⁸³⁰ QUINTERO SARAIVA, Gonzalo M. *Op. cit.*, pp. 558-560.

medios navales había paralizado de facto la construcción de nuevos buques, como así lo hizo constar en la primavera de 1781 el propio Bonet en desesperada carta al ministro Castejón, en la que informaba que solo se había podido construir un bergantín de 14 cañones (*La Experiencia*) a causa de los enormes costos que generaban los navíos en puerto y la preparación de la futura operación del Guarico⁸³¹. Igualmente, la marinería era un problema bastante grave. Las enfermedades causaban estragos y el número de marineros disponibles para poner en marcha la flota de La Habana decrecía por semanas. Un alarmante informe de la primavera de 1781 alertaba de la falta de 2.067 hombres para el completo de la escuadra habanera, ya que en las semanas anteriores solo habían llegado como recluta de mar procedentes de México 346 hombres de los 800 que se solicitó, mientras que el gobernador de Cuba solo había podido conseguir otros 166⁸³².

Alguno de los navíos incluso estaban sufriendo bastantes problemas estructurales y de reparaciones con el subsiguiente peligro de que quedasen inoperativos para posteriores empeños. El navío *Dichoso* requirió incontables reparos y mejoras en las arboladuras y fue igualmente calafateado, generando un costo de 21.350 pesos añadidos a su costo habitual⁸³³. En noviembre de 1781, cuando la operación del Guarico era la prioridad, se informaba a Castejón que el navío *San Fernando* estaba siendo ampliado para convertirlo en un buque de 96 cañones, y se inquiría al ministro (que accedió) si era posible realizar la misma operación con el navío *San Luis*⁸³⁴. De igual forma, en enero de 1782 se informaba a Madrid que se procedería a la construcción de una fragata de 44 cañones en el momento en que se pudiese aumentar los operarios de la maestranza en 250 hombres, ya que los existentes en ese momento no daban abasto para poner en estado operativo la flota de Solano⁸³⁵.

Durante los últimos meses de 1781 las tensiones presupuestarias sobre La Habana fueron, por consiguiente, enormes, ya que los franceses demandaban un millón de pesos para emprender la operación en pago de sus tropas y buques, al mismo tiempo que la rápida concentración de efectivos españoles en Cuba provocaba enormes quebraderos de cabeza al intendente de Ejército y a la Tesorería de Marina. Francisco de Saavedra, comisionado especial del ministro José de Gálvez en América para la coordinación de las operaciones, y amigo personal de Bernardo, fue el enlace principal entre las autoridades francesas y españolas a la hora de aprontar fondos y coordinar las operaciones navales desde el Guarico⁸³⁶. Consciente de la importancia de la financiación en esta hora crítica (los ingleses fueron vencidos en Yorktown en octubre de 1781), el mismo Saavedra se comprometió a viajar a México a solicitar el

⁸³¹ AGS Marina, 367, Bonet a Castejón, 2 de marzo de 1781.

⁸³² AGS Marina, 421, carta de José Blanco a Castejón, 27 de mayo de 1781.

⁸³³ AGS Marina, 421.

⁸³⁴ AGS Marina, 368, informe de José Blanco a Castejón, 14 de noviembre de 1781.

⁸³⁵ AGS Marina, 368, informe de 2 de enero de 1782.

⁸³⁶ ALSINA, Juan. *Op. cit.*, p. 273.

dinero necesario, organizando desde allá el envío de más de 9 millones de pesos a La Habana para sufragar las fuerzas navales y terrestres tanto españolas como francesas⁸³⁷.

Mientras tanto la actividad naval desde La Habana no se detenía. En noviembre de 1781 salía del puerto el jefe de escuadra Juan Tomaseo con los navíos *San Juan Nepomuceno*, *Magnánimo*, *San Gabriel* y *San Ramón*, haciendo escala en Puerto Rico y entrando en el Guarico en diciembre del mismo año transportando algunas compañías. Una vez concluida la misión regresaron a La Habana en enero de 1782 para concentrarse con el grueso de fuerzas navales de Solano. En enero de 1782 se tomó la decisión de cerrar la entrada septentrional del Caribe con la conquista de las Bahamas como fase previa al asalto contra Jamaica. Una pequeña flota comandada por el gobernador de Cuba Cagigal provocó la rendición de la guarnición inglesa en abril del mismo año⁸³⁸.

Finalmente, la tan ansiada expedición partió de La Habana al mando de Solano en los primeros días de marzo de 1782, estando compuesta por los navíos *San Luis*, *San Nicolás*, *Magnánimo*, *San Genaro*, *San Francisco de Paula*, *San Francisco de Asís* y *San Ramón*, varias unidades menores y 61 transportes con más de 5.000 hombres rumbo al Guarico⁸³⁹. Los preparativos se aceleraron en los anteriores meses a causa de las noticias recibidas según las cuales las fuerzas navales enemigas en Jamaica, compuestas en otoño de 1781 únicamente por dos navíos, 6 fragatas y unidades menores⁸⁴⁰, podían recibir importantes refuerzos desde Europa. Y los malos augurios se cumplieron.

En efecto, una poderosa flota británica al mando de Rodney interceptó a la escuadra de De Grasse al sur de Guadalupe, y en dos combates navales entre el 9 y el 12 de abril de 1782 (batallas de Los Santos) la flota francesa fue deshecha perdiéndose cinco navíos y cayendo prisionero el propio comandante francés. Llegadas las noticias al Guarico (donde arribó la maltrecha flota francesa), Solano se negó (posiblemente con buen criterio) a continuar la operación contra Jamaica sin la flota gala⁸⁴¹. Aunque este fracaso no canceló oficialmente la empresa contra Jamaica, lo cierto es que Bernardo de Gálvez fue consciente de las dificultades futuras para llevarla a buen término. Las únicas buenas noticias de los primeros meses de 1782 fue el éxito de Matías Gálvez en Guatemala, expulsando definitivamente a los ingleses de Roatán, y la rápida conquista (casi simultánea al fracaso de los franceses de De Grasse) de las Bahamas⁸⁴². En esta tesitura Solano no tuvo más remedio que dar media vuelta y regresar a La Habana con su flota en el verano de 1782, especialmente teniendo en cuenta que Cuba estaba, vir-

⁸³⁷ CHÁVEZ, Thomas E. *Op. cit.*, p. 294.

⁸³⁸ QUINTERO SARAIVA, Gonzalo M. *Op. cit.*, pp. 558-560.

⁸³⁹ AGI Santo Domingo, 2084.

⁸⁴⁰ AGI Santo Domingo, 1234.

⁸⁴¹ VON GRAFENSTEIN, Johanna. *Nueva España en el circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*. México: UNAM 1997, pp. 116-117.

⁸⁴² CHÁVEZ, Thomas E. *Op. cit.*, pp. 296-301.

tualmente, sin defensa naval en los primeros meses del año⁸⁴³. Aunque Bernardo de Gálvez, furioso, mostró su disgusto por esta iniciativa de Solano (aún creía posible la operación contra Jamaica) tuvo que aceptar los hechos consumados: en el horizonte se atisbaba la paz⁸⁴⁴.

Efectivamente, tras diversos contactos comenzados ya incluso desde la primavera de 1782, y teniendo en cuenta el enorme desgaste de las fuerzas el litigio, a principios de 1783 resultaba ya evidente que la única salida era la paz; una paz que suponía, de facto, el reconocimiento de la independencia de los Estados Unidos, pero también la derrota militar de Gran Bretaña ante España y Francia. El 20 de enero de 1783 se firmó en París una paz que, aunque no gustó a ciertos sectores de la Corte en Madrid (y mucho menos a los Gálvez en América) representó un sonoro triunfo. España recuperó ambas Floridas y Menorca, y se aseguraba la completa expulsión de los ingleses de las costas de Honduras y Campeche, mientras que Inglaterra recuperaba las Bahamas y mantenía Gibraltar, el único gran objetivo militar no logrado por las armas españolas⁸⁴⁵.

Para La Habana y Cuba los resultados de la contienda fueron muy profundos y afectaron a varios niveles y durante muchos años. Por de pronto hubo una reestructuración de la cadena política y de poder que incidió a casi todas las máximas autoridades. José de Ezpeleta fue nombrado por Bernardo de Gálvez gobernador y capitán general interino de la Luisiana y Florida con instrucciones precisas de asegurar la llegada de plata mexicana a Cuba y fortalecer la presencia militar española en la isla⁸⁴⁶, todo ello desde la propia Habana hasta su nombramiento definitivo como gobernador y capitán general de Cuba en 1785. En el astillero también hubo un relevo de mando. Concluida la campaña en 1782 y disuelto el Ejército de Operaciones del Guarico, Solano regresó a España y dejó el mando político-militar del astillero en manos de Francisco de Borja, marqués de Camachos y teniente general de la Armada a comienzos de 1783. Con este cambio se concretaba la modificación de la tendencia imperante hasta esa fecha en la que el gobierno del astillero habanero iba progresivamente militarizándose, siguiendo de esta manera la tendencia peninsular.

Sin embargo, las consecuencias de la guerra para el astillero cubano fueron de largo recorrido; mucho más allá que las modificaciones en su jerarquía interna. Durante la contienda, la flota sita en puerto había jugado un papel trascendental y sus unidades navales representaron el factor de movilidad que necesitaban las tropas españolas para cercar, aislar o dividir las fuerzas enemigas. Pero hasta 1779 la principal función del astillero había sido la construcción naval, y este aspecto tuvo que ser postergado durante varios años y

⁸⁴³ ALSINA, Juan. *Op. cit.*, p. 304.

⁸⁴⁴ QUINTERO SARAIVA, Gonzalo M. *Op. cit.*, pp. 610-612.

⁸⁴⁵ ALSINA, Juan. *Op. cit.*, p. 371, y QUINTERO SARAIVA, Gonzalo M. *Op. cit.*, pp. 611-613.

⁸⁴⁶ AMORES CARREDANO, Juan Bosco. «La capitania general de Cuba y la defensa de Luisiana y Florida ante el expansionismo norteamericano (1783-1789)», en *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América*. Zaragoza: 1998, pp. 787 y ss.

como consecuencia directa del conflicto. El problema fue que La Habana se transformó en una plaza fuerte con responsabilidades que iban más allá de sus propias posibilidades. Aunque durante la guerra (como veremos más tarde) el apoyo financiero de México se mantuvo constante, lo cierto fue que las tensiones presupuestarias acabaron afectando transversalmente a su función original. Al margen del navío *Bahama*, que como se indicó se terminó de construir en 1780, a lo largo del conflicto no se pudo comenzar ninguna gran unidad nueva, y los diferentes comandantes del astillero clamaron en varias ocasiones acerca del profundo choque que para la maestranza tuvo un inusitado despliegue naval que trastocaba completamente la tranquila y pausada dinámica constructiva desarrollada hasta ese instante. El enorme problema logístico de sostener a decenas de unidades navales y de alimentar miles de bocas literalmente colapsó el astillero. De hecho, la guerra para La Habana no acabó con el silencio de las armas, sino que se prolongó durante años. Porque mucho después de que se firmara la Paz de París, la Tesorería de Marina y la caja principal de La Habana tuvieron que hacer frente a enormes deudas que socavaron y limitaron el desarrollo normal del astillero.

Efectivamente, fueron los problemas financieros y logísticos los más importantes que tuvo que encarar La Habana inmediatamente después de concluida la guerra. Apenas secada la tinta del Tratado de París, el Consejo de Indias demandaba a la tesorería habanera una rendición de cuentas sobre sus finanzas⁸⁴⁷, y durante el verano de ese año diversas disposiciones hacían referencia únicamente a la necesidad de aprontar dinero y recursos para la escuadra del puerto. Habría que esperar hasta el 26 de septiembre de 1783 para encontrar la primera orden para que se remitiesen desde México caudales para la construcción de navíos de tres puentes⁸⁴⁸. En 1783 la Tesorería de Marina de La Habana estaba literalmente en quiebra. Un informe de ese verano arrojaba unos datos demoledores sobre el estado en que se encontraba. La deuda neta ascendía a 507.246 pesos, de los que 223.081 se debían a diversos individuos por el importe de víveres para la escuadra, 128.616 a los asentistas de bizcocho de los buques, y 49.243 a la intendencia del Ejército por préstamos que había realizado a la Armada recientemente⁸⁴⁹. Un desgarrador informe de la misma época del ya comandante del astillero, Francisco de Borja, refleja una radiografía perfecta de lo que acontecía en su astillero meses después de acabada la guerra:

- buques desarmados en el astillero de La Habana⁸⁵⁰:
- navío *Bahama*, de 70 cañones,
- fragata *Sta Clara* de 32,
- fragata *Sta Rosalia* de 26,
- ídem *Sta Dorotea* de 26,

⁸⁴⁷ AGNM, Marina, Tomo 83, Real Orden de 6 de mayo de 1783.

⁸⁴⁸ Ibidem, R.O. de 26 de septiembre de 1783.

⁸⁴⁹ AGI Santo Domingo, 1973, informe de contaduría de 8 de julio de 1783.

⁸⁵⁰ AGS Marina, 424, informe de Francisco de Borja, 12 de julio de 1783.

- ídem *Héroe* de 26,
- chambequin *Caimán* de 20,
- Bergantines *Liebre*, *Cazador* y *Galgo* de 12,
- se está desguazando el navío *Dichoso*,
- buques que se hallan en el puerto y destinos:
- *San Felipe* de 64, con destino a convoyar el 2º transporte de la tropa del ejército,
- *San Juan* de 70, pronto a dar vela a Europa con el 1º convoy de tropas,
- *Santo Domingo* de 64, dio a vela a Veracruz el 3 de julio de 1783 por caudales para Europa,
- *Dragón* de 64, en Veracruz para España,
- *Leandro* de 56, ídem,
- *Bahama* de 64, en grada,
- fragata *Lucia* de 34 en Veracruz,
- ídem *Nuestra Señora de la O*, de 34, pronta a dar vela con un convoy,
- ídem *Santa Matilde* de 34, partió a Guarico y debe volver a La Habana,
- ídem *Clara* de 26, acabada de carenar,
- ídem *Rosalía* de 26, en carena,
- ídem *Dorotea* de 26, desarmada y necesitada de carenar,
- ídem *Clara* de 34, en Cartagena de Indias,
- ídem *Héroe* de 22, acabada de carenar,
- chambequin *Caiman* de 22, necesita reparaciones,
- urca *Clotilde* de 22, pronta a dar vela a Europa con maderas,
- ídem *Aduana* de 22, en Matanzas cargando maderas para Europa,
- bergantín *Teresa* de 12, en Nueva Orleans,
- ídem *Galgo* de 12, en Veracruz con pliegos,
- ídem *Cazador* de 12, a relevar al *Santa Teresa*.

Una atenta interpretación de este informe sugiere que la actividad constructiva en el astillero, efectivamente, había caído bajo mínimos, y que la principal preocupación consistía en rebajar las deudas al tiempo que se acometían los trabajos indispensables en los diferentes buques aún en puerto. Es cierto que en noviembre de 1780 se había informado que se estaba procediendo al corte de maderas para la construcción de dos navíos de tres puentes⁸⁵¹, pero era más un deseo que una realidad, porque la guerra había frenado toda actividad constructiva de nuevas unidades. Por consiguiente, la verdadera prioridad en 1783 y 1784 era consolidar la voluminosa deuda, pagar a los asentistas y aprontar maderas para una futura reactivación de la fábrica naval. En este sentido, el ministro José de Gálvez previno al comandante de Marina Francisco de Borja a principios del verano de 1784 para que redujera los gastos navales

⁸⁵¹ AGS Marina, 368.

y los ajustara al presupuesto de 650.000 pesos anuales que estaba prefijado. La respuesta del comandante no se hizo esperar, y es de suponer que frunció el ceño al recibir la desesperada petición del poderoso ministro de Indias. Borja argumentó que entendía la petición pero «será difícil» ya que estimaba aún la deuda flotante del astillero en nada menos de 406.407 pesos, y avisaba de que si no se hacía frente a los pagos inmediatos quebrarían los proveedores de víveres y géneros, lo que sería el anuncio del colapso del astillero⁸⁵². Además, la situación era doblemente dramática porque el endeudamiento no afectaba (como es lógico) únicamente al astillero, sino al conjunto de la Administración militar cubana. Como veremos más adelante, los ingresos provenientes de México y los que procedían de rentas o préstamos no eran exclusivamente para la Marina, ya que al existir dos tesorerías independientes las cantidades que entraban en cada uno eran también disímiles. Sin embargo, se hizo habitual el préstamo entre tesorerías, y más corrientemente desde la caja principal de real hacienda hacia la tesorería del astillero. Por tanto, la deuda conjunta de tipo militar en La Habana estaba intrínsecamente conectada entre ambos componentes de la Administración pública. En este escenario, con una deuda insostenible para la Tesorería Principal cubana, se hacía imposible la transferencia hacia la caja naval de ningún capital, ya que debía afrontar su propio endeudamiento.

Antes de comenzar el conflicto, la deuda pública de la Tesorería de La Habana ascendía a 195.104 pesos⁸⁵³. Sin embargo, entre 1779 y finales de 1784 (nótese que los tesoreros extendían hasta finales de este año el conjunto de las deudas directamente relacionadas con la guerra) el endeudamiento de la Tesorería Principal había remontado hasta nada menos que 3.076.801 pesos, de los que 1.378.056 representaban préstamos que había recibido la tesorería de particulares y hacendados de la isla que debían ser devueltos con la máxima celeridad posible⁸⁵⁴. En esta dramática coyuntura, incluso la deuda del astillero parecía irrisoria comparada con el volumen de endeudamiento de la Tesorería Principal, pero en realidad estaban interconectadas.

El comandante de Marina sin duda era consciente de todo esto, pero debía atender múltiples responsabilidades que afectaban a su propia posición como máxima autoridad en el astillero de La Habana. Esto empujó a Borja a solicitar al virrey de Nueva España, Matías de Gálvez⁸⁵⁵, un presupuesto de nada menos que de 1.291.320 pesos para las atenciones del astillero, continuación de las obras, y el pago de las deudas más perentorias. El virrey, sin duda sobresaltado, envió inmediatamente a su hermano el ministro una larga carta en la que se quejaba amargamente porque el comandante de La Habana había «solicitado sumas enormes» que en

⁸⁵² AGI Santo Domingo, 1973, Borja a Gálvez, 11 de agosto de 1784.

⁸⁵³ AGI Santo Domingo 1975, informe contable de 10 de febrero de 1789.

⁸⁵⁴ AGI Santo Domingo, 1977, informe contable de 2 de diciembre de 1788.

⁸⁵⁵ Virrey desde octubre de 1783 gracias al nombramiento de su hermano, el ministro de Indias José de Gálvez.

ningún caso estaba dispuesto a pagar, aduciendo que sus responsabilidades iban más allá de atender a Cuba exclusivamente⁸⁵⁶. Es de suponer que el comandante consideró «insuficiente» la enorme cantidad de plata que en diciembre anterior había enviado el virrey a La Habana, y que ascendía a la cantidad de 3.518.699 pesos⁸⁵⁷, aunque ciertamente esta suma iba a entrar en la Tesorería Principal y buena parte de ella estaba destinada a su reenvío a otras plazas del Caribe. En cualquier caso, este cruce de informes y cartas prueba las dificultades del astillero y cómo este debía competir con la Tesorería del Ejército por el dinero. Los informes prueban que tanto en México como en Madrid eran muy conscientes del mal trago que estaba pasando la Marina en La Habana, pero los mismos informes y la pugna por la plata inmediatamente después de concluida la guerra ponen sobre el tapete que el Ejército recibió un trato mucho más condescendiente y equilibrado que la sufrida Armada. Tal vez atento a lo que el comandante de Marina escribía en ambas direcciones solicitando ayuda y dinero, el intendente de ejército Juan Ignacio de Urriza (sin duda el principal «competidor» por la plata de la Armada), no se mantuvo impasible y generó un voluminoso informe contable en otoño de 1784 en el que aludía a la deuda directamente controlada por el entramado del Ejército de Tierra. Tras indicar que el sufrido Ejército y milicias de Cuba habían soportado un enorme peso durante la guerra, transfiriendo tropas a todo el Caribe, anunciaba que el gasto generado durante aquel tiempo ascendió a 5.602.920 pesos, de los que más de dos millones ya habían sido pagados. Por consiguiente demandaba cumplida y «amablemente» al virrey que abonara la diferencia, es decir, 3.259.097 pesos⁸⁵⁸. Con este poco sutil movimiento se constataba una realidad viva en La Habana. Aunque Ejército y Marina representaban dos caras de una misma institución militar, a efectos prácticos ambos competían ferozmente por los recursos. En esta pugna podemos ya adelantar un resultado. Pese a que gran parte de la política de expansión a lo largo del siglo XVIII estuvo escorada hacia el aumento del poder naval español, solo en algunos momentos la Armada recibió realmente preferencia. Los sucesos de 1779 a 1783 constataron una vez más esta cruda realidad. Pese a que el factor naval debió ser visto como prioritario por razones de la profunda *atlantización* de la política europea en el siglo de las Luces, lo cierto fue que el pastel presupuestal generó incontables batallas. En La Habana, concretamente, la victoria en la guerra (en la que se ha analizado el enorme y vital papel de la Armada) supuso, paradójicamente, su lento declinar.

Aunque a partir de 1785 el astillero cubano aún construyó excelentes y muy poderosos navíos, lo cierto fue que las consecuencias de la dramática situación financiera del astillero, y la obcecación de Madrid por el control de

⁸⁵⁶ AGI Santo Domingo, 1973, Matías Gálvez a José Gálvez, 2 de enero de 1784.

⁸⁵⁷ AGS Marina, 424, informe de 2 de diciembre de 1783.

⁸⁵⁸ AGI Santo Domingo, 1973, Urriza a Gálvez, 1 de octubre de 1784.

la deuda, acabaron asfixiando La Habana hasta hacerla entrar en una profunda y definitiva crisis en la última década del siglo XVIII.

Gasto y deuda en la época de expansión

Como se constató a lo largo de este capítulo, el desastre de 1762 trajo una profunda reestructuración administrativa y política en el astillero, pero también fiscal y contable. En 1765 las antiguas cajas separadas destinadas a la construcción naval y al sostenimiento de escuadras se fundieron, creando una sola Tesorería de Marina. A partir de ese momento, en la capital cubana van a coexistir dos tesorerías marcadamente diferentes. Una, la principal, era la Tesorería de Ejército y Hacienda que seguía el modelo peninsular de intendencias de ejército, instaurada a partir de 1749 y trasladada en primer lugar a La Habana desde 1765. Esta Tesorería Principal era la responsable de todos los gastos públicos de la capital, ingresaba las rentas, tributos y monopolios bajo control de la Administración estatal, y recibía los fondos de México (situados) destinados tanto al Ejército de Tierra, como a las milicias y fortificaciones de la ciudad. Esta caja estaba bajo control directo del gobernador y capitán general de Cuba, y fiscalizada por el intendente de ejército correspondiente. Por otra parte, la Tesorería de Marina (refundida ya las dos cajas mencionadas) operaba desde 1765 de manera casi independiente de la Tesorería Principal.

Esta tesorería no gestionaba impuestos o rentas, aunque podía generar ingresos propios gracias a los comisos vinculados a los guardacostas o por la venta de pequeñas utilidades. Los fondos gestionados por la Marina procedían casi exclusivamente de tres vías: 1.- transferencias directas desde México (situados navales); 2.- préstamos, y 3.- traslados o remisiones desde la Tesorería Principal o de Ejército y Hacienda. Sin embargo, los dineros ingresados por la Tesorería de Marina y que tenían como fin el uso exclusivo para asuntos navales, no siempre eran recibidos directamente por la tesorería que debía gestionar su uso. Aunque en la mayoría de las ocasiones los situados navales entraban directamente en la Tesorería Naval correspondiente, no era extraño que los envíos de México primeramente lo hiciesen en la Tesorería Principal. No están claras las razones de este *desvío* de fondos, pero todo parece indicar que el gobernador (como máximo responsable político y militar de la isla) tenía potestad para hacerlo porque posiblemente prefería tener un control en primera instancia de todos los fondos transferidos a Cuba. Pese a ello, las remisiones destinadas a la Marina eran sistemáticamente trasladadas luego a la Tesorería Naval para su control y gestión por parte de las autoridades del astillero. Sin embargo, en ocasiones México enviaba cantidades extraordinarias para fines navales que no eran estrictamente hablando un situado naval. Esta plata estaba destinada, por lo común, al sostenimiento de grandes escuadras provenientes de España y era usual en momentos de

tensión bélica. Estos fondos entraban en primera instancia en la Tesorería Principal, y desde ahí el propio gobernador decidía la cuantía y el momento de transferirlas a la Tesorería Naval. Este mecanismo, obviamente, suponía un control político previo de los fondos que enviaba México con destino a las armadas y era habitual hacerlo así porque el gobernador era el responsable último de estas remisiones. Por otra parte, un nutrido grupo humano (por lo común comerciantes, hacendados, militares, funcionarios de alto rango) podían eventualmente y en situaciones de crisis o necesidad prestar dinero al astillero. En este caso nos encontramos ante un interesante hecho. Aunque en muchas ocasiones los dineros en préstamo ingresaban directamente a la Tesorería Naval (la que los había reclamado o demandado) en otras muchas ocasiones el prestamista prefería utilizar otra vía. Esa vía no era otra que el ingreso en la Tesorería Principal bajo la garantía de su devolución por parte del propio gobernador. Este canal indirecto de apoyo al universo naval era fundamentalmente un mecanismo político. Los comerciantes de la ciudad y los ricos hacendados eran muy conscientes de la jerarquía de poder en La Habana. Para ellos a veces era más fácil, seguro y útil hacer el préstamo ante la máxima autoridad de Cuba, no solo por las garantías de devolución, sino porque las prebendas o beneficios de un servicio al Estado, como era el de aprontar fondos en caso de necesidad, era mucho más pragmático, políticamente hablando, hacerlo ante la máxima autoridad de la isla, que era al fin y al cabo quien más podía favorecer a los prestamistas. Consecuentemente a este control previo de los préstamos, por lo común estos eran luego (internamente) trasladados y puestos bajo control de la Tesorería de Marina. Finalmente, la Tesorería Principal era muy consciente de las limitaciones de la Armada, por tanto fue recurrente el uso de transferencias internas entre tesorerías, obviamente desde la Principal hacia la de Marina. Ni que decir tiene, este mecanismo era también una forma de control político sobre la Armada, siempre necesitada de fondos. El hecho de que recursos propios e ingresados en la Tesorería Principal (y fiscalizados por el gobernador) pudieran ser canalizados, vía préstamo interno de caja, hacia las necesidades de la Marina, representaba en última instancia un elemento de control indirecto del Ejército sobre los asuntos navales. En este caso, vemos nítidamente ese solaz enfrentamiento y pugna por los dineros entre ambas instituciones castrenses en Cuba. En última instancia, todos los dineros ingresados en la Tesorería de Marina (por cualquier vía o mecanismo) eran controlados, gestionados y fiscalizados por el intendente que, como se recordará, fue el empleo y rango que ocupó Lorenzo Montalvo desde 1763 hasta su muerte en 1778. Sin embargo, tras la desaparición de Montalvo (y de facto desde 1772) el verdadero control sobre la Tesorería Naval de La Habana fue ejercido por el comandante de Marina, empleo creado por la Ordenanza de 1772 y más elaboradamente en la de 1776. Desde ese momento el comandante ejercía las funciones del antiguo poderoso intendente, mientras que el ministro principal de Marina

ocupaba, nominalmente, el rango de intendente pero únicamente con funciones de revisión de cuentas de ingresos y gastos. A efectos prácticos, desde 1772 fue la Junta naval de La Habana la que ejerció la potestad fiscalizadora y de gestión de los fondos de la Armada en Cuba, siendo el comandante de Marina su figura principal⁸⁵⁹. En esta tesitura, ni que decir tiene, la buena armonía y colaboración entre el comandante del astillero (Tesorería de Marina) y el gobernador y capitán general de Cuba (Tesorería Principal) era vital para el buen funcionamiento de la Marina dentro del astillero.

La desaparición en 1765 de las antiguas cajas de sostenimiento de escuadras y de construcción naval nos podría llevar a pensar que en esta nueva etapa el análisis separado de los diversos componentes de gasto naval se haría más dificultoso. Sin embargo, es justo lo contrario. La unificación contable y de gestión de los fondos de Marina en La Habana desde 1765 supuso un aumento de la información documental elaborada y una mayor meticulosidad en la gestión y supervisión de los fondos públicos destinados a la Armada. Esto ha permitido un análisis tanto cuantitativo como cualitativo de mayor envergadura y profundidad, ya que la documentación no solo es más abundante, sino también más rica y pormenorizada. Antes de 1765 sabemos que Montalvo hacía y deshacía a su antojo en el astillero. La información suministrada tanto al virrey de México como a las autoridades en Madrid venía determinada principalmente por su compromiso político en construir más buques y solidificar su posición al frente de los negocios navales. Los documentos de la contabilidad naval hasta esa fecha, aunque ricos en detalles, dejan entrever vacíos a causa de la falta de un control más riguroso de los fondos públicos. Pero desde 1765, con la llegada de la Intendencia, y principalmente con las Ordenanzas de 1772 y 1776 sabemos que Montalvo perdió gran parte del antaño control omnímodo del astillero, especialmente como resultado directo de la concreción en La Habana de la figura del comandante de Marina y del ministro principal. Tal y como se analizó en precedentes, esto supuso una auténtica revolución en la gestión y fiscalización de la Marina en Cuba, cuyas partidas debían pasar por múltiples controles no solo en La Habana sino también en la península. Todo ello repercutió en una abundancia de fuentes documentales y en una mayor exhaustividad de la contabilidad por parte de diversas instancias, que ha redundado en beneficio de una valoración más profunda del creciente gasto público de la Armada en La Habana entre 1765 y 1785.

Como es lógico, la principal preocupación para la proyección del poder naval español, tanto en Cuba como en España, fue la capacidad de gasto. Todo proyecto político de incremento de la capacidad militar debía tener en cuenta las posibilidades hacendísticas de hacer frente a un creciente gasto de la Administración castrense. En este sentido, la conexión entre gasto e ingreso resulta bastante obvia. Si el Estado no dispone de capacidad de incrementar

⁸⁵⁹ RAQUEJO ALONSO, Antonio. *Historia de la administración y fiscalización económica de las fuerzas armadas*. Madrid: Ministerio de Defensa 1992, pp. 199-213 y 299-305.

sus ingresos (por cualquier canal disponible o de nueva creación) los planes de proyección en política exterior quedan sin fundamento. Esta idea estaba en las mentes de los diferentes ministros a lo largo del siglo XVIII, pero se hizo mucho más patente durante el reinado de Carlos III. Las reformas estructurales comenzadas antes de 1755⁸⁶⁰, tuvieron un proceso de aceleración a partir de la década de 1760 y pusieron en juego la rueda del incremento de los ingresos fiscales vía rentas. La creación de nuevos impuestos, la concreción de monopolios estatales, las exenciones fiscales, la liberalización comercial (1765) y fundamentalmente la estatalización de la gestión de la Real Hacienda (entre otras medidas), convergieron para nutrir al estamento militar de la savia que necesitaba: más dinero.

En América, estas medidas concretadas en fases progresivas pero aceleradas después de 1765 de forma notoria (Intendencia) repercutieron en un incremento de la aportación de la hacienda indiana tanto al conjunto de los presupuestos públicos a través de las transferencias de capital hacia la península⁸⁶¹, como en el propio nuevo continente aportando una liquidez antes muy limitada. Paralelamente, las profundas reformas fiscales lejos de limitar o agredir a la élite comercial indiana, la transformaron socialmente en el compañero de viaje perfecto para la Corona, privilegiándolas⁸⁶² y haciéndolas converger (salvo excepciones coyunturales) hacia el proyecto político imperial español en América.

En el caso concreto de La Habana, todos estos mecanismos fueron muy visibles y acertaron a ofrecer al astillero los elementos principales (más renta, inserción de la élite) que convirtieron a la etapa de 1765 a 1785 en una de las más fructíferas para el poder naval español concentrado en Cuba. Respecto de lo que nos ocupa ahora (los ingresos como factor de incremento naval) los datos son muy elocuentes. Entre 1755 y 1764 la Tesorería Principal de La Habana recaudó 1.142.656 pesos, lo que representaba una media anual de algo más de 114.000 pesos⁸⁶³. Sin embargo, una vez trasladada la intendencia de Ejército y Hacienda e incorporada en Cuba una serie de medidas fiscales (como el incremento de la alcabala o la creación de la aduana) los ingresos fiscales netos se dispararon notablemente. Así, entre 1765 y 1785 la recaudación fiscal ascendió a 12.568.039 pesos, es decir, un promedio anual cercano a los 600.000 pesos, lo que significaba multiplicar casi por seis los ingresos públicos únicamente en La Habana.

⁸⁶⁰ SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest. *Corte de caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*. México: Instituto Mora 2013, p. 348.

⁸⁶¹ PIEPER, Renate. «La aportación Americana a la Real Hacienda española en la segunda mitad del siglo XVIII». *Estudios de Historia Social y Económica de América*, vol. 6. 1990, pp. 69-75.

⁸⁶² VON GRAFENSTEIN, Johanna. «Situado y gasto fiscal: la Real Caja de México y las remesas para gastos militares en el Caribe, 1756-1783», en *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial, (siglos XVII-XIX)*. México: Juiz de Fora 2012, p. 122.

⁸⁶³ AGI Santo Domingo 2104B, datos extraídos del análisis de la tesorería.

Cuadro 21
INGRESOS RAMO ALCABALA, 1765-1785⁸⁶⁴

INGRESOS ALCABALA DE LA HABANA	
1765	104.209
1766	142.843
1767	182.171
1768	202.598
1769	212.245
1770	186.373
1771	196.855
1772	199.558
1773	318.595
1774	381.369
1775	242.576
1776	286.002
1777	330.609
1778	383.489
1779	385.126
1780	285.106
1781	433.455
1782	510.690
1783	358.288
1784	420.880
1785	433.970

Antes de 1765 la alcabala no representaba entrada alguna para la tesorería, pero después de la profunda reforma que Riela trajo a Cuba, haciendo que la gestión de este ramo recayera bajo control directo del Estado e incrementándolo⁸⁶⁵, esta renta supuso entre un tercio y la mitad de todos los ingresos anuales de La Habana. Las posibilidades que este incremento de los ingresos fiscales otorgaba al entramado militar, y por supuesto al astillero, eran más que notables. La alcabala, como otros ramos considerados «estratégicos», pertenecía a la Masa Común de Real Hacienda, cuyo destino era

⁸⁶⁴ AGI Santo Domingo, 1832, 1844, 1845, 1846, 1847, 1848, y elaboración propia.

⁸⁶⁵ KUETHE, Allan J. y INGLIS, Douglas. «Absolutism and Enlightened Reform: Charles III, the Establishment of the Alcabala, and Commercial Reorganization in Cuba». *Past and Present*, 109. 1985, pp. 118-143.

precisamente el gasto público asociado a la Administración del Estado, incluyendo funcionarios de toda naturaleza y el entramado militar al completo. La mayor disponibilidad de capital gracias al ascenso de las rentas, sencillamente beneficiaba las posibilidades de gasto en La Habana. A más rentas, mayor capacidad de atender un gasto público militar creciente, no solo asociado al astillero, sino también a la guarnición local, las milicias y las fortificaciones. Como tendremos ocasión de comprobar, el espectacular incremento del gasto naval entre 1765 y 1785 no puede ser explicado únicamente por el aumento de las transferencias de plata mexicana, ni siquiera por la creciente ayuda de los comerciantes vía préstamos, sino que está íntimamente ligada también al aumento de la recaudación fiscal. De hecho, si México fue capaz de aumentar exponencialmente su ayuda a La Habana no solo fue posible por el notable crecimiento de la acuñación (favorecida también por reformas estructurales de tipo fiscal), sino fundamentalmente porque su propia recaudación fiscal también se incrementó, posibilitando de este modo un mayor aporte a las arcas habaneras, tanto a la Tesorería Principal como a la de Marina del astillero.

Disponemos, igualmente, de un excelente informe encargado muchos años después para probar precisamente ese incremento de los ingresos fiscales en Cuba para todo el periodo de 1765 a 1785, y que sirvió para justificar ante el virrey de México el descenso de las remisiones mexicanas, precisamente porque Cuba estaba disponiendo de muchos más recursos propios para atender a sus obligaciones para con la Administración pública del Estado.

Cuadro 22
INGRESOS FISCALES DE LA ISLA DE CUBA, 1765-1785⁸⁶⁶

RAMOS	PRIMER DECENIO (1765-75)		SEGUNDO DECENIO (1776-85)	
	VALORES TOTALES	GASTOS	VALORES TOTALES	GASTOS
Tribunal de Cuentas	34.047	5.438	86.296	33.550
Almojarifazgo	249.618	300.756	1.100.665	231.279
Alcabala	2.800.806	489.393	5.228.391	1.086.235
Armada	142.812	6.416	172.040	5.607
Armadilla	16.132	65	73.701	
Oficios vendibles	69.763	2.707	99.477	7.072
Medias annatas	41.723	1.965	53.990	15.768
Real servicio de armas	32.878		62.606	1.060
Papel sellado	71.527	4.186	133.404	16.182
Sisa de goleta	28.300	5.149	58.514	124.260

⁸⁶⁶ AGI Santo Domingo, 1973.

**PRIMER DECENIO
(1765-75)**

RAMOS	VALORES TOTALES	GASTOS
Novenos de diezmos	148.182	34.534
Penas de camara	23.118	27.369
Reditos de censos y rea- lengos	16.185	1.518
Comisos	152.577	50.295
Marca de negros	174.815	
Naipes	27.003	5.000
Gallos	18.991	746
Bebida frucanga	44.947	
Sal	355.202	214.576
Derechos real proyecto	1.622	39
Aguardiente	119.178	4.847
Cruzada	294.207	81.674
Inválidos	9.768	5.163
Montepio	69.019	18.461
Extracción plata	33.360	8.400
Real subsidio	44.103	
Mesadas eclesiásticas	11.408	375
Guardacostas	1.289	
Almirantazgo	5.949	1.235
Redención de censos	1.783	
Diezmos de plata	154	
Ensaye	191	
Expolios	46.123	16.280
Reales derechos	749	
Vacantes eclesiásticas	98.572	17.654
Cobos	226	
Quintos	2.977	
Sisa de muralla	42.522	1.038
Sisa de zanja	110.187	36.839
Venta de tierras	2.579	53
Pisaje	792	
Capitación	1.676	

**SEGUNDO DECENIO
(1776-85)**

VALORES TOTALES	GASTOS
245.016	17.175
51.587	34.180
23.796	1.442
283.111	107.606
226.607	2.591
54.909	5.815
28.623	120
68.876	176
470.925	436.269
2.695	
153.772	5.540
235.808	12.641
180.063	78.284
118.154	85.092
130.072	3.615
45.410	
6.076	
2.170	
7.415	
616	
357	
54	
38.150	
2.214	
31.887	6.525
1.522	
114.006	137.337
1.417	
463	66

**PRIMER DECENIO
(1765-75)**

RAMOS	VALORES TOTALES	GASTOS
Libertad de cobreros	6.478	
Quintos de cobres	486	
Pulperías		
Donativo voluntario		
Imposición de censos		
Redención de lanzas		
Annata eclesiástica		
Multas		
Arrendamiento de barajagua		
Extracción de cera		
Total	5.354.024	1.342.171

**SEGUNDO DECENIO
(1776-85)**

VALORES TOTALES	GASTOS
2.710	5.893
90	
202.932	5.893
21.543	226
11.865	
10.000	
4.540	
210	
330	
188.263	
10.037.338	2.467.499

La columna de gastos indica aquellos egresos propios de la Administración pública para el sostenimiento de su aparato burocrático, creciente en la segunda mitad de siglo al socaire del mayor control público de las diferentes rentas, tributos y monopolios. En el primer decenio, el beneficio líquido (neto) que obtuvo la hacienda cubana ascendió a 4.011.853 pesos, de los que el informe mencionaba que 3.774.529 se transferían al ramo de situación, es decir, al sostenimiento del nutrido aparato militar de la isla, incluyendo su componente naval. Para el segundo decenio, el producto neto incluso fue mucho mayor, ascendiendo a la cantidad de 7.569.839 pesos, y trasladando de ellos hacia la institución militar 6.861.529 pesos. Esto significa que durante los veinte años transcurridos desde la implantación de la Intendencia en Cuba y las reformas comerciales y fiscales, el gobernador de la isla había podido transferir más de diez millones de pesos hacia los ramos militares. Esto pudo realizarse gracias al creciente aumento de los réditos y productos de los diferentes impuestos en Cuba. La interpretación que se extrae de estos datos es bastante concluyente. Si el objetivo de la Corona con la introducción de las reformas institucionales y fiscales emprendidas a partir de la década de 1760 buscaba un aumento de los beneficios netos del apartado de rentas, tributos y monopolios con vista a proyectarlos hacia la pesada y costosa Administración militar, desde luego que lo consiguió. Estas cantidades hubieran sido impensables en la primera mitad de siglo. Como tendremos ocasión de comprobar, una notable proporción de este beneficio de las rentas acabó en la Tesorería de Marina, sin la cual hubiera sido imposible sostener el espectacular gasto naval de este periodo. Sabemos también que no todo el producto disponible de la Tesorería Principal

de La Habana era trasladado (vía préstamo interno de caja) hacia la Tesorería de Marina, sino que una proporción variable era gestionada directamente desde la propia Tesorería Principal, que lo era de Ejército y Hacienda. La explicación de esto es también bastante sencilla. Los dineros que eventualmente podía aprontar la Tesorería Principal por gastos navales pero librados directamente por la propia caja, eran cantidades bajo control directo del gobernador, y no del intendente o del comandante de Marina. Por consiguiente, el capitán general de Cuba se guardaba un as en la manga ejerciendo un control político indirecto sobre el gasto total de la Marina de guerra, puesto que había una gran diferencia entre trasladar a la Tesorería de Marina cantidades determinadas (que serían fiscalizadas por los oficiales navales) y aquellas que libraba directamente desde la Tesorería de Ejército y Hacienda, bajo su control directo. De esta manera, la pugna entre Ejército y Marina se trasladaba también al plano de la gestión de recursos donde el capitán general (en connivencia con el intendente de Ejército) como máxima autoridad en la isla tenía un control legal y efectivo de los productos de la hacienda, y por tanto, de sus destinos y fiscalización.

El siguiente nivel de análisis de los ingresos para la Armada lo vamos a centrar directamente en la Tesorería de Marina de La Habana en donde, subsiguientemente, se aprontaba la mayor cantidad de recursos con fines netamente navales.

Cuadro 23
INGRESOS DE LA TESORERÍA DE MARINA, 1765-1785⁸⁶⁷

INGRESOS						
	DE REAL HACIENDA	DE MÉXICO	DE VENTAS	OTROS	PRÉSTAMOS	TOTAL ANUAL
1765	38.741	391.495	7.102	8.295	131.500	577.133
1766	100.000	530.000	7.506	1.160	106.000	744.666
1767	15.000	836.869	6.910	15.037	152.140	1.025.956
1768	54.000	454.690	38.438	1.375		548.503
1769	32.000	376.911	8.763	7.947	249.388	675.009
1770	1.105	775.000	8.545	3.751	193.935	982.336
1771		550.150	14.383	36.578	24.000	625.111
1772	2.835	650.338	12.780	48.124	16.000	730.077
1773		450.188	18.666	31.989		500.843
1774		634.638	6.853	56.274	40.000	737.765
1775		483.058	6.781	30.857	40.000	560.696

⁸⁶⁷ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865, AGS Marina, 595, y elaboración propia.

INGRESOS

	DE REAL HACIENDA	DE MÉXICO	DE VENTAS	OTROS	PRÉSTAMOS	TOTAL ANUAL
1776	30.000	692.383	8.234	19.563		750.180
1777	44.260	651.060	12.550	21.581	111.000	840.451
1778	3.068	769.363	25.073	17.818	211.500	1.026.822
1779		1.641.627	27.555	33.610	149.927	1.852.719
1780	200.000	100.075	31.804	32.012	350.942	714.833
1781		3.356.148	85.074	17.189	383.350	3.841.761
1782	1.107.000	2.150.750	11.468	378.338	937.756	4.585.312
1783	500.000		4.301	222.855	68.100	795.256
1784			857			857
1785		1.439.900	20.431			1.460.331
Totales	2.128.009	16.934.643	364.074	984.353	3.165.538	23.576.617

La columna de *Ventas* representa valores pertenecientes al producto de pequeñas utilidades, por lo común asociadas a los comisos, mientras que en *Otros* están presentes cantidades ingresadas por múltiples facetas, que iban desde multas hasta pequeñas rentas asociadas a aspectos navales. Lo que nos interesa ahora destacar son las entradas principales que son las que sostenían realmente la industria del astillero. Como se puede destacar, la serie de ingresos procedentes de la Real Hacienda hace alusión a aquellas partidas que la Tesorería Principal trasladaba a la Marina de los productos netos anuales de las diferentes rentas y tributos cobrados en La Habana. Como ya se indicó con anterioridad, resulta patente la importancia en este punto del incremento de las rentas y su eficaz gestión, ya que esto permitió envíos a la Marina que eran especialmente necesarios en determinadas etapas, concretamente en el momento álgido de la batalla contra los ingleses en la guerra de 1779 a 1783 cuando en 1782 (en preparación de la flota del Ejército de Operaciones) se destinó más de un millón de pesos a la escuadra sita en puerto. Sin embargo, es importante destacar también que los traslados internos desde la Tesorería Principal a la de Marina debían ser devueltos posteriormente, ya que suponían a efectos prácticos préstamos de capital entre tesorerías. El equilibrio presupuestario de la Administración militar en Cuba dependía del cumplimiento de las obligaciones contables entre administraciones. Que el Ejército (es decir, la Hacienda) prestara a la Marina no suponía más que un favor ante la necesidad pero finalmente las cuentas debían pasar por sus correspondientes inspecciones, y el Tribunal de Cuentas en España lo que validaba era el conjunto de la hacienda cubana. Por tanto, la Marina tenía una obligación contable e ins-

trumental de devolver ese dinero lo que suponía un verdadero problema para las autoridades navales. Estructuralmente, solo disponían de dos maneras de hacer efectiva esa devolución. O bien disminuían los gastos en años contables posteriores o bien trasladaban dinero llegado de otra vía (usualmente de México) para hacer frente a su propia deuda. En cualquiera de los casos, representaba un auténtico inconveniente para el desarrollo normal de la industria naval.

El ramo de los ingresos provenientes de México es aún más sintomático. Estas partidas representaban el denominado *situado naval* consignado por Madrid para las atenciones de Marina, y que fue históricamente el principal caballo de batalla de las autoridades en el astillero. La plata transferida por México era esencial, ya que aunque el movimiento mercantil y las diferentes actividades económicas generasen aumentos sustanciales de los ingresos, nunca podría ser suficiente para atender a las múltiples erogaciones: construcción de navíos, sostenimiento de escuadras, maestranza, asientos y personal de lo más variado. Además, institucionalmente Cuba dependía del virreinato de Nueva España en cuestiones de Administración militar, especialmente aquellas relacionadas con la financiación. Para la Armada resultaba trascendental que las partidas de este situado fuesen suficientes para cubrir las necesidades demandadas por Madrid, y trataba de hacer ver al virrey y a los diferentes ministros que el peso de la responsabilidad financiera del astillero debía repartirse proporcionalmente a la riqueza de las diferentes áreas administrativas. Sin embargo, sabemos que el principal hándicap antes de 1765 fue la inexistencia de presupuestos para la Marina en La Habana, de forma que lo que se remitía solían ser cantidades solicitadas *ad hoc* en función de las necesidades concretas. Subsiguientemente, después de 1765 se empezó a operar con presupuestos, incluso antes de que estos fuesen parte de la normativa obligada (Ordenanzas de 1772 y 1776), y además la decisión tomada por Arriaga de concentrar el esfuerzo constructivo en Cuba se visualizó en órdenes explícitas al virrey novohispano para que mandara cantidades fijas y anuales.

El situado naval cambió en diversos momentos de cantidad prefijada, y partiendo de 400.000 pesos anuales, al final del periodo estudiado se fijó en 700.000. La clave para que este sistema engrasara continuamente los mecanismos del astillero estaba en su regularidad. Antes de 1765 esto fue poco frecuente, pero después de esta fecha el virrey fue muy consciente de la responsabilidad de mantener el flujo de capitales hacia La Habana de manera permanente. Igualmente, las transferencias desde México precisadas por reales órdenes en cantidades concretas no significaba que ese fuese su límite. Como es lógico, el incremento de los pedidos al astillero, la concentración de fuerzas navales circulantes por el Caribe y el envío de escuadras muy importantes en periodos de guerra, sencillamente convertían en anticuado cualquier presupuesto anterior. Por tanto, el situado naval representaba (en teoría) la cantidad mínima que debía remitir México, pero en ningún caso era suficiente para cubrir todos los gastos. Como acabamos de ver, las rentas cubrían parte de ese vacío presupuestal.

En efecto, los datos son sumamente concluyentes. Entre 1731 y 1764 llegaron procedentes de México y con ingreso en alguna de las dos cajas existentes en la Tesorería de Marina la cantidad de 5.334.458 pesos. Sin embargo, entre 1765 y 1785 entraron de situados navales en la tesorería ya unificada del astillero nada menos que 16.934.643 pesos, es decir, el triple de la cantidad anterior para un periodo de tiempo de una década menos. Como es lógico, aquí se observa un efecto multiplicador de las reformas cuyos resultados positivos llegaron al astillero. El incremento de los ingresos fiscales en Nueva España desde 1765 como consecuencia directa del traslado de las reformas administrativas y comerciales puestas en marcha con el Decreto de liberalización comercial de 1765, así como otras medidas muy conocidas (exenciones, monopolios estatales, control público de la recaudación, incremento de algunos impuestos) coadyuvaron a que el periodo de 1765 a 1785 fuese también para el virreinato una etapa de expansión fiscal⁸⁶⁸. Todo ello generó un aumento de la actividad económica que tuvo un fuerte y positivo impacto en la recaudación⁸⁶⁹, mucho más eficiente después de 1765. Como resultado, la disponibilidad dineraria de México era mucho mayor, porque también eran mucho mayores los beneficios netos de la recaudación fiscal. Así pues, las remisiones al Caribe en general y a Cuba en particular se incrementaron en la misma medida que la economía novohispana generaba mayor superávit fiscal, aunque como es lógico y conocido, una significativa proporción de la misma eran remitidas a la metrópoli donde entraban después de 1753 en la Depositaria de Indias. El efecto dominó de las reformas, por tanto, proporcionaba el empuje financiero suficiente para que México se hiciese efectivamente responsable de transferencias netas de dinero a la Tesorería de Marina (y obviamente, también a la de Ejército y Hacienda).

Otro elemento que mejoró notablemente en esta etapa fue la regularidad de las remesas mexicanas, como se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 24
REMISIONES DE SITUADOS NAVALES DESDE MÉXICO, 1765-1785⁸⁷⁰

	NOMBRE BUQUES	TIPO	FECHA	CANTIDAD	TOTAL ANUAL
1765	<i>La Dorada</i>	Fragata	21-6-1765	169.259	391.944
	<i>Aquiles</i>	Navío	18-7-1765	122.685	
	<i>Tridente</i>	Navío	12-9-1765	100.000	

⁸⁶⁸ MARICHAL, Carlos. *La bancarota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México: FCE 1999, p. 69.

⁸⁶⁹ TEPASKE, John J. «General Tendencies and Secular Trends in the Economies of Mexico and Peru, 1750-1810: The View from the Cajas of Mexico and Lima», en JACOBSEN, Nils y JURGEN PUHLE, Hans (eds.). *The Economies of Mexico and Peru during the Late Colonial Period, 1760-1810*. Berlin: Colloquium Verlag 1986, pp. 316-339.

⁸⁷⁰ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865, y elaboración propia.

	NOMBRE BUQUES	TIPO	FECHA	CANTIDAD	TOTAL ANUAL
1766	<i>Júpiter</i>	Fragata	10-3-1766	150.000	530.000
	<i>Perla</i>	Fragata	21-5-1766	100.000	
	<i>Santiago</i>	Navío	17-12-1766	140.000	
	<i>Flecha</i>	Fragata	17-12-1766	140.000	
1767	<i>Firme</i>	Fragata	15-4-1767	101.633	836.869
	<i>Santiago</i>	Navío	20-7-1767	630.058	
	<i>Flora</i>	Fragata	27-8-1767	5.178	
	<i>Flecha</i>	Fragata	17-11-1767	100.000	
1768	<i>Castilla</i>	Navío	1-6-1768	323.555	454.690
	<i>Astrea</i>	Fragata	1-12-1768	131.135	
1769	<i>Dragón</i>	Navío	5-6-1769	376.911	376.911
1770	<i>Perla</i>	Fragata	24-7-1770	25.000	775.000
	<i>Castilla</i>	Navío	18-8-1770	350.000	
	<i>Juno</i>	Fragata	1-2-1770	400.000	
1771	<i>Castilla</i>	Navío	16-3-1771	350.000	550.150
	<i>Juno</i>	Fragata	20-12-1771	200.150	
1772	<i>Juno</i>	Fragata	19-5-1772	450.338	650.338
	<i>Dragón</i>	Navío	21-12-1772	200.000	
1773	<i>Perla</i>	Fragata	21-5-1773	200.000	450.188
	<i>Caimán</i>	Chambequin	16-8-1773	250.188	
1774	<i>Palas</i>	Fragata	31-5-1774		634.638
	<i>Caimán</i>	Chambequin	31-5-1774		
1775	<i>Santa Rita</i>	Urca	1-6-1775	150.000	483.058
	<i>Astuto</i>	Navío	1-6-1775	150.000	
	<i>Caimán</i>	Chambequin	15-8-1775	183.058	
1776	<i>Santiago</i>	Navío	15-4-1776	225.081	692.383
	<i>Dorada</i>	Fragata	12-8-1776	212.656	
	<i>Palas</i>	Fragata	1-10-176	254.646	
1777	<i>Caimán</i>	Chambequin	2-5-1777	96.906	651.060
	<i>Volante</i>	Fragata	3-5-1777	96.906	
	<i>Dorada</i>	Fragata	16-9-1777	200.000	
	<i>San Julián</i>	Navío	11-10-1777	257.248	

	NOMBRE BUQUES	TIPO	FECHA	CANTIDAD	TOTAL ANUAL
1778	<i>Dragón</i>	Navío	16-2-1778	100.000	769.344
	<i>Santiago</i>	Navío	16-2-1778	100.000	
	<i>Santa Marta</i>	Fragata	1-4-1778		
	<i>Dorada</i>	Fragata	1-4-1778	213.978	
	<i>Santa Leocadia</i>	Fragata	13-7-1778	313.690	
	<i>Santa Dorotea</i>	Fragata	19-8-1778	41.676	
1779	<i>Santa Dorotea</i>	Fragata	27-2-1779		1.641.626
	<i>Caulican</i>	Bergantín	27-2-1779	600.194	
	<i>Santa Dorotea</i>	Fragata	3-9-1779		
	<i>Santa María de la Cabeza</i>	Fragata	3-9-1779		
	<i>Caimán</i>	Chambequin	3-9-1779	641.320	
	<i>San Cristóbal</i>	Navío	29-10-1779	100.000	
	<i>Caimán</i>	Fragata	13-12-1779		
	<i>Galga</i>	Fragata	13-12-1779		
	<i>Ntra. Sra. del Rosario</i>	Fragata	13-12-1779		
	<i>Príncipe Carlos</i>	Fragata	13-12-1779	300.112	
1780	<i>Matilde</i>	Fragata	17-2-1780	100.075	100.075
1781	<i>San Gabriel</i>	Navío	27-1-1781	568.303	3.356.147
	<i>San Antonio</i>	Navío	27-1-1781	568.303	
	<i>San José</i>	Navío	27-1-1781	568.303	
	<i>Oran</i>	Navío	22-9-1781		
	<i>San Francisco de Paula</i>	Navío	22-9-1781	1.651.238	
1782	<i>Asís</i>	Navío	15-2-1782	1.000.750	2.150.750
	<i>San Agustín</i>	Navío	18-4-1782	150.000	
	<i>Velasco</i>	Navío	30-12-1782	1.000.000	
1783	<i>No Llegó Nada</i>				
1784	<i>No Llegó Nada</i>				
1785	<i>Santa Matilde</i>	Fragata	21-3-1785	675.000	1.439.900
	<i>Santa Agueda</i>	Fragata	8-8-1785	764.900	

Mientras que en la etapa anterior era frecuente que durante varios años no llegasen remesas novohispanas, ahora se constataba una más fuerte implicación del virrey en los asuntos navales haciendo que los traslados de capital fuesen constantes. Excepto entre 1783 y 1784 cuando a causa del final de la guerra las demandas de dinero de la metrópoli para el pago de la deuda frenaron al virrey en su tradicional política de apoyo financiero al astillero cubano, en el resto de años (incluso en plena guerra) los envíos fueron periódicos aunque en cantidades muy diversas. La fuerte concentración de recursos mexicanos entre 1779 y 1782 se explica por la lógica de la guerra imperante y la inusitada actividad naval en La Habana, donde la concentración de escuadras y marinos generó una presión sobre la Tesorería de Marina que era incapaz de soportar sin las asignaciones exteriores.

Los destinos finales de todo este dinero no estaban, empero, volcados sobre la fábrica naval sino principalmente para el apresto de las escuadras, destacando sobremedida la costosa operación de Solano al Guarico con el proyecto de conquista de Jamaica. En este sentido, la presencia de flotas en el puerto, la concentración de miles de marinos y las necesidades de multiplicar la compra de suministros y víveres, fracturó el normal desarrollo de la función principal del astillero, que no era otra que la construcción naval. Durante años, la demanda principal de las autoridades navales fue la necesidad de incrementar los recursos para hacer frente al proyecto de aumentar el número de unidades de guerra como parte de ese gran plan de rearme naval. La documentación es reiterativa en este punto. Pero al mismo tiempo el virrey frenaba esas peticiones con las obvias objeciones de falta de dinero, o que debía atender a muchos más aspectos militares (lo que era cierto). Pese a la innegable realidad de que el dinero no es ilimitado, nos asalta en este punto una pregunta. ¿Si la limitación para el cumplimiento del proyecto de rearme naval en La Habana era el dinero, por qué este estaba disponible en grandes cantidades para el apresto de flotas? La reacción de Montalvo ante los planes constructivos de Madrid siempre fue positiva y sabemos que el proyecto inicial de Arriaga era la fábrica de cuatro navíos anuales. Es difícil imaginar que un oficial naval con la experiencia y conocimiento de las posibilidades de Cuba como Arriaga diseñara tan ambicioso plan desconociendo las posibilidades reales. Téngase en cuenta (como ya analizamos páginas atrás) que en época de la Real Compañía fue posible construir varios navíos al mismo tiempo. El astillero disponía desde hacía décadas de cuatro espléndidas gradas plenamente operativas, y en La Habana nunca se constató la falta de mano de obra cualificada (maestranza) relacionada con la construcción naval.

La enorme cantidad de remesas transferidas por México entre 1779 y 1782 constatan una realidad diferente. Aunque el virrey Antonio María de Bucareli se obcecaba en mostrar al ministro José de Gálvez que siempre había tenido «preferencia» por las atenciones de marina⁸⁷¹, lo cierto es que los ruegos

⁸⁷¹ AGI Santo Domingo, 2133, Bucareli a Gálvez, 26 de septiembre de 1778.

de Montalvo para que remitiese fondos para la construcción naval chocaron una y otra vez con reticencias. Sin embargo, estas reticencias se desvanecieron cuando comenzó la guerra en 1779 y se hizo necesaria la transferencia de ingentes cantidades de plata a La Habana, aunque en este caso no para la fábrica naval, sino para sostener la nutrida escuadra del puerto. Por consiguiente, los envíos del situado naval a La Habana parece que tuvieron más una relación directa con decisiones políticas y estratégicas que con una falta real de numerario. Las relativas dificultades que tenían usualmente las autoridades habaneras para convencer al virrey de que enviara dineros para la construcción naval parece que desaparecían cuando las urgencias de la guerra (y las órdenes de Madrid) demandaban algo diferente.

El descenso en el ritmo de fábrica naval después de 1775 cabe, por tanto, achacarlo a la falta de coordinación entre los deseos de Madrid y la ayuda financiera de México. El último navío construido en este periodo (*Bahama*, 1780) fue comenzado antes del inicio de la guerra. Desde 1765 hasta antes de 1779 las remesas novohispanas parece que se ajustaban mucho a los presupuestos de La Habana pero sin tener en cuenta los factores coyunturales, como eran las carenas de los buques o el suministro de víveres a las tripulaciones. Esto lo interpretamos como una disyuntiva real entre las posibilidades del astillero para construir nuevas unidades y el mesurado interés de los virreyes por aprontar fondos. Las máximas autoridades del virreinato podían vender políticamente mejor el incremento de las remesas a España que las transferencias a La Habana, inconscientes aparentemente de que el éxito de la construcción naval en Cuba gracias a sus aportaciones suponía también un beneficio político frente a la metrópoli. En cambio, la documentación sugiere cierta mezquindad de los diferentes virreyes frente a las necesidades de dinero de La Habana. Si relacionamos además el costo de los navíos cubanos con el enorme dispendio ocasionado por las escuadras en puerto (para las que aparentemente sí existían recursos mexicanos), el cuadro interpretativo se extiende aún más.

Efectivamente, conocemos el costo de algunos navíos en esta etapa: *San Carlos* (116.000 pesos); *Santísima Trinidad* (156.085 pesos); *San Luis* (106.583 pesos). Durante el periodo en que estos navíos fueron construidos (1765-1769), la asignación anual presupuestaria para el astillero era de 700.000 pesos, de los que unos 445.500 pesos estaban a su vez vinculados a la fábrica de navíos⁸⁷². También sabemos que desde abril de 1767 se había ordenado la construcción de cuatro navíos anuales. Sin embargo, esta ambiciosa empresa no se pudo llevar a término, pese a que el ritmo de fábrica naval (especialmente teniendo en cuenta la destrucción ocasionada por los ingleses cuando abandonaron la plaza en 1763) fue realmente bueno. Dejemos, en este punto, que sea el propio Montalvo quien nos ofrezca una explicación:

«Que si no se han hecho tantos navíos como había deseado especialmente desde la orden de 14 de abril de 1767, para cuatro

⁸⁷² AGS Marina, 338, informe de 5 de noviembre de 1766.

anualmente, fue por haber faltado la remisión de un millón y doscientos mil pesos de la asignación de setecientos mil al año desde 1768 (...)»⁸⁷³.

En efecto, los datos sobre las remisiones mexicanas entre 1765 y 1769 nos indican una media anual de algo más de 518.000 pesos, muy por debajo de la asignación fijada, y a todas luces insuficiente para cumplir con los objetivos, especialmente porque en el astillero se realizaban otras múltiples funciones.

El problema residía tanto en la elaboración de los presupuestos como en los mecanismos que México tenía para hacer frente a sus obligaciones. Al parecer los virreyes jamás comprendieron la dinámica imprevisible de las actividades en La Habana asociadas a la Marina. Para justificar la ausencia de dinero y las necesidades de mejorar el subsidio mexicano para continuar con la fábrica naval y las demás erogaciones, los funcionarios navales emitieron muchos informes probatorios. Uno de ellos nos ha permitido reconstruir el que fue, posiblemente, el principal problema para mantener un equilibrio financiero: los buques en puerto.

Cuadro 25

ESTANCIA DE NAVÍOS Y FRAGATAS EN PUERTO, 1763-1772⁸⁷⁴

	1763	1764	1765	1766	1767	1768	1769	1770	1771	1772
Enero		XXXXFF	XXFFFF	FFF	XFFF	XFFF	XFFF	XFFF	FFF	FF
Febrero		XXXXFF	XXFFFF	FFF	FFFF	XFFF	XFFF	FFFF	FFF	FF
Marzo		XXXXFF	XFFFF	XFFF	XFFF	XFFF	FFF	FFFF	FFF	FF
Abril		XXXXFFFF	XFFFF	XXFFF	FFFF	XFFF	FFF	FFFF	FFF	FF
Mayo		XFFFF	XXXXFFFF	XXFFF	FFF	XXFFFF	FFF	FFF	XFFF	FF
Junio	XXXXFF	XXXXFFFF	XFFFF	XXFFF	XFFF	XXFFFF	FFFF	FFF	XFFF	FF
Julio	XXXXXXFF	XXXXFFFF	XXXXFFFF	XXFFF	XXFFF	XFFF	XFFF	FFF	FF	
Agosto	XXXXXXFF	XXXXFFFF	XXXXFFFF	FFF	XFFF	XFFF	XFFF	FFF	FF	
Septiembre	XXXXXXFF	XXXXFFFF	FFF	XFFF	XFFF		XFFF	FFF	FF	
Octubre	XXXXXXFF	XXXXFFFF	FFFF	XFFF	XFFF	XFFF	XFFF	FFF	FF	
Noviembre	XXXXXXFF	XXXXFFFF	FFFF	XFFF	XFFF	XFFF	XFFF	FFF	FF	
Diciembre	XXXXXXFF	XXXXFFFF	FFFF	XFFF	XFFF	XFFF	XFFF	FFF	FF	

En efecto, este cuadro es muy sintomático de la dinámica interna que debía enfrentar tanto el intendente como el resto de responsables navales. La presencia de unidades navales en puerto fue recurrente y permanente desde el día siguiente en que los ingleses abandonaron la ciudad. A lo largo

⁸⁷³ AGS Marina, 349, informe de Montalvo de 10 de diciembre de 1772.

⁸⁷⁴ AGS Marina, 349, Francisco Javier Matienzo a Montalvo, 26 de agosto de 1772, y elaboración propia. Leyenda: X= 1 navío; F= 1 fragata.

de los años se amontonaban navíos y fragatas cuyas largas estancia generaban un insoportable gasto de vituallas, pagas y saneamiento de los buques. Sin embargo, por mucho que las autoridades portuarias incluyesen ciertas partidas anuales para estos menesteres, finalmente la realidad los sobrepasaba. Entre 1763 y 1772 hemos detectado en el astillero nada menos que 125 buques de guerra diferentes, cuyas estancias podían variar desde unos pocos días a varios años. El propio Montalvo, sin duda desesperado, indicaba en el informe de 1772 que en ese periodo se había visto forzado a carenar 74 buques⁸⁷⁵. Esta situación alteraba cualquier plan y presupuesto, y generaba un inmediato desequilibrio que colapsaba el astillero. Pero pese a que estas circunstancias eran conocidas por el virrey a través de una larga serie de informes y peticiones, lo cierto fue que de 1765 a 1779, solo durante cuatro años los situados navales llegaron completos o prácticamente íntegros. Ante esta concatenación de hechos, al intendente (o comandante) solo le quedaba una de estas dos soluciones: o atendía las necesidades de los buques en puerto frenando e incluso parando totalmente la construcción naval, o mantenía la fábrica como objetivo prioritario. Por razones bastante obvias, la solución elegida fue sistemáticamente la primera. Ningún responsable del astillero podía permitir que los buques se pudriesen en puerto o que las tripulaciones muriesen de hambre.

Cuando después de 1779 (con el inicio de la guerra) las remisiones mexicanas aumentaron exponencialmente (más de 7 millones de 1779 a 1782, para una media anual superior a 1,8 millones de pesos), los destinos de estos dineros estaban ya prefijados y vinculados al mantenimiento de la numerosa flota de guerra que allá operaba. Sintomáticamente, de los presupuestos que tenemos de esa época e inmediatamente posterior, desaparecieron las partidas dedicadas a la construcción naval. El presupuesto para 1767 tenía consignada una partida de 445.500 pesos para la construcción de dos navíos de 64 cañones y dos de 70, pero el presupuesto de 1779 había hecho desaparecer esa consignación. Por el contrario, todo el dinero presupuestado estaba destinado casi íntegramente al mantenimiento, sostenimiento y pagas de más de 20 buques de diferentes portes por la cantidad nada desdeñable de 1.107.638 pesos⁸⁷⁶. En 1781, estando ya en plena guerra, estaban siendo carenados y/o calafateados los navíos *San Genaro*, *San Juan*, *Velasco*, *San Nicolás*, *San Gabriel*, *San Luis*, *Magnánimo*, *Asís*, *San Ramón*, *Dragón*, *San Agustín*, *Arrogante*, *Guerreiro*, *Gallardo*, *Astuto* y las fragatas *Nuestra Señora de la O*, *Santa Clara*, *Matilde*, *San Gil* y otras ocho embarcaciones menores, es decir, la flota de La Habana al completo!⁸⁷⁷

Como consecuencia directa, la fábrica naval paró completamente después de la botadura del navío *Bahama* en 1780 ya que el virrey de México

⁸⁷⁵ AGS Marina, 349, informe de Montalvo de 10 de diciembre de 1772.

⁸⁷⁶ AGS Marina, 344, informe de 28 de mayo de 1779.

⁸⁷⁷ AGS Guerra, 421, informe de 13 de noviembre de 1781.

solo enviaba dinero para atender a la escuadra de operaciones. Incluso así, las cantidades aprontadas fueron insuficientes y obligó al comandante de Marina Francisco de Borja a hacer una desesperada petición extraordinaria de 500.000 pesos porque de lo contrario «me obligará la falta de caudal a solicitar prestado, y si lo encuentro, quedará alcanzada la Real Hacienda con el premio a que se facilita»⁸⁷⁸. La situación fue tan paralizante para el astillero ante la falta de dinero remitido de México, que el mismo comandante de Marina escribió una lacrimógena carta de auxilio al propio intendente de Ejército y Hacienda solicitando una ayuda que la Marina no disfrutaba, pero tal vez el Ejército sí:

«La notoria lamentable constitución en que me hallo por no haber dinero alguno en tesorería, cargado de empeños, sin hallar quien preste, más difícil con la pública noticia de que el caudal que había de venir en el San Felipe lo lleva en derechura para Cádiz la Santa Lucía, me tiene el espíritu tan cubierto de dolor, que no es posible explicar, pues además de no poder continuar mis activas providencias en la construcción, sin embargo de estar los jornales a la mitad y nada de sueldo a toda esta marina, han de caer de una vez perdidos los cortes, dispersa la maestranza, los comandantes de los buques sin tener que dar de comer, y los enfermos en el hospital sin lo necesario, y otros perjuicios de gravísima entidad.

Bien pública es la necesidad que igualmente padece VS pero veo que algún recurso tiene en la aduana y alcabala. Yo carezco de esperanza aun la más corta.

Esta marina ha contado siempre en sus angustias con la buena disposición de VS a socorrerla, que ha verificado repetidamente (...) me prometo que tendré algún consuelo con el socorro que sea posible franquearme»⁸⁷⁹.

Impactante petición sin duda. El ínclito intendente de Ejército respondió ese mismo día para «tranquilizarle» prometiéndole toda la ayuda que estuviese en sus manos, como siempre había hecho, y teniendo en cuenta que el virrey había ordenado que los caudales de México fuesen directamente a España...⁸⁸⁰ Pero esta carta nos permite trasladar el análisis a otros niveles. Por una parte, el insoluble problema de los envíos de México, que como hemos visto, constituía las más de las veces un asunto político. Al virrey le interesaba mucho más obtener la *palmadita en la espalda* del ministro en España que atender las urgencias de la Marina tanto en el terreno de la construcción como en los demás. Igualmente nos acerca al problema que

⁸⁷⁸ AAB Consignaciones, 7194, Francisco de Borja a Matías Gálvez, 27 de agosto de 1783.

⁸⁷⁹ AAB Consignaciones, 7194, Francisco de Borja a Ignacio de Urriza, 7 de abril de 1784.

⁸⁸⁰ *Ibidem*.

analizaremos seguidamente, como es el de los préstamos, aspecto este que destaca en este periodo y que tenía hondas repercusiones a varios niveles. Finalmente, la pedigüeña actitud del comandante de Marina respecto del intendente de Ejército, cuya tesorería recibió sistemáticamente más fondos y más atenciones que la Armada.

En resumidas cuentas, aunque las remesas mexicanas fueron ostensiblemente mayores entre 1765 y 1785 estas estuvieron hasta el comienzo de la guerra de 1779 muy ajustadas a las necesidades de fábrica naval. Los presupuestos del astillero que hasta esa última fecha separaban el ramo de construcción del resto de elementos, desde ese año desaparecen. La causa directa fue la ausencia de partidas específicas para construcción de navíos (pese a que las órdenes de 1767 jamás fueron canceladas) y la acumulación de escuadras en La Habana que obligó a desviar maderas, víveres y pertrechos para su sostenimiento. Las tensiones financieras sufridas de esta manera por la Tesorería de Marina, simplemente colapsaron el programa naval, y habría que esperar varios años tras la conclusión de la guerra en 1783 para que esta se reiniciara nuevamente, aunque nunca al mismo ritmo que anteriormente.

En otro orden de cosas, el último elemento a analizar de los ingresos de la Tesorería de Marina es aquel que está relacionado con los préstamos. En la etapa inmediatamente anterior, los ingresos por este concepto fueron insignificantes, lo que no significa que los hacendados o pudientes de la ciudad no aprontasen cantidades a la Real Hacienda. Sabemos que antes de 1765 la Tesorería Principal recibió eventuales préstamos de potentados de La Habana, como así atestigua un informe de 1766 en el que se mencionaba una deuda de la hacienda de 171.106 pesos con 24 individuos⁸⁸¹. Sin embargo, estos préstamos estaban ejecutados directamente con la Real Hacienda, controlados por el propio gobernador y destinados principalmente al Ejército y las fortificaciones. Los ingresos vía préstamos al aparato naval antes de 1765 son prácticamente nulos. Hay varias razones que explican esto. Hasta la etapa de la Real Compañía de La Habana, cerrada como sabemos en 1750, fueron los propios asentistas quienes aprontaban la mayor parte del capital, y gestionaban la política de contratación en el astillero. Los momentos de Juan de Acosta y la Compañía no eran propicios para hacer negocios con la Marina a causa de que ellos disponían de casi una completa libertad de maniobra, y para un empresario no es cómodo sentirse de entrada atado en sus posibilidades de emprender un negocio, incluyendo un préstamo. Entre 1750 y la caída de La Habana en 1762 la inserción de agentes externos al astillero vía préstamos fue muy baja a causa de la falta de actividad naval y los escasos recursos que fluían por la Tesorería Naval. Paralelamente, la toma de La Habana en 1762 y la breve pero intensa ocupación inglesa deshizo muchas opciones de implicarse en la industria naval: había poco dinero y poca nitidez respecto del futuro. La atracción por el astillero era, por tanto,

⁸⁸¹ AGI Santo Domingo, 2121, informe de 15 de diciembre de 1766.

bastante limitada. Años después Montalvo aludía a esta etapa y problema cuando argumentaba que «de los naturales entre quienes no hay quien tome una empresa considerable por asiento a su cargo, y solo a fuerza de imponderables fatigas y vigilancia sobre su conducta y progresos de infinidad de pequeños contratistas» [se logró]⁸⁸². Aunque hubo algunos grandes asentistas antes de 1765, no fueron al mismo tiempo prestamistas porque sus negocios estaban fuertemente controlados por el omnipresente Juan de Acosta o los accionistas de la Real Compañía.

El préstamo al Estado era tanto un servicio público como un negocio. En La Habana esto fue muy evidente en la relación entre la élite local y el Ejército, así como en el resto de América⁸⁸³. Pero la Marina atrajo muy poco capital privado antes de 1765 porque las posibilidades de ascenso social o ganancias materiales eran muy limitadas. Sin embargo, después de la implementación de la aludida Intendencia de Marina y las reformas fiscales y administrativas, el escenario cambió radicalmente. Aquellos que tenían fuertes negocios relacionados con el azúcar o el tabaco se sintieron atraídos hacia el astillero gracias a que el Estado incentivó (como se ha visto) la construcción naval en La Habana y trasladó ingentes cantidades de plata mexicana (aunque insuficientes) hacia la industria naval. Paralelamente, la Marina se convirtió desde la segunda mitad de 1760 en una institución en la que la promoción social estaba asegurada gracias al fuero militar. No tan conocido como el fuero que cobijaba a los miembros y subalternos del Ejército de Tierra y milicias en Indias (y España), la posibilidad de obtener este privilegio también estuvo legislada para la Marina⁸⁸⁴. Las opciones reales de conseguir exenciones fiscales e incentivos de orden social empujaron a una parte del estamento mejor posicionado económicamente a prestar, con aparente generosidad, servicios al Estado⁸⁸⁵. Si bien no siempre ellos mismos obtenían las prebendas, su hoja de servicios quedaría lo suficientemente pulida como para que sus hijos lograran el tan ansiado ascenso social. Cuando el Estado necesitaba recursos, y además ofrecía un incentivo, las opciones de implicar a una amplia capa de la sociedad en la institución militar aumentaba. Después de 1765 los cambios introducidos en Cuba generaron un despegue económico-comercial que afectó positivamente a quienes ya tenían haciendas e ingenios de azúcar. La liberalización comercial logró lo que antes el Estado no había podido

⁸⁸² AGS Marina, 349, informe de Montalvo de 29 de agosto de 1772.

⁸⁸³ Este tema está perfectamente tratado entre otros en: KUETHE, Allan J. «The Status of the Free Pardo in the Disciplined Militia of New Granada». *The Journal of Negro History*, 2. 1971; LEÓN-BORJA, Szászdi. «El fuero militar en el ejército borbónico hispano». *Cuadernos de Historia*, 15. Córdoba: 2005; MCALISTER, Lyle. *El fuero militar en la Nueva España (1764-1800)*. México: Universidad Autónoma de México 1982; TANZI, Héctor. «La justicia militar en el Derecho indiano (con especial referencia al Río de la Plata)». *Anuario de Estudios Americanos*, 26. 1969.

⁸⁸⁴ COLÓN Y LARRIATEGUI, Félix. *Juzgados militares de España y sus Indias*. Madrid: Ibarra 1789, Tomo I, p. 9.

⁸⁸⁵ ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. «El fuero militar en el siglo XVIII. Un estatuto de privilegio». *Chronica Nova*, 23. 1996, p. 31.

conseguir con llamamientos patrióticos: una mayor inserción de los ricos en la institución castrense.

Respecto a La Habana y su astillero, esto fue constatable casi de inmediato. La poderosa élite local vio una gran oportunidad en prestar servicios al Estado aprontando las cantidades que necesitaba, incluyendo a la Marina. El prestador podía lograr beneficios por diferentes caminos, no excluyentes entre sí. Por una parte, normalmente ofrecía a la tesorería plata menuda (inferior a 4 reales) obteniendo a cambio (cuando el préstamo le era devuelto) plata fuerte mexicana (peso de a ocho) con un valor mayor al ser un tipo de moneda muy demandada en los negocios internacionales. Por otra parte, el prestamista se encargaría de recordar al Estado su bienintencionado servicio incluyendo todo lo ofrecido a su majestad en su propia hoja de servicios, absolutamente clave para que él mismo o sus hijos lograran una promoción social. Este ascenso podía generarse tanto por su inclusión en la institución militar (fuero), como logrando un puesto en la mastodónica y costosa maquinaria funcional del Estado, que a su vez, y con el tiempo, le serviría para solicitar al Estado su introducción en alguna de las órdenes de caballería existente: el objetivo ennoblecedor estuvo siempre presente. Finalmente, quien prestaba a la Real Hacienda podía obtener un suculento rédito que en La Habana estuvo fijado en el 2% (denominado *premio* en la documentación). Cuando las cantidades prestadas a la Hacienda eran importantes, este 2% de interés podía representar una cantidad realmente significativa.

En efecto, entre 1765 y 1785 hemos constatado la cantidad de 3.165.538 pesos en préstamos a la Tesorería de Marina, es decir, casi un promedio anual de 200.000 pesos (no disponemos de datos para 1784 y 1785). A efectos de la importancia de este rubro, estas cantidades por sí mismas suponían casi un 25% de la consignación anual del astillero, al menos hasta 1779 cuando las necesidades se incrementaron notablemente. La documentación constata dos hechos dignos de mención que merecen ser destacados. En primer lugar, estos empréstitos a la Marina se hacían formalmente sin interés (premio) hasta 1778, cuando para incentivar el mantenimiento del flujo de capitales privados a la Marina la tesorería comenzó a ofrecer un interés del 2%. Este incentivo tuvo un efecto inmediato ya que desde esa fecha y hasta 1785 se concentraron los 2/3 de los préstamos a la Armada. Esto nos lleva a interpretar los préstamos a la Marina como un negocio especulativo de inversión de capitales en la industria de guerra, ya que el prestatario (la hacienda) garantizaba el pago y devolución bastante rápidamente y con plata fuerte mexicana. Esto ayuda a explicar por qué una elevada proporción de los que aprontaban dineros a la Armada lo hacían recurrentemente, a veces año tras año. Apellidos como Quintanilla, Barreto, Peñalver, Wallop, Montalvo o López Ganuza aparecen permanentemente como prestamistas de la Marina. Igualmente, la tesorería del astillero era muy consciente de la importancia de mantener su palabra a la hora de devolver las cantidades. La documentación constata muy frecuentemente que este hecho era prioritario para los tesoreros de la Armada.

Tenía bastante sentido. Hubiera sido muy difícil solicitar de forma reiterada dinero a las grandes fortunas de La Habana si la propia Administración no cumplía con su palabra de rápida devolución. La permanente riada de plata mexicana hacia Cuba permitía en gran medida hacer frente a las responsabilidades de pago y esto incentivó a muchas familias a mantener el grifo de la financiación de la Marina vía préstamos permanentemente abierto. Para el intendente o comandante del astillero resultaba más inteligente devolver a los prestamistas sus cantidades lo más rápidamente posible aún a costa de pagar únicamente media ración a los marinos o frenar determinadas obras: pura ingeniería financiera.

Por otra parte, y más significativamente, la ayuda crediticia a la Marina tenía indudables compensaciones menos materiales en primera instancia, pero de más hondo calado y repercusión. Como veremos inmediatamente, muchos de los apellidos que aprontaban cantidades estaban ya insertos en el poder institucional cubano, copando responsabilidades funcionariales importantes y representando muy bien a esa poderosa élite cubana de rancio abolengo, conscientes de su poder social y prestigio⁸⁸⁶. Gozando de amplios privilegios (en especial después de 1765), y controlando en gran medida las instituciones militares y comerciales de Cuba, la élite cubana se sintió especialmente ligada por cierto compromiso de «fidelidad» a la Corona, a cambio de aumentar sus ya amplios privilegios sociales, políticos y económicos⁸⁸⁷. En este sentido, los préstamos a la hacienda representaban un camino rápido de inserción en la élite local desde la fortaleza de los negocios, o un incremento de las prebendas para los que ya ocupaban puestos y responsabilidades destacadas. Lo que sí está claro es que este nutrido grupo era ya rico y poderoso, y muy consciente de los beneficios a corto y medio plazo que podían lograr.

Hemos detectado una treintena de nombres que nutrían con préstamos a la siempre necesitada Tesorería Naval. Las cantidades podían variar desde unos pocos miles de pesos hasta préstamos realmente importantes: Gonzalo Herrera, marqués de Villalta (42.000 pesos en 1765); José Manuel López Ganuza (421.000 pesos en cinco años distintos entre 1769 y 1782); Gabriel Peñalver Cárdenas (49.500 pesos en el mismo periodo); o José Olazábal (100.000 pesos en 1780), entre otros muchos. Igualmente, entidades comerciales muy poderosas detectaron también los beneficios del negocio, como el gremio de panaderos, que aportó 105.000 pesos en 1778, o la propia administración de la renta de tabacos de Cuba quien otorgó 80.000 pesos entre 1774 y 1775.

⁸⁸⁶ CASANOVAS, Joan. «Sociedad no esclavizada. Grupos y vida cotidiana entre las reformas borbónicas y la independencia, 1770-1902», en NARANJO, Consuelo (ed.). *Historia de Cuba*. Madrid: CSIC 2009, Vol. 1, p. 174.

⁸⁸⁷ KUETHE, Allan J. «La fidelidad cubana durante la edad de las revoluciones». *Anuario de Estudios Americanos*, Vol 55, No 1. 1998, pp. 173-175.

Cuadro 26
PRESTAMISTAS DE LA TESORERÍA DE MARINA, 1777-1782⁸⁸⁸

	CANTIDAD TOTAL	PRESTAMISTAS
1777	111.000	70.000 de adm. De tabacos; 26.000 Ignacio Montalvo Ambulodi, 12.000 Manuel Quintanilla, 3.000 Ramón de Bertendona
1778	211.500	Tomas Quintanilla 48.000; Melchor Tadeo Rivero 8.500, Gabriel Peñalver y Cárdenas 14.000, Pedro de Cárdenas 6.000, José de la Guardia 30.000, gremio de panaderos 105.000
1779	149.927	40.000 de José de la Guardia, Gabriel Peñalver y Cárdenas 17.000, José López 10.000, Miguel Ibáñez Cuevas (coronel) 3.000, Ramón de Vuleta y Flor 6.000, José María del Castillo 3.000, Francisco Javier de Soto 1.500, Fernando Zarza 14.450, Lorenzo de Quintana (alcalde ordinario) 16.382, Manuel de Azpeitia 6.100, Pedro Carambot (oficial de contaduría) 600, Martín Galiano (teniente) 4.140, Vicente del Pozo 8.255, Juan Antonio Díaz 4.500, Cristobal Bolcan 4.500, Manuel Quintanilla 10.500
1780	350.942	José Flaquer 30.000, Lorenzo de Sagra 8.700, Geronimo Mateos 25.300, Fernando de Zarza 61.000, Jacinto Catalán 6.000, José Manuel López 100.000, José Olazabal (administrador de la real compañía) 100.000, Baltasar de Soto (tesorero Sta cruzada) 2.250, Manuel González 4.392, Gabriel Peñalver 4.500, Gerónimo Arcila 4.500, Manuel de la Barreda y Bolaños 4.300
1781	383.350	Gerónimo Mateos 35.500, José Altigarraga 5.350, José Manuel López 220.000, Jose Olazabal 50.000, Gabriel Villa 6.000, Pedro Catalán 8.000, Lorenzo Sagra 4.500, Lorenzo Quintana 25.000, Pedro Antonio Zamora 4.000, Sebastian de la Cruz 25.000

⁸⁸⁸ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865 y elaboración propia.

	CANTIDAD TOTAL	PRESTAMISTAS
1782	937.756	Manuel Quintanilla 27.000, Jose Manuel Villena (alférez de navío, e inspector de cortes de madera para el apostadero) 201.000, Juan Antonio Mendiburi 25.000, Pedro Catalán 4.000, Roberto Smith 10.800, Andrés Ternero 2.000, Francisco Guevara 5.400, Manuel Hernández 3.000, Jose de Olazabal (ad. compañía) 62.000, Francisco Reina 10.000, Cornelio Copinger 10.187, Juan José Salavarría (brigadier de la armada) 16.572, Bernabe Pinillos 8.000, José Manuel López 55.000, José Nolasco 20.000, Geronimo Mateos 4.000, Manuel Torrontegui 13.612, Baltasar Campuzano 26.000, Teresa de Sta Cruz 27.000, Jacinto Tomas Barreto 15.000 (regidos alcalde mayor), Jose Herrera marqués de Villalta 12.000, Pedro Juan Subaine 12.000, Fray Francisco Nicolás de San Miguel 6.000, Francisco Ruiz Delgado 5.000, Francisco del Corral 9.000, Lorenzo Quintana 40.000, Jaime Casanovas 50.000, Pedro Atalay 12.000, Mauricio Prat 24.000, Juan Antonio Delgado 6.000, marques Justiz de Sta Ana 5.000, Pedro Martin de Leiba 102.000, Salvador Puig 10.000, Juan Cayo 7.000, Fernando Ruiz 39.000, Francisco Mendiola 15.000, Francisco Rosellon 2.000, Miguel Cárdenas 20.000, Gabriel Raimundo Azcarate 16.185

Como se puede observar, los empréstitos recibidos por Marina en el periodo de máximas urgencias fueron no solo importantes en términos cuantitativos, sino también cualitativamente. Prácticamente toda la élite habanera estuvo presente al calor de un negocio que reportaba beneficios no siempre tangibles. ¿Quiénes eran estos personajes y qué obtenían a cambio? Veamos algunos ejemplos.

José Manuel López Ganuza pertenecía a una familia muy conocida por sus negocios en La Habana, así como por su antigüedad y contactos. Los López Ganuza habían emparentado con varias influyentes familias locales, y consta que eran amigos de las más prestigiosas fortunas y títulos de la isla, entre ellos José Antonio de Beytia (también prestamista), Antonio Armenteros (caballero de Alcántara) o Ignacio de Jústiz⁸⁸⁹. José Manuel de hecho era, como hemos visto, un habitual prestamista de la Tesorería de Marina, lo que le posicionó perfectamente para conseguir el asiento de estopas en 1781, manteniéndolo hasta finales de siglo⁸⁹⁰. Los beneficios no se hicieron

⁸⁸⁹ CADENAS, Vicente. *Caballeros de la Orden de Santiago que efectuaron sus pruebas de ingreso durante el siglo XIX*. Madrid: 1993, p. 39.

⁸⁹⁰ AAB, Arsenales 5514.

esperar, y al poco tiempo obtuvo el cargo de síndico procurador general, y en 1794 nada menos que el nombramiento de caballero de la Orden de Carlos III⁸⁹¹.

Tomás Wallop (de origen inglés) había nacido, sin embargo, en La Habana en 1754. Su familia eran conocidos asentistas de esclavos desde hacía una generación y poseían fuertes vínculos comerciales en la isla. Sus servicios como prestamista le significó entrar como cadete en La Habana (fuero militar) en 1773. Poco después lo vemos como subteniente agregado del Regimiento de Dragones de Guatemala entre 1777 y 1783, y teniente de granaderos de la misma guarnición entre 1789 y 1793⁸⁹².

José de Beytia, marqués del Real Socorro, cubano ilustre cuya familia estaba emparentada con toda la élite prominente de Cuba, fue brigadier de los Reales Ejércitos, coronel del Regimiento de Milicias de Infantería de la plaza de la Habana, depositario general y regidor perpetuo del Ayuntamiento de esta ciudad, además de caballero de la Orden de Santiago gracias a sus servicios a la Corona⁸⁹³.

Gabriel de Peñalver Cárdenas, natural de La Habana, unía en sus apellidos a dos de las casas más importantes de Cuba. Abogado, alcalde ordinario, regidor perpetuo y teniente de alguacil mayor interino del Ayuntamiento era, además, hermano del primer marqués de Arcos, Ignacio Peñalver, quien era a su vez tesorero general de Ejército, Real Hacienda y Marina de la plaza de la Habana, intendente honorario de Provincia y comisario ordenador de los Reales Ejércitos. Conocido prestamista de la Corona, Gabriel Peñalver acabaría siendo premiado con el Condado de Santa María de Loreto, título nobiliario creado por Carlos III en 1787⁸⁹⁴.

Tomás Barreto, habanero nacido en 1718, fue regidor alcalde mayor provincial perpetuo de la Santa Hermandad por Real título de 18 de marzo de 1744 y alcalde ordinario de La Habana entre los años 1761 y 1768. En 1786 le fue concedido el título de conde de Casa-Barreto por sus servicios a la Corona⁸⁹⁵. En el momento de esta concesión regía su patrimonio ascendía a nada menos que 2.287.146 pesos⁸⁹⁶.

Lorenzo de Quintana era un rico comerciante proveniente de Cádiz y asentado en La Habana desde hacía décadas. Miembro del cabildo y del Cuerpo de comerciantes desde 1778, se asoció a diversas fortunas de la ciudad para ofrecer servicios a la Corona, entre ellos, José Luis Herrera, marqués de Villalta y también prestamista de la Marina; Gabriel Peñalver, conde de

⁸⁹¹ CADENAS, Vicente (comp.). *Caballeros de Carlos III. Extracto de sus expedientes (1771-1847)*, vol. 4. Madrid: 1982, p. 8.

⁸⁹² AGI Cuba, 7269, Expediente de servicios.

⁸⁹³ DE SANTA CRUZ Y MALLÉN, Francisco Xavier. *Historia de Familias Cubanas*. La Habana: Editorial Hércules 1943, Tomo Cuarto, p.16.

⁸⁹⁴ *Ibidem*, pp. 38-39.

⁸⁹⁵ *Ibidem*, p. 36.

⁸⁹⁶ GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, María Dolores. *Cuba, la isla de los ensayos. Cultura y sociedad (1790-1815)*. Madrid: CSIC 1999, p. 136.

Santa María de Loreto; Juan Tomás Jáuregui, prestamista y accionista de la Real Compañía, o los hermanos Manuel y Lorenzo Quintanilla, habituales prestamistas de la Tesorería de Marina y ricos mercaderes. Tras más de dos décadas ofreciendo dinero a la Tesorería de Marina (y a la de Ejército) Lorenzo Quintana junto con sus socios obtuvo el favor real del Consejo de Estado en octubre de 1792 para poder erigir el Consulado de La Habana, multiplicando desde entonces notablemente sus negocios⁸⁹⁷.

Estos son solo unos ejemplos, pero bastante significativos. Como se ha visto, el beneficio para aquellos que aprontaban cantidades a las urgencias del servicio naval representaban prebendas que iban mucho más allá de los réditos pecuniarios que pudiesen obtener. Significativamente, el mayor logro para este nutrido y poderoso grupo iba desde la inserción en el estamento militar (con su correspondiente fuero) hasta la obtención de un título nobiliario, pasando por la concesión de privilegios comerciales y asientos. Sin embargo, salvo contadas excepciones, los grandes prestamistas de la Marina rara vez eran asentistas al mismo tiempo. Después de 1765 el universo de las contratas navales cayó casi indefectiblemente en las manos de pequeños y medianos empresarios o consorcios comerciales. Las grandes fortunas y las poderosas familias habaneras preferían incrementar sus ganancias gracias a las reformas comerciales implementadas después de 1765, y desde esos succulentos y crecientes beneficios, aprontar cantidades a la Real Hacienda. Posiblemente eran conscientes de que el asiento militar tenía sus riesgos porque sabían que las partidas provenientes de México no siempre eran las deseadas. La inseguridad que representaba que las remesas novohispanas no se ajustaran a los presupuestos reales del astillero expelía a muchos grandes comerciantes de los asientos navales, y canalizaban sus recursos hacia una política más segura y rentable a todos los niveles, como era el préstamo de dinero a la tesorería. De esta manera se aseguraban devoluciones rápidas, ganancias sociales y comerciales y mantener alejados sus negocios de las siempre inquietantes e inseguras transacciones de las contratas navales.

Estamos ya, por tanto, en condiciones de ofrecer un balance general de los ingresos de la Tesorería de Marina entre 1765 y 1785. En efecto, el astillero de La Habana hubo de hacer frente a todos sus compromisos en esta etapa con unos ingresos totales de **23.576.617** pesos, de los que los tres ramos principales analizados aprontaban cantidades muy variables. La Real Hacienda, por transferencias entre tesorerías y de fondos de Ejército y Hacienda, representaba un 9,4% del total. Por su parte, los prestamos suponían el 13,4%, mientras que finalmente las remesas mexicanas significaban el grueso de las entradas, con el 71,8%. Como no podía ser de otra forma, el dinero mexicano se situaba en la cúspide de los ingresos y de la máxima importancia para el astillero. Pero teniendo en cuenta los diferentes ritmos

⁸⁹⁷ ARREGUI, Salvador. «La fundación del Real Consulado de La Habana (1794)». *Anales de la Universidad de Murcia. Filosofía y Letras*, 41 (3-4). 1982-1983, pp. 49-54.

de gastos y el fluctuante e imprevisible presupuesto naval como consecuencia de la guerra de 1779 y la llegada de muchos buques al puerto, un análisis más detallado arroja interesantes interpretaciones. La construcción naval en esta etapa se concentró en la primera década (11 navíos entre 1765 y 1775), cuando las entradas de numerario alcanzaron una cifra de 7.708.095 pesos. Durante ese vital momento de máxima efervescencia constructiva, los ingresos de México representaron el 79,5%, mientras que los préstamos supusieron el 12,3% y las transferencias de la Tesorería General apenas el 3,1%. Siendo todas las cantidades ingresadas necesarias, se desprenden de las mismas que, en efecto, las aportaciones de México fueron lo suficientemente estables e importantes como para mantener la fábrica de navíos a un ritmo constante, aunque sabemos que menor al deseado y demandado por las autoridades de Madrid. Sin embargo, entre 1779 y 1783 (años de guerra) se observa un sustancial cambio de la tendencia. Colapsado el astillero por sus múltiples responsabilidades, desde el punto de vista financiero estuvo a punto de entrar en suspensión de pagos. Pese a que no se construyó ningún navío (el *Bahama* se terminó en 1780 pero se comenzó antes de la guerra), la permanencia en puerto de importantes y numerosas unidades navales al tiempo que dar alimentos y suministros a una población de marinos creciente, generó una tensión sobre las arcas insoportable. En esta coyuntura exógena, las remisiones de México cayeron en importancia hasta representar solo el 61,4% del total, entre 1779 y 1783. Por el contrario, los préstamos se incrementaron notablemente ante las desesperadas peticiones de ayuda, hasta ascender al 16% del total de los ingresos. Incluso las transferencias desde la Tesorería de Ejército y Hacienda se hicieron ahora indispensables, representando un 15,3% del total. Todo ello nos lleva a reinterpretar el papel de México en el discurrir del astillero. Pese a que estas remesas seguían constituyendo el grueso de los ingresos en la Tesorería de Marina (como no podía ser de otra forma) los años de guerra generaron unas necesidades que debían ser suplidas por actores diferentes a los prefijados. La notable aceptación de los hacendados y ricas familias de La Habana a los desesperados llamamientos de dinero después de 1779 cabe interpretarlo como una oportunidad de obtener unos beneficios a varios niveles que antes estaban solo temporalmente presentes. La guerra, en efecto, ofreció succulentas alternativas al poder de la élite local cuyos dineros fueron esenciales para sostener el astillero en aquellos difíciles años. Aceptada esta coyuntura como una oportunidad de oro, los empresarios habaneros supieron aceptar la llamada de ayuda de la Marina al mismo tiempo que un factor que les beneficiaba a medio y largo plazo. Como hemos tenido ocasión de analizar páginas atrás, los actores comerciales y políticos (élite) que prestaban dinero a la Marina lo hacían con el succulento premio múltiple que les esperaba. Las consecuencias de esta nueva dinámica fueron muy notables. La élite prestamista supo aprovechar la coyuntura bélica para obtener ganancias sociales, comerciales y políticas que dieron sus frutos años después. Como tendremos ocasión de analizar

más tarde, la ausencia de guerra después de 1783 contrajo, curiosamente, el préstamo de la élite habanera. La guerra atraía el capital privado como una oportunidad social y económica, no como un mecanismo que insertara a la élite en la Administración e Institución militar. Las poderosas familias de La Habana actuaron, por tanto, en función de sus propios intereses inmediatos y coyunturales causados por la guerra. La actividad bélica provocaba una espiral de necesidades dinerarias que solo los más ricos podían cubrir gracias a sus negocios que, como se ha visto, estaban a su vez generados y protegidos por las reformas del Estado emprendidas después de 1765. Sin embargo, la ausencia de guerra resultaba poco atrayente a las fortunas de la isla porque al aliviarse la presión sobre la tesorería, las necesidades (y beneficios) de un servicio a la Corona no se hacía tan urgente.

Llegados a este punto nos interesa hacer una comparación entre el tratamiento recibido por los componentes del Ejército de Tierra (plana mayor, tropas fijas, milicias, fortificaciones) y la Marina respecto de las remisiones de México.

En primer lugar algunas salvedades. La Habana recibía sistemáticamente montos de plata muy importantes provenientes de México. Estas remesas han sido consideradas por la historiografía al uso como *situados*⁸⁹⁸. Sin embargo, estas transferencias de capital tenían destinos muy diversos que deben de ser analizados cuidadosamente en la documentación. Así, que la Tesorería de La Habana ingresara una cantidad determinada no puede ser considerado como un situado para sus fines militares. No poco de este dinero era reexportado hacia otras plazas del Caribe, e incluso hacia España. Por otra parte, y muy significativamente, los compromisos contraídos por México con el estamento militar habanero eran muy limitados normativamente. Por reales órdenes de 1 de enero de 1768, Madrid fijó la cantidad que debía remitir anualmente México para la guarnición y fortificaciones de La Habana en 700.000 pesos, cantidad esta que fue bajada a 650.000 por R.O. de 18 de mayo de 1784⁸⁹⁹. Los costos que debían sufragar estas cantidades estaban delimitados a las tropas fijas de la capital y al gasto estimado en fortificaciones y reparos. Sin embargo, las tropas peninsulares y el conflicto bélico de 1779 generaron una saturación de unidades militares en La Habana que obligó a las autoridades virreinales a reaccionar transfiriendo cantidades extraordinarias. Paralelamente, el grado de militarización de Cuba tras la visita de Ricla y O'Reilly provocó que más del 80% de los gastos corrientes anuales de la Administración estuviesen relacionados directa o indirectamente con el universo militar. Los suministros y vituallas, la plana mayor de la plaza y regimientos, las compañías agregadas de artillería y los ingenieros, más las

⁸⁹⁸ Un buen balance puede encontrarse en: MARICHAL, Carlos y SOUTO, Matilde. «La Nueva España y el financiamiento del imperio español en América. Los situados para el Caribe en el siglo XVIII», en *El secreto del Imperio español: los situados coloniales en el siglo XVIII*. México: El Colegio de México, Instituto Mora 2013, pp. 61-94, y MARICHAL, Carlos. *La bancarrota... Op. cit.*

⁸⁹⁹ AGI Santo Domingo, 1973.

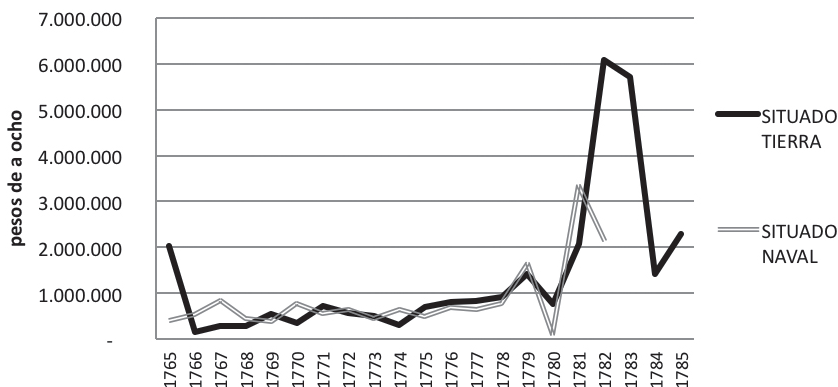
Tesorerías de Ejército y funcionarios anexos, presionaban el gasto militar de manera creciente. Pese a esta realidad, visible ya en la época, Madrid nunca modificó el situado de La Habana con fines militares para hacerlo coincidir esencialmente con el gasto real de tipo militar. Antes al contrario. Ya vimos que en 1784 incluso se disminuyó de 700.000 a 650.000 pesos anuales, a pesar de que el gasto era significativamente mayor. Estos elementos aludidos deben ser tenidos en cuenta a la hora de comprobar el grado de apoyo al Ejército y la Marina entre 1765 y 1785.

Cuadro 27
RELACIÓN SITUADO DE TIERRA Y MARINA, 1765-1785⁹⁰⁰

	SITUADO TIERRA	SITUADO NAVAL
1765	2.018.331	391.495
1766	141.157	530.000
1767	279.970	836.869
1768	280.000	454.690
1769	533.332	376.911
1770	346.561	775.000
1771	716.853	550.150
1772	562.042	650.338
1773	493.011	450.188
1774	296.429	634.638
1775	695.120	483.058
1776	798.464	692.383
1777	819.128	651.060
1778	907.421	769.363
1779	1.401.169	1.641.627
1780	751.192	100.075
1781	2.065.012	3.356.148
1782	6.069.540	2.150.750
1783	5.700.199	
1784	1.400.000	
1785	2.267.273	1.439.900
TOTALES	28.542.204	16.934.643

⁹⁰⁰ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865 y elaboración propia.

Gráfica 18
Relación situado Ejército-situado Naval, 1765-1785



Sabemos que los situados tanto navales como para el Ejército en este periodo eran muy similares (700.000 pesos). Los datos y la gráfica muestran un comportamiento de las remisiones novohispanas muy parejo hasta 1779, roto por las necesidades de la guerra. Lo mismo que la Marina, el Ejército sufrió un espectacular incremento de unidades durante el conflicto como consecuencia de la propia defensa de la isla y las operaciones ofensivas lanzadas contra los ingleses en Penzacola, Mobila o las Bahamas. Sin embargo, las cantidades aprontadas por México fueron sustancialmente mayores desde 1781 y fueron recibidas puntualmente año tras año. La Marina, en cambio, no recibió situado alguno entre 1783 y 1784, lo que ayuda a explicar la ralentización del programa naval y la crisis de tesorería ya manifestada. Tenemos suficientes informaciones que indican que durante estos veinte años, la guarnición de La Habana recibía puntualmente sus pagas, incluso mensualmente, mientras que los marinos solían tener dificultades. Paralelamente, las tropas peninsulares también fueron pagadas en tiempo y forma de manera regular gracias a las transferencias extraordinarias mexicanas. A pesar de este análisis, hay un elemento subyacente muy importante que debe ser tenido en cuenta para justificar el hecho de que, en efecto, la guarnición y los componentes militares del Ejército de Tierra fueron mejor tratados que sus homólogos de la Marina.

Como se recordará, la Tesorería de Marina se nutría básicamente de tres elementos: situados navales novohispanos, transferencias internas desde la Tesorería de Ejército y Hacienda, y los préstamos. Sin embargo, el Ejército de Tierra disponía de un canal de financiación que no existía en la Marina, a saber, los productos netos de las rentas, tributos y monopolios gestionados por la Tesorería Principal de La Habana. En este punto conviene recordar unos datos expuestos páginas atrás. Tras las reformas comerciales y fiscales introducidas en 1765 sabemos que los productos netos de la Tesorería de La Habana se incrementaron extraordinariamente. El principal beneficiado de ese incremento

fue, precisamente, la Institución militar de la capital. Efectivamente, del decenio de 1765-1775 el rendimiento neto de la Tesorería de Ejército y Hacienda fue tan importante que 3.774.529 pesos fueron transferidos al ramo de situación, es decir, al aparato militar de la ciudad, que en términos reales significaba tropas, fortificaciones, milicias y demás componentes militares. Aunque la Marina se podía beneficiar de este superávit lo hacía como prestamista de la hacienda del Ejército que, como hemos visto, enviaba en caso de necesidad (controlado por el intendente de Ejército) ciertas cantidades a la Marina. Y estas cantidades, ni que decir tiene, debían ser devueltas por los marinos a los militares de tierra (gobernador e intendente de Ejército). Aunque alguno de estos beneficios fiscales podían sufragar aspectos navales (principalmente compra de suministros), eran fiscalizados y decididos de forma directa por el intendente bajo órdenes del gobernador y capitán general de Cuba, sin pasar por el control y fiscalización de los funcionarios navales. De igual manera, para el segundo decenio 1776-1785, el producto neto incluso de la Tesorería Principal cubana fue incluso mayor, ascendiendo a la cantidad de 7.569.839 pesos, trasladándose hacia la Institución militar 6.861.529. Esto suponía que el Ejército de Tierra y el entramado de las fortificaciones en La Habana, dispuso durante esos veinte años de una financiación interna extraordinaria que no dependía de las remisiones exógenas mexicanas, y que jamás estuvo presente en la administración financiera del astillero. Y esa financiación proveniente de los beneficios acumulados por el incremento de las rentas en La Habana ascendió entre 1765 y 1785 a la cantidad de 10.636.058 pesos. Es decir, que a los más de 28 millones de pesos ingresados en concepto de situados por los envíos mexicanos, habría que añadir las más de 10 millones aludidos. Eso explicaría por sí solo por qué el Ejército de Tierra, aunque sufría estrecheces y no pocos de sus funcionarios se quejaban de forma recurrente por falta de fondos, siempre dispuso de mucho más dinero que la Marina y además controlado de forma más rápida y eficaz.

Podemos concluir este nivel de análisis de los ingresos de la Marina argumentando que, en efecto, su tesorería estuvo entre 1765 y 1785 fuertemente limitada por las remesas mexicanas y demasiado expuesta a la generosidad del intendente de Ejército y de los prestamistas de la ciudad. Pese a que esta etapa fue un momento de frenética actividad constructiva en el astillero, la financiación fue posiblemente el aspecto que determinó su crisis inmediatamente después, y esta crisis ancla sus raíces en los mecanismos que nutrían una tesorería demasiado expuesta a las coyunturas externas y sus limitantes internos.

La política emprendida por el ministro Arriaga de aumento del poder naval español y su concentración en La Habana generó un nuevo momento de esplendor constructivo que, lógicamente, tuvo un impacto directo en el gasto del astillero y su gestión. De igual manera, la concentración del poder naval español en Cuba y la conversión de su puerto en la base principal de operaciones ofensivas durante la guerra iniciada en 1779 tuvieron un impacto directo

en la Tesorería de Marina, aunque a un nivel diferente. Todos estos elementos confluyeron para que entre 1765 y 1785 el gasto naval en La Habana sufriera un fuerte incremento y afectara decisivamente otros mecanismos anexos, tales como la influencia de las rentas como motor de financiación, el aumento del flujo de plata Americana y los notables problemas e inconvenientes de la gestión y control de los asientos militares.

Como es lógico, la concreción de la Intendencia de Marina en 1765 y la fusión de las antiguas dos cajas que manejaban los dineros de la Armada, suplementaron la presión sobre la única Tesorería de Marina existente desde entonces, donde se concentró la mayor parte de los ingresos y gastos navales. Sin embargo, es importante marcar una apreciación de las instituciones generadoras de gasto naval en La Habana.

Después de 1765 convivieron dos tesorerías en La Habana, y ambas fueron responsables del sustancial incremento de los egresos navales. Como ya se ha apuntado páginas atrás, la Tesorería Principal de La Habana (denominada de Ejército y Hacienda), controlada por un intendente y supeditada a la figura del gobernador y capitán general de Cuba, recibió importantes cantidades de México, muy especialmente después de 1779, destinadas al componente naval. De igual manera, sus enormes beneficios contables vía rentas fueron canalizados recurrentemente hacia el entramado militar, que incluía la Marina. Finalmente, esta Tesorería de Real Hacienda se convirtió en prestamista de la Tesorería de Marina, ahogada en deudas y necesitada de numerario permanentemente. Por su parte, la Tesorería de Marina del astillero gestionaba fondos únicamente con fines navales, pero con ingresos muy limitadas, siempre cortos, y grandes responsabilidades. Estos factores determinan que el análisis del gasto naval en este periodo deba discriminar y tener en cuenta las dos vías de gasto respecto de los componentes navales, sin los cuales sería muy difícil la comprensión de la dinámica que sufrió el astillero en esta etapa.

La existencia de dos canales de gasto y financiación naval no significaba, empero, que tuviesen la misma naturaleza. Los dineros pagados directamente por la Tesorería Principal (de Real Hacienda, o de Ejército y Hacienda) en la Marina de guerra de La Habana estaban destinados sistemáticamente al pago de los sueldos de la nutrida oficialidad y marinería surta en puerto, así como al pago directo de ciertas cantidades de víveres. Esta tesorería jamás gestionó fondos o pagó por cuestiones relativas a la construcción naval, las cuales estaban sistemáticamente bajo el control de las autoridades navales. Cuando el tesorero de Ejército y Hacienda libraba cantidades, lo hacía con libranzas o pagos en metálico directos desde su propia tesorería sin pasar por el control de la Armada. La documentación ha constatado que cuando el virrey hacía grandes transferencias a La Habana después de 1779, estas entraban en su mayor parte en la Real Hacienda que, bajo el control de gobernador e intendente de Ejército, determinaba sus destinos. La mayor parte se utilizaba para las tropas y fortificaciones, pero ciertas partidas novohispanas tenían como objetivo el sostenimiento de las escuadras del puerto. Por consiguiente, y tras informar el intendente de Marina o

el comandante del astillero de las necesidades de pago, el intendente de Ejército (en obvio acuerdo con el gobernador) giraba los pagos preceptivos de forma directa. Este mecanismo suponía, a efectos prácticos, una supeditación política de la Marina respecto del Ejército, comprensible por cuanto el gobernador era militar de carrera, y la Tesorería de Marina disponía de canales de financiación muy limitados. De igual manera, los desesperados llamamientos del comandante de Marina al intendente del Ejército para que le ayudase con fondos, deben ser interpretados en la misma clave.

Por su parte, la Tesorería de Marina tenía como principal función (sobre el papel) la construcción naval. Esto no significaba, obviamente, que sus egresos fuesen únicamente de aspectos relativos a la fábrica de navíos, puesto que la Administración de marina tenía que hacer frente a desembolsos de asentistas y contratistas de todo tipo, sueldos de funcionarios de toda clase, así como víveres, pertrechos y sueldos de la marinería. Disponiendo de un situado naval relativamente corto (entre 650.000 y 700.000 pesos anuales) las transferencias mexicanas quedaban casi sistemáticamente cortas. Eso explica por qué cuando la concentración de escuadras en el astillero sobrepasaba las obligaciones de desembolso normales, la Tesorería de Marina solo podía recurrir a tres vías de financiación/pago: 1.- solicitud de préstamos a la Tesorería principal Real Hacienda); 2.- los préstamos de la élite habanera; y 3.- solicitar a la Real Hacienda que se hiciese cargo de algunos egresos.

Teniendo en cuenta la función y naturaleza distintas de una y otra tesorería, los cuadros siguientes las deslindan para un mejor análisis.

Cuadro 28
GASTO NAVAL POR TESORERÍAS Y ABSOLUTO, 1765-1785⁹⁰¹

	TESORERÍA PRINCIPAL	TESORERÍA MARINA	GASTO NAVAL TOTAL
1765	41.216	493.860	535.076
1766	3.753	429.973	433.726
1767		778.553	778.553
1768	40.214	721.290	761.504
1769	27.182	690.251	717.433
1770	9.157	561.358	570.515
1771	5.339	666.600	671.939
1772	36.381	569.639	606.020
1773	2.671	711.975	714.646

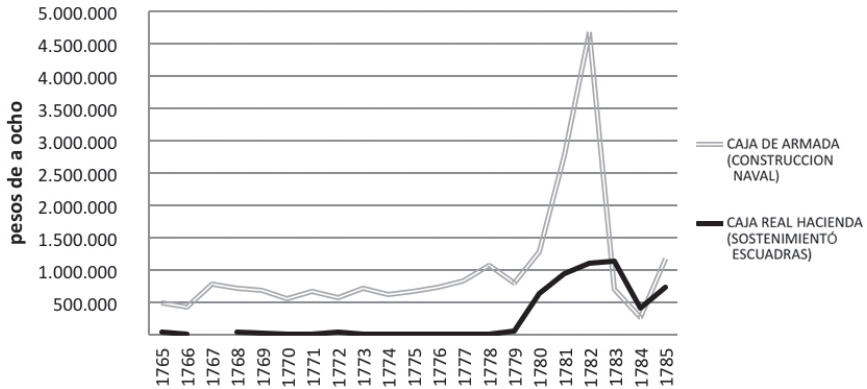
⁹⁰¹ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865, y elaboración propia.

	TESORERÍA PRINCIPAL	TESORERÍA MARINA	GASTO NAVAL TOTAL
1774	4.316	621.762	626.078
1775	1.905	667.906	669.811
1776	11.082	728.266	739.348
1777	1.646	835.823	837.469
1778	1.520	1.077.533	1.079.053
1779	61.110	804.193	865.303
1780	629.386	1.287.398	1.916.784
1781	945.758	2.764.029	3.709.787
1782	1.108.490	4.675.223	5.783.713
1783	1.144.548	701.640	1.846.188
1784	409.195	274.434	683.629
1785	735.741	1.174.863	1.910.604
TOTAL	5.220.610	21.236.569	26.457.179
MED. ANUAL	261.031	1.011.265	1.259.866

Estos datos nos revelan algunos indicadores interesantes. Entre 1700 y 1764, los gastos navales absolutos del astillero de La Habana ascendieron a la cantidad de 12.619.132 pesos, momento en el que sabemos que la actividad constructiva fue muy elevada, acabándose un total de 41 navíos de guerra, varias fragatas y unidades menores. En cambio, para el periodo de veinte años posterior, los gastos totales se duplicaron para un total de 12 nuevas unidades de navíos construidos, amén de varias fragatas y buques de menor porte. Vistas desde una interpretación meramente cuantitativa de los resultados de la fábrica de bajeles y su relación con el costo naval, parecería que el nivel de productividad decreció ostensiblemente. Esto es cierto, pero solo a medias. Durante la etapa de mayor efervescencia constructiva en La Habana (con el asentista Acosta), el número de buques en puerto fue menor y sus estancias más cortas, lo que generó una mayor maximización de los recursos en la maestranza. Esa tendencia, cambiada parcialmente durante la guerra de 1739 a 1748, se revirtió completamente desde la década de 1750 y muy principalmente después de la creación de la Intendencia de Marina en 1765. La Habana, desde ese momento, se convirtió en un astillero con funciones poliédricas, enmascaradas bajo el objetivo de formar parte esencial del proyecto de rearme naval incentivado (como continuación) por Arriaga.

Gráfica 19

Relación gasto naval Caja Real-Tesorería de Marina, 1765-1785



En efecto, el gráfico muestra visualmente ese notable cambio de tendencia y la proporción de gastos navales ajenos a la propia dinámica de fábrica naval. La Tesorería Principal de Real Hacienda mantuvo una presencia insignificante respecto de los egresos navales hasta el comienzo de la guerra en 1779, por la sencilla razón de que todos los componentes de la Marina debían estar asociados a la institución que generaba y fiscalizaba los gastos navales, como era la comandancia de Marina y su propia tesorería. La inclusión en el escenario Americano de varias escuadras españolas, en especial la numerosa y costosa flota de Solano, cambió el panorama. Ante el colapso financiero del astillero y su caja, la Intendencia de Ejército y Hacienda (Tesorería Principal) hubo de hacerse cargo de cuantiosos gastos que, como se ha explicitado, se erogaban por salarios de la marinería y suministros básicos indispensables para la logística de las flotas. Sin embargo, esas obligaciones financieras de la Real Hacienda habanera no constituían sino un rescate, una ayuda tangencial ante un problema coyuntural, como era la llegada de buques de España y la organización de campañas por el Caribe (Guarico). El grueso de los gastos siguió estando, por ende, concentrado en la Tesorería de Marina que, como se observa, gestionó unos egresos hasta 1779 bastante estables, sin duda muy focalizados en la fábrica naval, como lo prueba que 11 de los 12 navíos acabados en este periodo lo fuesen antes del inicio de la contienda con Inglaterra. El espectacular incremento de las erogaciones entre 1779 y 1782 dependiente de la Tesorería de Marina pero sin capacidad real de seguir apronando nuevas unidades a la Armada fueron una consecuencia directa de reconvertir la maestranza en un espacio destinado a carenar, calafatear y reparar la más de una docena de buques de alto porte permanentemente estacionados en puerto. Así pues, la esencia y naturaleza de la maestranza quedó automáticamente desvirtuada con la llegada de buques, teniéndose que destinar toda la mano de obra (en teoría, consignada a la fábrica de 4 navíos anuales) para trabajos

de mantenimiento. Esto explica por qué la Tesorería de Marina menciona reiteradamente en la documentación apartados referentes a la «construcción» cuando en realidad los destinos de la madera, hombres y todo tipo de material era la conservación de navíos en puerto.

Un detallado informe de 1781 abunda en este problema, al apuntar los siguientes buques en el astillero y obras que se están realizando en ellos:

- Navío *San Luis*: necesita ser forrado de nuevo.
- Navío *San Nicolás*: renovado los cosederos.
- Navío *San Agustín*: necesita media carena.
- Navío *Velasco*: necesita correr los fondos, forrarlos y arbolar.
- Navío *San Ramón*: en buen estado.
- Navío *San Genaro*: renovado los cosederos y arbolado.
- Navío *San Francisco de Asís*: necesita carena en firme.
- Navío *Dragón*: en buen estado.
- Navío *San Francisco de Paula*: necesita renovar los cosederos.
- Navío *San Gabriel*: incapaz de resistir una quilla, muy quebrantado.
- Navío *Magnánimo*: muy quebrantado.
- Navío *San Juan*: forrándose⁹⁰².

Los costos de estas mejoras y reparaciones frenaban completamente el plan de fábrica naval y ejercían una notable presión sobre los almacenes del astillero que, llevando años aprontando maderas para la construcción, se vaciaban rápidamente sin botadura de navío nuevo alguno. El presupuesto para 1779 (1.017.638 pesos) estaba casi íntegramente consagrado al sostenimiento de la flota en puerto, dedicando una mínima parte a la conclusión del navío *Bahama*. Incluso las consecuencias de esta política se vieron inmediatamente después de concluida la guerra. Las deudas contraídas por la Tesorería de Marina provocaron un reajuste presupuestal de los gastos en el que ni siquiera existían aún rubros dedicados a la continuación de la fábrica en la maestranza. En efecto, el cálculo presupuestal para 1784 era de 597.266 pesos⁹⁰³, mientras que el de 1785 era aún más bajo: 403.411 pesos⁹⁰⁴.

Los datos muestran, por consiguiente, una extraordinaria expansión de los gastos navales causados por la guerra pero a un peaje muy alto, como fue el fin de los sueños de Arriaga de que La Habana fuese el referente ineludible de la construcción naval. La presión financiera sobre la Tesorería de Marina provocó una creciente necesidad de recurrir a las transferencias internas de la Tesorería Principal, y a que el intendente de Ejército, desde esa misma tesorería, aprontara cantidades provenientes de México. Sin embargo, y pese a las crecientes «amenazas» de los funcionarios navales de suspensión de pagos, estos se realizaron con relativa normalidad, incluso en los años de mayores dificultades financieras.

⁹⁰² AGS Marina, 421, informe de Josef Chenard de 16 de julio de 1781.

⁹⁰³ AAB Consignaciones, 7195, informe de 19 de agosto de 1784.

⁹⁰⁴ AAB Consignaciones, 7201, informe de 11 de noviembre de 1785.

Cuadro 29
PAGAS MENSUALES DE LA TESORERÍA DE MARINA, 1767-1782⁹⁰⁵

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
1767								145.585	60.759	62.468	43.609	54.952	367.373
1768	51.474	70.049	44.003	23.751	38.174	91.467	113.073	72.016	61.686	38.807	40.403	76.387	721.290
1769	63.179	44.795	25.752	17.827	34.296	126.106	116.133	56.426	27.811	53.533	53.117	71.276	690.251
1770	76.739	62.145	31.113	10.869	29.493	8.293	10.949	138.392	70.821	28.236	29.339	64.969	561.358
1771	65.516	41.391	104.438	65.874	30.015	47.246	74.893	55.626	39.177	35.393	30.835	76.196	666.600
1772	52.928	26.169	79.394	25.205	82.676	107.716	26.483	29.732	27.342	41.081	14.517	56.396	569.639
1773	47.391	36.329	62.935	50.236	32.869	86.221	14.288	32.919	198.246	68.902	37.752	43.887	711.975
1774	48.210	36.512	40.828	21.437	23.538	48.568	54.971	36.115	89.439	103.019	34.604	84.521	621.762
1775	50.880	41.941	45.634	63.538	43.860	75.328	50.152	95.332	34.921	40.242	59.667	66.411	667.906
1776	40.042	43.878	37.975	41.810	88.522	45.043	94.596	32.481	63.497	83.001	91.419	66.002	728.266
1777	71.588	40.623	53.971	58.974	87.437	56.622	69.866	74.787	92.061	60.402	70.509	98.983	835.823
1778	179.689	73.202	39.472	63.422	78.814	207.476	103.136	73.464	47.488	42.039	34.697	134.634	1.077.533
1779	67.966	33.473	82.566	130.975	55.724	45.490	63.178	54.486	69.467	81.927	55.540	63.401	804.193
1780	86.657	66.131	73.753	135.994	66.272	119.334	123.529	82.511	99.548	118.194	101.615	213.860	1.287.398
1781	357.199	260.498	204.571	109.251	180.668	118.406	203.413	117.625	281.327	272.656	462.695	195.720	2.764.029
1782	340.987	335.389	810.478	1.020.971	254.705	87.545	71.381	176.379	276.835	138.106	801.042	361.405	4.675.223

⁹⁰⁵ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865, y elaboración propia.

En efecto, la anterior tabla muestra una evolución de los egresos bastante estable en el tiempo y concomitante con las necesidades y realidades sufridas por el astillero. Los incrementos de pagos concentrados en los años 1780-1782 estaban en estrecha relación con las obras y reparos ejercidos en los navíos de la escuadra del puerto y el enorme costo de los salarios de las tripulaciones, junto con las crecientes necesidades de vituallas y suministros. La escuadra de Solano generó, solo entre agosto de 1780 y noviembre de 1782 en pagas de la marinería y oficialidad, un costo a la Tesorería de Marina de 1.270.500 pesos⁹⁰⁶. De igual forma, a esa cantidad habría que añadir 500.000 pesos que en abril de 1782 se enviaron al Guarico para la escuadra de Solano, y que fue pagado íntegramente por la Tesorería de Marina⁹⁰⁷.

Efectivamente, la escuadra de Solano y su concentración tanto en La Habana como en el Guarico para la fallida operación de ataque a Jamaica fueron eventos que desequilibraron completamente el entramado del astillero habanero. Así, un documento posterior a la guerra mencionaba los siguientes pagos sufragados a cuenta de la Tesorería de Marina cubana:

- 6-11-1780: a Lafayette comandante de la fragata *Atlante*, 1.300 pesos.
- 7-11-1780: al mismo Lafayette, autorizado por la intendencia del Guarico, por los pagos en aquella colonia y puerto de San Nicolás de las tropas y marinería de José Solano que allí arribaron en 1780, 18.447 pesos.
- 7-11-1780: al mismo Lafayette, para que condujese a la colonia francesa del Guarico, para atender a sus urgencias, 150.000 pesos.
- 12-6-1781: al señor Monteil, mayor de la escuadra francesa, para que los lleve al puerto de San Nicolás como suplemento hechos a la marinería de Solano, 2.856 pesos.
- 15-6-1781: para víveres de la escuadra del mayor Monteil, 68.656 pesos.
- 16-6-1781: al caballero Liniers para que los condujese en la escuadra de Monteil a disposición del intendente de Guarico, para urgencias, 200.000 pesos.
- 16-8-1781: para que los lleve Monteil a Santo Domingo para la paga de 1.000 hombres franceses en la pasada guerra, 100.000 pesos.
- 16-8-1781: al Mr Traversay, comandante de la fragata francesa *Aygrete* para subvenir a las atenciones de la escuadra del mando de Mr. Grasse que cruzaba por estos mares para los angloAmericanos, 500.000 pesos⁹⁰⁸.

⁹⁰⁶ AGI Santo Domingo, 1873.

⁹⁰⁷ *Ibidem*.

⁹⁰⁸ AGI Santo Domingo, 1974, informe de 27 de febrero de 1787.

Uno de los principales inconvenientes de la expedición de Solano fue que la colaboración con los franceses tuvo un alto precio monetario que recayó indeliblemente en La Habana. Los franceses se avinieron a participar en el ataque a Jamaica siempre y cuando colaborasen ambas escuadras combinadas y los costos corriesen por cuenta de España. Faltos de recursos propios en América después de 1763 y limitadas sus posibilidades logísticas, la entente con Francia generó una presión añadida sobre la ya maltrecha Tesorería Naval cubana. En esta eventualidad, La Habana y en especial su astillero, tuvieron que costear una muy alta factura con consecuencias de largo recorrido. Diversos informes indicaron tiempo después que los pagos efectuados a los galos ascendieron a nada menos que 4.500.000 pesos entre 1780 y agosto de 1783, egresos que tuvieron que liberar tanto la Tesorería Principal de La Habana como la de Marina⁹⁰⁹.

Disponemos igualmente de interesantes datos que aportan muy valiosa información sobre la naturaleza de las erogaciones de la Tesorería de Marina durante la guerra de 1779 a 1783 e inmediatamente después.

Cuadro 30
CATEGORÍA DE LOS PAGOS, TESORERÍA DE MARINA, 1779-1785⁹¹⁰

	Cortes de Madera	Pagas Maestranza	Navíos en Puerto	Asientos	Otros
1779	40.398	181.241	226.086	90.376	266.082
1780	54.326	185.093	410.673	459.071	101.081
1781	100.851	212.995	881.344	993.498	575.335
1782	111.371	255.154	2.310.594	1.232.265	530.788
1783	18.553	82.055	30.690	217.863	352.479
1784	29.986	44.670	106.818	80.931	12.029
1785	109.867	63.595	278.129	296.223	427.049

Las *pagas de la maestranza* hacen referencia no solo a los egresos directamente ligados a la construcción (sabemos que el *Bahama* se concluyó en 1780) sino también a los gastos del personal que hacía carenas y recorridos de los buques y que después de 1780 constituyó la principal función de los operarios. La columna de *navíos en puerto* atañe a las pagas de la marinería y oficialidad, así como al desembolso de componentes logísticos (cáñamo, lino, brea, etc) indispensables para los buques. En *otros* se encuentran una enorme variedad de entradas de difícil clasificación y que iban desde el pago al personal político del astillero hasta erogaciones por compras específicas

⁹⁰⁹ AGI Santo Domingo, 1974, informe de Juan Ignacio Urriza a Matías Gálvez, 16 de enero de 1787.

⁹¹⁰ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865, y elaboración propia.

de productos a pequeños empresarios sin necesidad de asientos concretos, e incluso erogaciones a tesorerías de marina necesitadas, como la de Cartagena de Indias. Al margen del costo de las maderas, que no fue muy elevado gracias a las existencias en los almacenes, llama poderosamente la atención el enorme coste del mantenimiento de los buques y los asientos que generaron una frenética actividad mercantil que elevó sustancialmente los precios.

En efecto, en 1781 a los buques de la escuadra española se le unieron varios franceses, mientras que al año siguiente la presencia naval ascendió a 12 navíos y 5 fragatas, congestionando el puerto y colapsando la tesorería. Esto provocó la necesidad de una reacción rápida ante la urgencia de todo tipo de vituallas y suministros. Entre 1778 (en previsión de la entrada en guerra de España) y el final de la contienda hubo una extraordinaria concentración de contrataciones para surtir al astillero. Podemos localizar desde un asiento de cal con José Manuel López (a quien vimos de prestamista de la Tesorería de Marina) en 1781, hasta contrataciones de farolería (José Aguillón, 1778), de medicinas (Nicolás Sastre, 1785), de lastre (Felipe González, 1779), de arrastre de maderas (Cristóbal Lugo, 1779), o la continuación del asiento de víveres para el astillero en manos de José Antonio Vento, quien lo inició en 1765. El enjambre de contratistas y asentistas más o menos poderosos hizo su verdadero agosto en aquellos tiempos. Incluso conocidos hacendados azucareros, como José Armenteros y Guzmán⁹¹¹, que era además regidor depositario general de La Habana, no dejaron pasar la oportunidad vendiendo miles de reses al astillero en 1780⁹¹². Félix de Hita y Salazar, que se había trasladado a La Habana en 1763 después de que su familia (de militares) hiciera negocios en La Florida, logró hacerse un hueco en el mundo de los asientos con la Marina y en 1765 lo vimos firmando un monopolístico contrato de víveres con el astillero, que ahora en 1779 aumentó firmando un asiento de bizcocho por 18.000 pesos. Incluso Juan de Acosta, hijo del antiguo asentista, pudo refrendar un asiento en la misma fecha para surtir de carne a la escuadra. En el momento álgido de la batalla en el Caribe, durante 1781 y 1782, las oportunidades se abrieron aún más. José Manuel López comenzó a suministrar vino también en 1781, el mismo año en que Félix de Hita vendía bizcocho al comandante del astillero por valor de 66.093 pesos. Cornelio Copinger, originario de Cork, en Irlanda, casado con una habanera cuya familia llevaba en Cuba desde el siglo XVII⁹¹³, y que acabaría siendo el padre de José Copinger, capitán general de Cuba, se asoció con diversos individuos habaneros (entre ellos Lorenzo Quintana, prestamista de la Marina) para vender grandes proporciones de la tan necesaria harina para la Armada en 1781⁹¹⁴.

⁹¹¹ VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sifrido y AMORES CARREDANO, Juan B. «En Legítima Representación: los firmantes del fallido proyecto de Junta de La Habana en 1808». *Anuario de Estudios Americanos*, 68, 1. 2011, pp. 118 y ss.

⁹¹² AGI Santo Domingo, 1863.

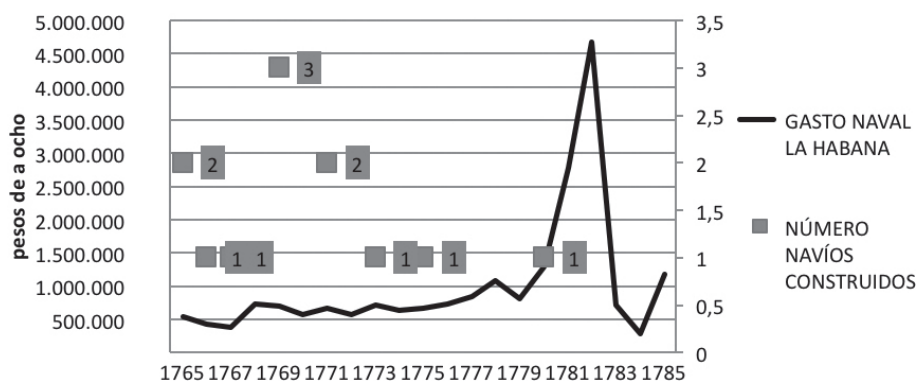
⁹¹³ DE LA SANTA CINTA, Joaquín. *50 héroes españoles olvidados*. Madrid: BibliotecaOnline 2015, p. 23.

⁹¹⁴ Con el tiempo, Cornelio Copinger acabaría siendo auditor honorario de guerra. *Memorias de la sociedad patriótica de La Habana*. La Habana: Oficina del Gobierno 1837, p. 241.

La actividad contratista se extendió incluso a las posibilidades de inserción privada en la construcción naval. En 1779 detectamos dos asientos para la fábrica naval. Uno de ellos, para la construcción de una fragata a cargo de Carlos Prieto, y otro para la fábrica de un navío por Ubaldo García. Ninguno de los dos pudo llevarse a término, sin duda a causa de la guerra y las limitaciones presupuestarias, amén de la falta de suministros absorbidos crecientemente por las escuadras del puerto. Pero ambas indican un interesante cambio de tendencia, ya que todos los navíos concluidos entre 1765 y 1780 lo fueron por administración directa. Que el sector privado se insertara en la industria naval militar habanera nos muestra un importante cambio respecto del viejo dilema del tipo de construcción mejor para los intereses de la Real Hacienda. La inclusión del sector privado (olvidado desde los tiempos de Acosta y la Real Compañía) nos sugiere que el Estado cada vez fue más consciente de la necesidad de implicar a otros actores en el proyecto naval. Como tendremos ocasión de analizar en el siguiente capítulo, esto se convirtió en realidad después de 1785, cuando alguno de los últimos navíos habaneros se construyeron por consorcios privados al socaire de los dictados de Madrid.

De esta forma, factores exógenos a la función principal teórica de la maestranza, como la guerra, la concentración de unidades navales, y las necesidades de incrementar el abastecimiento, generaron una concentración del gasto en etapas muy marcadas.

Gráfica 20
Relación gasto naval-número navíos construidos, 1765-1785



En efecto, y paradójicamnte, la menor concentración de gastos navales tuvo lugar entre 1765 y 1778 cuando se construyeron 11 de los 12 navíos del periodo, mientras que el 63% de todos los egresos se generó en la etapa comenzada con la guerra en 1779 hasta sus consecuencias de largo recorrido en 1785. Estos hechos, explicados por sí mismos desde el punto de vista de la ló-

gica de los gastos en función de la actividad naval, nos permiten, sin embargo, llevar el análisis interpretativo hacia diferentes aspectos.

Los niveles de gasto prueban que el programa de construcción naval operaba bastante positivamente en años «normales», es decir, sin coyunturas externas. Los presupuestos consignados legalmente (unos 700.000 pesos anuales) parecen representar una cantidad suficiente para alcanzar parcialmente los objetivos estratégicos de convertir a La Habana en un astillero con una alta producción de nuevas unidades. Aunque tuviera que hacer frente a erogaciones por mantenimiento de buques y suministros, la maestranza logró un meritorio éxito gracias a la correcta concentración de los recursos, tanto a nivel de ingresos como de gastos. A pesar de que el presupuesto asignado posiblemente no era suficiente para alcanzar el pleno rendimiento ordenado por Madrid (4 navíos anuales), los datos y la dinámica interna del astillero llevan a considerar que, desde distintas vías de financiación, era posible sostener un elevado ritmo constructivo. Los indicadores de la naturaleza del gasto son muy homogéneos entre 1765 y 1778 (como veremos seguidamente) lo que refuerza la tesis de que la estabilidad en política exterior abundaba en beneficio del proyecto naval. De esta forma, y pese a las evidentes limitaciones, durante los años de paz posteriores a 1763 resultaba relativamente fácil lograr cierto equilibrio presupuestario canalizando recursos tanto desde México como a través de los préstamos de particulares y de la Tesorería de Ejército y Hacienda. Como resultado, el gasto pudo enfocarse casi exclusivamente en el componente estratégico vital: el aumento del poder naval. Sin embargo, ese equilibrio podía ser roto fácilmente. El presupuesto de 1777 apuntaba ya al cambio de tendencia (la sublevación de las Trece Colonias había comenzado). En efecto, Juan Bautista Bonet informaba alarmado de que los 700.000 pesos anuales ya no eran suficientes. El presupuesto de ese año indicaba también que el costo para el mantenimiento de cada navío y fragata en puerto ascendería a 78.800 pesos extraordinarios y fuera de presupuesto (en ese momento había en el astillero 6 navíos y 2 fragatas) lo que suponía una variación completa respecto de las cantidades iniciales⁹¹⁵, y fracturando el precario equilibrio financiero del astillero.

Efectivamente, la guerra trajo un inesperado giro. Pese a la masiva afluencia de capital al astillero, las construcciones cesaron completamente en 1780 tras la botadura del *Bahama*. De igual forma, el proyecto de continuar la fábrica de nuevas unidades a través de asientos privados fue cancelado a pesar de que, aparentemente, los contratos se firmaron en 1779. Las primeras disposiciones que ordenaban la construcción de los futuros navíos de tres puentes (*Mexicano* y *Conde de Regla*) databan de 28 de enero de 1779, cuando se anunciaba ya que en México se estaba recaudando un donativo para estos buques⁹¹⁶. Sin embargo, el proyecto tuvo que esperar a después de la guerra.

⁹¹⁵ AGI Santo Domingo, 2133, Bonet, 15 de julio de 1777.

⁹¹⁶ AGI Santo Domingo, 2133, informe de 1 de mayo de 1779.

Como resultado directo, todas las fuerzas productivas del astillero, la mano de obra y los suministros se enfocaron en sostener y reparar un gran número de buques en puerto. La guerra, por consiguiente, lejos de ser un factor dinamizador del proyecto naval incrementando las unidades a niveles más o menos equiparables con el aumento de los ingresos y gastos navales, frenó casi enteramente el programa naval. Esta restricción estratégica, lejos de ser un problema habanero fue, ciertamente, un limitante a nivel estatal. Efectivamente, entre 1779 y 1783 Gran Bretaña fue capaz de construir 43 nuevos navíos, mientras que Francia logró botar 29 de estas grandes unidades de combate. Por el contrario, España solo fabricó 11 nuevos navíos, de los cuales solo uno se terminó en La Habana⁹¹⁷. Si además tenemos en cuenta que durante la contienda los ingleses perdieron 15 navíos, los franceses 19 y la Armada española 9, el balance tras el conflicto para el estado de la Marina de guerra hispana no pudo ser peor. Después de 1783 la única de las tres grandes potencias navales europeas que no incrementó a efectos prácticos su flota fue la española. Y todo esto resultó ser una paradoja que abunda en las limitaciones del proyecto naval español, ya que nunca antes la afluencia de plata a La Habana había sido tan grande, pero con unos resultados pobres en cuanto a la construcción. El Estado fue incapaz de aprovechar la coyuntura de expansión del gasto (y crediticia) para acelerar el proyecto naval. Sobrepassado por las circunstancias, las autoridades navales habaneras tuvieron que suspender la fábrica naval empujadas por la presión que desde Madrid se hacía para mantener la flota en La Habana, desoyendo las llamadas tendentes a equilibrar los diferentes componentes del gasto. Así, mientras que Francia y Gran Bretaña utilizaron la contienda bélica (y las inyecciones de dinero) para expandir sus armadas, el permanente temor a la deuda generó en España una desaceleración que tuvo en La Habana efectos dramáticos.

Efectivamente, desde 1783 se sucedieron los informes de gestión acerca de los gastos del astillero durante la guerra. A pesar de la buena disposición del comandante de Marina a continuar la fábrica de navíos, las posibilidades eran realmente limitadas. Todavía un informe contable de finales de 1784 señalaba una deuda total de la Tesorería de Marina de 843.893 pesos⁹¹⁸, a la que habría que añadir las obligaciones crediticias y de pago directas en asuntos navales de la Tesorería de Ejército y Hacienda. Paralelamente, esa deuda no solo dilapidó las opciones de que tras la guerra La Habana siguiera siendo un referente de la construcción naval, sino que aumentó la dependencia política respecto de los acreedores. Al margen de las deudas con varias decenas de contratistas (entre la que destacan los 45.383 pesos debidos al asentista José Francisco de Vento), la Tesorería de Marina debía devolver 313.920 pesos a la Intendencia de Ejército y Hacienda, lo que representaba casi el 40% del total

⁹¹⁷ CERVERA PERY, José. «La presencia de la Armada española en la Independencia de los Estados Unidos», monográfico *España y la Independencia NorteAmericana*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 2014, p. 72

⁹¹⁸ AAB Consignaciones, 7195, informe de 12 de octubre de 1784.

de la deuda de la Tesorería Naval. Como consecuencia, la nutrida correspondencia entre el comandante de Marina y el intendente durante largo tiempo versó casi exclusivamente en cómo afrontar este saldo, supeditando aún más política y financieramente a la Marina a los intereses del Ejército de Tierra. A lo largo de gran parte del periodo, la Tesorería de Marina estuvo aprontando de manera recurrente importantes cantidades con destino al pago de la deuda. Esto es incluso constatable documentalmente, ya que disponemos de algunos *estadillos* de 1785 en la que el tesorero de Marina inserta una columna denominada *pago para deudas en reales de plata*, rubro inexistente hasta la fecha y que desaparecería después⁹¹⁹. Sin embargo, para los tesoreros de la Armada, hacer frente a los acreedores se convirtió en un objetivo estratégico de primer orden porque era de público conocimiento que sin amortizaciones de deuda la capacidad de ingreso (y por tanto de gasto) se vería reducida al mínimo, con la alargada sombra de la suspensión de pagos en el aire.

Cuadro 31
PAGO DEUDA, TESORERÍA DE MARINA, 1765-1782⁹²⁰

PAGO DEUDA	
1765	70.000
1766	168.000
1767	159.940
1768	24.000
1769	89.500
1770	281.669
1771	57.579
1772	16.000
1773	150.000
1774	
1775	
1776	30.000
1777	148.700
1778	101.321
1779	358.213
1780	67.700
1781	978.305
1782	1.522.488

⁹¹⁹ AAB Consignaciones, 7196, estadillo de 30 de junio de 1785, Tesorería de Marina.

⁹²⁰ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865, y elaboración propia.

Aunque no disponemos de cifras para los años 1783 a 1785, los datos reflejan la tendencia coyuntural y la importancia que la cancelación de la deuda tenía dentro del conjunto de los gastos navales. Hasta 1773 la tesorería pudo hacer frente a los préstamos y créditos pendientes con la Real Hacienda, particulares y asentistas, al mismo tiempo que continuaba el programa naval. La inexistencia de amortizaciones de deuda en 1774 y 1775 es un reflejo de que estas constituían montos relativamente pequeños que la tesorería podía demorar hasta la llegada de situados mexicanos. Sin embargo, los vientos de guerra tras el estallido de la rebelión de las Trece Colonias obligaron a contraer crecientes deudas bajo promesa de rápidas devoluciones. Las insistentes cartas a los virreyes para que aprontasen fondos y las reiteradas peticiones de ayuda a la Intendencia de Ejército y Hacienda, tenían un reflejo automático en la aceptación de sus obligaciones con los múltiples acreedores. La rápida movilización de recursos en Nueva gracias al virrey Martín de Mayorga, quien logró un crédito en la ciudad de México de más de 7 millones, se unió al capital que suplieron entre 1781 y 1783 los almaceneros (1.1127.500 pesos) y los factores peninsulares (408.000 pesos)⁹²¹. Como es lógico, gran parte de ese dinero fue transferido a La Habana para el componente naval, bien a través de la Tesorería Principal, o bien con ingresos directos en la caja de Marina. Pero estos dineros debían ser devueltos con prontitud. Mientras que las amortizaciones de deudas con particulares y asentistas por lo común fueron rápidas, el resto se convirtió en deuda flotante que ató al astillero durante años. Por consiguiente, la prioridad en el pago de la deuda estuvo centrada en los contratistas y prestamistas privados, dejando en un segundo término los compromisos con la Tesorería Principal de La Habana. Sin embargo esto tenía un alto costo porque provocó un brusco descenso de los empréstitos después de 1785, contrayendo al mismo tiempo los gastos. A pesar de todos los esfuerzos, el fantasma de la deuda persiguió durante años a la Tesorería de Marina y tuvo un impacto directo en la política de contratación de víveres y suministros.

Por otra parte, elementos externos a la propia actividad naval en La Habana afectaron también sus compromisos con los acreedores y su futuro a corto y medio plazo. Desesperado por encontrar crédito durante la guerra, la Corona se abrazó a la política de creación de deuda pública (Vales reales) y al crédito con poderosos banqueros. Ambos elementos convergieron en Francisco Cabarrús a través del lanzamiento masivo de Vales reales desde 1780 (al 4% de interés) y créditos contraídos con las casas holandesas Hoppe y Ed-Croese⁹²². De igual manera, Cabarrús y su socio Aguirre propusieron al rey (y este aprobó) el adelanto de un millón de pesos en Madrid a cambio

⁹²¹ DEL VALLE PAVÓN, Guillermina. «Respaldo de Nueva España para la guerra contra Gran Bretaña, 1779-1783. Las aportaciones de los mercaderes, el Consulado de la ciudad de México y sus allegados», en *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*. México: Juiz de Fora 2012, p. 165

⁹²² CANGA ARGÜELLES, José. *Memoria sobre el crédito público que presenta a las Cortes ordinarias de 1820*. Madrid: Imprenta García 1820, pp. 40-41

de recibirlos en moneda fuerte en La Habana⁹²³ más una suculenta comisión del 7,6%⁹²⁴. Dicha operación de ingeniería financiera fue repetida al año siguiente por valor de 3 millones de pesos. El propio banquero escribía en 1780 que «América nos ha causado muchos gastos y ningunos socorros» al tiempo que incidía en la imposibilidad de incrementar las rentas Americanas⁹²⁵. Todas estas operaciones crediticias tenían un denominador común: el dinero Americano y su utilización inmediata como aval de empréstitos. Aunque la historiografía no ha relacionado ambos elementos (los problemas crediticios y de deuda del astillero con la volátil política de crédito público negociada por Madrid), son fácilmente reconocibles. Como el propio Carlos III argumentaba, esta adopción de medidas de crédito extremas se debía a la imposibilidad de trasladar la plata Americana a la península por causa de la guerra. En efecto, entre 1780 y 1783 no se produjo ninguna remesa de metales a España para evitar los riesgos de caer ante el enemigo, pero inmediatamente después la riada de plata inundó la península. Así, entre 1784 y 1787 llegaron a España desde diferentes partes de América a través de diversos puertos españoles 134.046.847 pesos⁹²⁶, de los que menos de un 20% pertenecían al rey. Una parte sustancial de ese dinero sirvió para sufragar la deuda o como aval de nuevas emisiones de Vales reales. De igual manera, no hay una concomitancia entre las remesas llegadas a La Habana entre 1779 y 1785 y las entradas de dinero en las tesorerías militares, entre ellas la de Marina. Sabemos que en esas fechas llegaron a puerto cubano 48.849.438 pesos, pero solo un 19,8% de los mismos ingresaron en la Tesorería Naval provenientes de México (9.688.500)⁹²⁷. Las enormes dificultades crediticias y de liquidez de la Tesorería General de Madrid tuvieron que ser compensadas consiguientemente por dos vías. La primera, generando una nueva deuda flotante peninsular desde 1780 avalada con la plata Americana y limitando los recursos líquidos de tesorerías con alto gasto como la de Marina de Cuba. De igual manera, esta política cortaba de raíz el crédito en América ya que la plata no estaba disponible sino como canje y beneficio especulativo de créditos como el obtenido por Cabarrús, y pagado en La Habana. La segunda vía fue el traslado masivo de plata a España después de 1785 a costa de recortes presupuestarios navales (y militares en general) y dificultades para amortizar una deuda local y regional exigua en comparación con la deuda nacional. Lo sorprendente de este proceso bidireccional de deuda y aval entre América y España es que se debió a una planificación

⁹²³ AGS Marina, 757, Cabarrús 15 de septiembre de 1781.

⁹²⁴ TEDDE DE LORCA, Pedro. «Los negocios de Cabarrús con la Real Hacienda (1780-1783)». *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, N.º 3. 1987, pp. 539-541.

⁹²⁵ AGS Marina, 757, carta de 10 de diciembre de 1780.

⁹²⁶ DEOGRACIAS, Manuel. *Noticia de los caudales, frutos y efectos que han entrado en España de la América en el feliz reinado de nuestro Católico Monarca Don Carlos III*. Madrid: Imprenta Espinosa 1788.

⁹²⁷ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865, y elaboración propia.

financiera que tenía como principal objetivo estratégico evitar en todo lo posible el crecimiento de la deuda, pese a que esta fue en España durante la guerra muy inferior a la de Inglaterra y Francia⁹²⁸.

Como consecuencia se produjo un cambio radical de la posición del astillero de La Habana en lo que quedaba de siglo dentro del esquema general de referencia de fábrica de navíos. Aunque aún se construirían algunos excelentes y poderosos buques, después de 1785 el centro de gravedad se trasladó a la península. Tras 1785 hubo una contracción de los gastos navales como causa directa de que el dinero mexicano era más necesario en España para amortizar la deuda generada durante la guerra, lo que a su vez provocó el mantenimiento de una deuda flotante en el astillero durante varios años. Las posibilidades de sufragarla rápidamente eran mínimas a causa de que el dinero que producían las cecas mexicanas y los productos de las rentas del virreinato (y de Cuba) debían ser trasladados con extrema urgencia a la península. Si el gasto militar naval creció nuevamente en la década de 1790 en La Habana se debió únicamente a la nueva concentración de flotas en puerto (Aristizábal) porque a efectos prácticos el programa de construcción naval había fenecido. Una deuda asfixiante, limitaciones de crédito, descenso de las remesas mexicanas al astillero justo cuando más plata generaba el virreinato, explican por qué las construcciones navales de los últimos 15 años del siglo se concentraron en la península: allí había plata (Americana) y por tanto capacidad crediticia y de gasto.

Por otra parte, la política de asientos y contratación para la Marina se vio fuertemente afectada por la guerra y el problema de la deuda. Hasta la época de Montalvo (1778) el control de los asientos estaba determinado por lo general con la vinculación de los asentistas a las grandes fortunas de la ciudad y la inserción de hombres de negocios que, al mismo tiempo que solían ser prestamistas, recurrían a sus contactos para firmar suculentos contratos. Nombres como José de Aguiar o José de Acosta aparecen ligados a los negocios del astillero. Memoriales de 1778 y 1780 destacan como un poderoso hombre de negocios habanero (Santiago Castro Ferrer) había sido comisionado asentista durante más de siete años para suplir todo tipo de suministros al arsenal, incluso facilitando dinero en préstamo. El mismo Montalvo le había ofrecido un sueldo por su trabajo, lo que no aceptó sutilmente, aunque Bonet escribió después que «le considero acreedor a cualquiera gracia que Su Majestad se digne impartirle»⁹²⁹. La relación política entre el astillero, los asientos y la posición de determinadas grandes fortunas y apellidos parece muy constatable antes de 1779. Con anterioridad al comienzo de la guerra el número de grandes asientos no era de más de 6 ó 7, estando el resto de contratos vinculados a las necesidades coyunturales de materiales y suministros. Los microempresarios que surtían de vituallas al astillero representan un número muy limitado antes del

⁹²⁸ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*. Madrid: Marcial Pons 2013, p. 407.

⁹²⁹ AGI Ultramar, 150, cartas de Montalvo, 31 de octubre de 1778, y Bonet 30 de septiembre de 1780.

comienzo de la contienda, sin duda a causa del control que algunos apellidos tenían de los elementos logísticos y suministros más importantes, tales como la madera, la herrería o los hospitales navales. La desaparición de Montalvo y las enormes necesidades como consecuencia del estallido de la guerra, así como la nutrida concentración de buques en puerto, provocaron un sustancial cambio en la política de asientos.

En efecto, mientras que las grandes fortunas y hombres más prominentes comenzaron a apostar por el succulento negocio especulativo crediticio a la Tesorería de Marina, la actividad mercantil vinculada a los asientos y contratas navales se diversificó espectacularmente. Durante la guerra solo se firmaron 8 nuevos asientos, de los cuales tres pertenecían a hombres ya ligados al suministro naval con anterioridad (José Manuel López, Nicolás Sastre y José Govin) quienes al mismo tiempo aprontaron diversas cantidades en concepto de crédito. Sin embargo, el número de pequeños empresarios creció exponencialmente ante la acuciante necesidad de suministros. Como consecuencia, los precios sufrieron una presión alcista y generaron no pocos problemas a la tesorería. Las listas que poseemos de microempresarios que vendían pequeñas partidas de todo tipo de suministros y vituallas muestran un número superior a 100 individuos. El efecto de la descentralización de la política de asientos no se hizo esperar. La falta de homogeneidad en los precios se hizo habitual, y por tanto, también la especulación mercantil. Significativamente, mientras que en la etapa anterior no pocos de los asentistas buscaban un mayor control político de su posición en La Habana y un notable incremento de su participación en las actividades sociales vinculadas con los negocios, ahora la nube de contratistas únicamente aspiraba a obtener un pronto y rápido beneficio. La etapa en la que el sistema de asientos significaba no solo un servicio al Estado sino también una forma de ampliar la posición política y los privilegios pareció diluirse en La Habana lentamente desde la década de 1770. Así, mientras en la península la Corona seguía una política activa tendente a la concentración de los asientos navales⁹³⁰, en Cuba esta se atomizó rápidamente al diluirse el apresto de suministros al astillero entre un sinnúmero de pequeños contratistas. Esto incidió directamente en la determinación del correcto y más beneficioso precio de los productos para la hacienda, como así se constata en numerosos documentos. La falta de concentración de los asientos y las necesidades de la guerra conllevaron un descontrol con las calidades y precios de los diferentes componentes que entraban en los almacenes de la Armada.

Por otro lado, la deuda incidió en el normal funcionamiento del sistema de abastecimiento de materiales a la Marina, y en la implicación del sector mercantil habanero. Aunque se tendió a dar prioridad a los asentistas a la hora de amortizar la creciente deuda, lo cierto es que esto solo se consiguió parcialmente. La

⁹³⁰ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. «“Servir al rey”, más una comisión. El fortalecimiento de los asentistas en la corona española durante la segunda mitad del siglo XVIII», en *Monarquía, imperio y pueblos en la España moderna*. Alicante: Actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna, 27-30 de mayo de 1996, Vol. 1, 1997, p. 154.

amortización de los compromisos de pago siguió, después de 1779, un patrón bastante nítido. En primer lugar, los más beneficiados por los pagos de tesorería fueron los grandes prestamistas, usualmente conocidos e importantes apellidos de La Habana. Posteriormente seguían los asentistas principales, a quienes a veces se les proponía prolongar los contratos a cambio de seguir siendo acreedores de la Tesorería de Marina. Y por último, los pequeños empresarios fueron los grandes damnificados, con demoras muy prolongadas en la devolución de sus servicios al astillero. La única compensación que tenían los pequeños contratistas era los grandes beneficios que obtenían por cada operación, lo que les compensaba por los retrasos en los pagos. Ni que decir tiene que esta falta de planificación y la adopción de una política de suministros a la Armada carente de orden y estrategia previa, lesionó la economía naval. En 1784 solo había 11 asientos firmados con el astillero, pero solo 5 eran realmente importantes en cuanto al volumen del material suministrado⁹³¹. En cambio, por la misma época son decenas los suministradores de pequeñas vituallas y todo tipo de útiles al astillero. Sin embargo eran indispensables y se trató por todos los medios de cuidar pleitos que hubieran generado aún más inconvenientes. En 1784 se aludió y elogió directamente a esta enorme masa de pequeños contratistas «sin cuyo socorro» no habría sido posible sostener el astillero. Pero conscientes de la importancia de que se les pagase, se solicitaba una y otra vez al virrey que hiciese llegar cuanto antes el dinero para cancelar las deudas, ya que importaba especialmente «guardar la buena fe de los contratos»⁹³². La Tesorería de Marina, consciente de este problema, presionaba constantemente al virrey (a veces incluso a través del gobernador o del intendente de Ejército) para que enviase urgentemente dinero con el que afrontar los pagos. Cuando llegaban noticias de que el dinero previsto para estas deudas se iba a reexportar a la península para sufragar las deudas allá pendientes, «los prestamistas comenzaron a dirigirme sus lamentos», y amenazaban con acciones legales, incumplir sus compromisos o cancelar nuevos créditos en dinero o suministros⁹³³. La torpe ejecución de las contrataciones, los problemas con la especulación en los precios, y las deudas siempre pendientes afectaban los tibios intentos de reiniciar el programa de fábrica naval. A finales de 1783 el comandante del astillero, Francisco de Borja, informaba de la imposibilidad de construir los dos navíos de tres puentes que estaban proyectados desde nada menos que 1779, por la simple razón de que no había manera de reunir asentistas y contratistas que aprontaran yeguadas y maderas suficientes⁹³⁴. La conexión entre este inconveniente y los problemas de pago resultó bastante evidente. Como se verá en el capítulo siguiente, la solución a este problema hubo de venir de México, donde un donativo fue esencial para obtener el dinero indispensable para estos navíos que serían construidos en La Habana.

⁹³¹ AAB Consignaciones, 7193, informe presupuesto de 22 de septiembre de 1783

⁹³² AGI Santo Domingo, 2138, Juan Ignacio Urriza a José de Gálvez, 29 de mayo de 1784.

⁹³³ *Ibidem*.

⁹³⁴ AAB Consignaciones, 7193, Junta naval, 22 de septiembre de 1783.

¿Fueron los problemas de contrata y asientos navales similares en el Ejército y el ramo de fortificaciones? Disponemos de abundante documentación al respecto que, sin embargo, no podemos analizar aquí en profundidad por obvias razones. Sin embargo podemos adelantar varios aspectos que ayudan a marcar una delgada línea roja entre los asuntos navales y los del Ejército. Después de 1763, la celebración de Juntas de guerra en La Habana relacionadas con las contrata y las fortificaciones fueron mucho más numerosas que las Juntas navales. Entre esa fecha y principios de 1765 las reuniones para determinar la política de contratación y el número y cuantía de los asientos fueron nada menos que 26⁹³⁵. De ellas destaca la del 27 de julio de 1763 que determinó la estrategia a seguir durante las siguientes dos décadas. Al contrario que en la Marina en donde parece que los asientos y contrata para surtir de suministros al astillero fueron personalizadas en función del empresario y las circunstancias concretas en que se firmaban, los asientos del Ejército siguieron reglas muy claras y precisas para el conjunto de la contratación. Se determinó que la política de suministros al Ejército y en especial al ramo de fortificaciones estuviera caracterizada por la firma de contratos grandes y con pocas personas. Igualmente se fijó la fiscalización de esos asientos en manos del director general de obras, quien previamente en Junta de guerra, determinaría el tipo de asiento, la duración y el precio. Finalmente se estipuló que la Real Hacienda adelantaría el dinero a los asentistas, quienes serían todos responsables únicamente ante esta autoridad, quien a su vez lo sería ante el capitán y gobernador de Cuba⁹³⁶. Fruto de esta delimitación funcional entre los diversos actores de la institución militar y la clarificación de normas respecto de los asientos, es como se puede entender el uso más eficaz del dinero para el Ejército y las fortificaciones de La Habana, lo mismo que escenifican un panorama menos complejo que en el astillero. Como resultado de esta planificación estratégica de la política de asientos del Ejército, la afirmación de que en La Habana esta institución sufrió muchos menos inconvenientes de gestión que la Marina no está exenta de lógica. Después de 1765 estos asientos recayeron en manos de muy pocos hombres y consorcios de negocios que, por lo general, mantuvieron el control de estas contrataciones durante muchos años. Un informe de finales de la década de 1780 precisaba que entre 1774 y 1782 el ramo de fortificación dispuso de una asignación presupuestaria anual de 300.000 pesos, de los cuales se gastaron 2.274.671 pesos⁹³⁷. Por increíble que parezca, se hacía especial hincapié en la buena gestión del ramo y en un superávit de caja de 425.328 pesos, algo absolutamente inaudito en una época de crecientes gastos y problemas financieros. La única explicación posible para este «éxito» de gestión es la concentración de los asientos en pocas manos y en una eficiente fiscalización de las contrata. Al contrario que en la Marina,

⁹³⁵ AGI Santo Domingo, 2118.

⁹³⁶ AGI Santo Domingo, 2118, acta de la Junta de 27 de julio de 1763.

⁹³⁷ AGI Santo Domingo, 1238, informe del intendente Luis Unzaga, 30 de septiembre de 1789.

fueron muy pocos los pequeños contratistas que aprontaban suministros al Ejército, incluso durante el periodo de más necesidad después de 1779. La oleada de contratistas y vendedores que pululaban por el astillero para ofrecer suministros de todo tipo, simplemente no se aprecia en el Ejército. Aunque es cierto que este ramo gozó de mayor apoyo financiero de México y disponía (como vimos) de fuertes sumas de dinero gracias al rendimiento neto de las rentas de la Real Hacienda, esto no explica por sí mismo que la gestión de estas contrata fuera diametralmente diferente en la Marina y el Ejército. Aunque sería necesario un estudio profundo sobre esta gran divergencia, todo apunta a que el control político que ejercía el gobernador de la Plaza y la presencia del intendente de Ejército y Hacienda (fuertemente fiscalizado tanto en La Habana como en Madrid) coadyuvaron para que la eficacia de la gestión de la política de suministros al Ejército fuese más dinámica y menos sujeta a las tensiones presupuestarias que la Marina, siempre dependiente de fondos y sin la escenificación institucional que disfrutaba el universo militar del Ejército. La ausencia de una Intendencia de Marina legalmente establecida, con su estructura jerárquica y unos canales de poder y fiscalización que conectaran La Habana con Madrid, fue más que posiblemente, la causa principal de estas abruptas diferencias en la política de asientos, diferenciando, por ende, taxativamente los problemas financieros y de deuda de uno y otro entramado.

A pesar de que el Ejército sufrió también los imponderables de las limitaciones presupuestarias, y no estuvo exento de ciertas dificultades dinerarias, en general gozó de mucha mejor salud financiera que la Marina, disfrutando además de más y mejores canales de financiación. Ya vimos quiénes aportaron su capital prestando dinero a la Marina. Su número es limitado y las cantidades (aunque importantes) estuvieron a años luz de las aportadas a la Tesorería Principal para el Ejército. En 1781 acudieron a la llamada para prestar fondos a las necesidades del Ejército a causa de las urgencias de la guerra nada menos que 169 individuos, que prestaron a la hacienda 3.248.466 pesos. En 1782 vemos de nuevo a 101 personas ofreciendo 2.829.082 pesos, mientras que en 1783 fueron 38 para un total de 3.148.821 pesos⁹³⁸. Es decir, más de un centenar de individuos se implicaron directamente en las necesidades del Ejército aportando vía crédito (en la mayoría de los casos sin *premio*) la cantidad total de 9.226.369 pesos. En el mismo periodo solo encontramos a una treintena de individuos prestando a la Marina únicamente 1.389.206 pesos. Es decir, en el momento de extrema necesidad el flujo de empréstitos a los dos grandes componentes militares de La Habana no pudo estar peor redistribuido: 13% para la Marina y 87% para el Ejército. Sin embargo, esta diametral diferencia entre los créditos ofrecidos al Ejército y a la Marina no guarda (como veremos) la misma proporción respecto de los gastos de uno y otro componente de la Institución militar en La Habana. La explicación ya está apuntada indirectamente páginas atrás. Mientras que la Marina tenía incontables problemas de deuda

⁹³⁸ AGI Santo Domingo, 1849. Elaboración propia a partir de las cuentas de tesorería.

para hacer frente a sus acreedores, la riada de plata proveniente de México y del superávit de la Real Hacienda (Tesorería de Ejército y Hacienda) se canalizaba más rápido y más eficientemente para amortizar dichos préstamos. Aquellos que aprontaban dinero en La Habana sabían muy, indudablemente, que el dinero ofrecido al Ejército le sería reintegrado mucho más rápidamente y con mayores beneficios políticos y sociales (prebendas), mientras que el dinero ofrecido a la Armada era un capital de alto riesgo, con devoluciones más lentas y menos beneficiosas desde el punto de vista de esas mismas prebendas y beneficios.

Aunque encontramos grandes nombres y fortunas ofreciendo cantidades a la Marina, el lustre de apellidos que ofrecían sus servicios de capital al Ejército es mucho mayor. Entre quienes prestaban dinero al Ejército nos encontramos, solo a modo de ejemplo a: José de Herrera, marqués de Villalta; Luis Peñalver y Cárdenas; Josefa Calvo; el marqués de la Real Proclamación; el Gremio de panaderos; Teresa de Santa Cruz, condesa de San Juan de Jaruco; el marqués de Justiz de Santa Ana; Teresa de Ambulodi, condesa de Macuriges; Pedro Zanco, tesorero de la renta de correos; o el marqués de Casa Enrile. La práctica totalidad de la nobleza habanera, más las grandes fortunas ligadas a la sacarocracia, estaban ligados por empréstitos al Ejército. Sin embargo, solo hemos podido detectar cuatro nombres que aprontaron cantidades tanto al Ejército como a la Marina: el marqués de Villalta, José Manuel López, Lorenzo Quintana y Manuel Quintanilla. Por otra parte, mientras que a partir de 1778 todas las cantidades ofrecidas a la Marina lo fueron bajo la promesa de un 2% de premio, este interés solo lo encontramos entre quienes ofrecieron dinero al Ejército entre 1782 y 1783, y no en todos los casos. Indudablemente, el factor de riesgo debió pesar mucho en la determinación de hacer girar el dinero hacia una u otra institución.

Cuadro 32
RELACIÓN GASTO MILITAR-GASTO NAVAL, 1765-1785⁹³⁹

	GASTO MILITAR	GASTO NAVAL	% GASTO NAVAL
1765	610.465	535.076	47
1766	1.014.687	433.726	30
1767	1.154.994	778.553	40
1768	1.081.983	761.504	41
1769	1.019.109	717.433	41
1770	551.668	570.515	51
1771	1.048.736	671.939	39

⁹³⁹ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865, y elaboración propia.

	GASTO MILITAR	GASTO NAVAL	% GASTO NAVAL
1772	912.293	606.020	40
1773	919.912	714.646	44
1774	796.488	626.078	44
1775	921.090	669.811	42
1776	1.058.005	739.348	41
1777	1.089.239	837.469	43
1778	1.020.176	1.079.053	51
1779	1.492.922	865.303	37
1780	2.980.708	1.916.784	39
1781	4.031.058	3.709.787	48
1782	4.131.742	5.783.713	58
1783	3.227.268	1.846.188	36
1784	1.852.248	683.629	27
1785	1.469.678	1.910.604	57
TOTAL	32.384.469	26.457.179	45

En la columna *gasto militar* encontramos todo aquel referente a la guarnición fija de la ciudad, el ramo de fortificaciones, las milicias, suministros y los salarios devengados por el Estado Mayor de la plaza, así como un nutrido grupo de funcionarios político-militares que incluyen a los contadores del Ejército, cuerpo político de artillería y la Intendencia de Ejército. Aunque el número de militares en La Habana fue variable en función de la coyuntura bélica, hemos podido constatar la presencia de entre 3.000 y 9.000 hombres de forma permanente, lo que suponía habitualmente entre el doble y el triple del personal de la Marina, que en este caso incluye también los operarios de la maestranza. Este dato ayuda a comprender la naturaleza marcadamente diferente del gasto en una y otra institución, así como los problemas subyacentes. Aproximadamente el 70% de todo el gasto del Ejército eran erogaciones relacionadas con salarios y pagas del personal político-militar, es decir, con el factor humano, y esto determinaba en gran medida una problemática muy diferente respecto del gasto militar de tipo naval, ya que no pagar a los soldados tenía muchas más fuertes (y peligrosas) implicaciones que demorar pagos a asentistas o disminuir la compra de suministros. En cambio, las pagas del personal naval y adscrito al astillero (principalmente operarios de la maestranza) rara vez superaba el 50% del total del gasto, y en esas ocasiones siempre tenía relación directa con la estancia en puerto de flotas provenientes de España para las operaciones navales de 1779 a 1783. En 1773 el tesorero de ejército Ignacio Peñalver informaba al ministro Arriaga que todos los cuerpos de mi-

licias y tropas fijas de La Habana se hallaban en perfecto estado con sus pagas, habiéndose podido sufragar puntualmente todos los sueldos mensuales en 1772⁹⁴⁰. Disponemos de abundante información que prueba que entre 1765 y 1785 las diferentes tropas de La Habana, que incluía un numeroso contingente de tropas peninsulares durante la guerra, recibía con bastante puntualidad sus pagas, incluso mensualmente. Por supuesto, esto no quiere decir que no existiesen problemas de pago en relación con el Ejército, ya que la institución militar fue excesivamente costosa durante esta etapa y la fuerte concentración de soldados tensionó en demasía la Tesorería de Ejército. Se ha podido constatar, en efecto, problemas de liquidez en el Ejército, especialmente después de 1783, pero el intendente disponía de una salida muy poco sutil: mandarlos para España. Efectivamente, en julio de 1784 el intendente Urriza informaba a Gálvez que ante la falta de numerario había optado por mandar a los Regimientos Victoria y Bruselas de regreso a España, debiéndoles únicamente dos pagas⁹⁴¹. En cambio ninguna de esas situaciones las podemos constatar para el caso de la Marina. No tenemos evidencia de que en algún momento la Tesorería de Marina de La Habana informase de que las pagas del personal estuviesen al día. Igualmente era imposible mandar a España a la marinería por razones muy obvias. Antes al contrario, lo mismo que en la península⁹⁴², las deserciones de la marinería a causa de los problemas de pago (y las bajas por enfermedades) fue especialmente dramático en La Habana. En efecto, en 1781 se informaba que faltaban nada menos que 2.067 hombres para el completo de las tripulaciones de los buques en puerto⁹⁴³, lo que convertía en un problema estructural la falta de personal. Aunque no disponemos de cifras concretas, los indicios apuntan a que una alta proporción de esas carencias de personal estaban ligadas a las deserciones a causa de los retrasos en las pagas.

Así pues, la mayor concentración de gasto de la Marina estuvo en dos rubros específicos. Por una parte, la carena, apresto y reparación de buques, dinámica de egresos de la que la Tesorería de La Habana nunca pudo sustraerse, y menos aún después de 1779. Sin embargo, el apartado posiblemente más significativo fueron los suministros y vituallas de todo tipo. La política de compras de estos elementos tan indispensables estuvo presente de manera constante a lo largo del periodo pero alcanzó su punto de ebullición tras el comienzo de la guerra. Téngase en cuenta que los suministros hacían referencia a una amplia gama de componentes, que iban desde la madera, herrajes, jarcia y lastre, hasta alimentos (galleta, carne, arroz) o materia prima para fabricarlos, como la harina, además de aguardiente. Diversos documentos nos han permitido establecer una proporción del gasto de estos suministros que, aunque podían modificarse

⁹⁴⁰ AGI Santo Domingo, 2129, Peñalver a Arriaga, 29 de marzo de 1773.

⁹⁴¹ AGI Santo Domingo, 1973, Urriza a Gálvez, 12 de julio de 1784.

⁹⁴² VÁZQUEZ, José Manuel. «Las deserciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII: actores, cifras y escenarios», en *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex 2012, pp. 269 y ss.

⁹⁴³ AGS Marina, 421, Blanco a González Castejón, 22 de septiembre de 1781.

en función de circunstancias coyunturales, nos proveen una aproximación del valor de los componentes necesarios en el astillero en relación con el problema de las pagas del personal. De esta manera, alrededor del 20% de las compras estaban relacionadas con la madera o palos diversos, mientras que los tejidos, metales, lastre, ladrillos, jarcia y provisiones para las carenas suponían no menos del 25% de las erogaciones del astillero. Por su parte, los gastos derivados del suministro al hospital representaban alrededor del 8%, mientras que finalmente los gastos de personal en años sin guerra no superaban el 25% del total. Esto fijaba la política de suministros al astillero en el nivel de prioridad máxima, muy por encima de los suministros que necesitaba el Ejército que en muchos casos provenían directamente de España. Igualmente, las pagas de los soldados incluía la parte destinada a su propia manutención.

La importancia que tenían las actividades financieras ligadas al suministro naval adquiriría tintes dramáticamente prioritarios cuando asomaban por el puerto flotas provenientes de España. En este sentido, hemos logrado reconstruir minuciosamente la lista de vituallas y abastecimientos comprados entre 1780 y 1785 para sostener el ingente número de marinos e infantes que transportaban, y que realizaron múltiples operaciones navales durante la guerra. La lista (véase anexos) muestra un nivel de compras permanente y una obvia preocupación por las provisiones necesarias para la marinería. Sin embargo, y más significativamente, refleja un extraordinariamente elevado número de pequeñas operaciones de compra con precios nunca homogéneos, a veces dispares, que prueban la atomización de la política de adquisiciones y la falta de concentración de asientos navales para surtir estas necesidades. El elevado número de micro compras evidencia las urgencias del astillero, pero también una notable falta de planificación. La consecuencia de ello fue un elevado gasto coyuntural sobre el que la Tesorería de Marina no tenía ningún control efectivo. La concentración de buques y hombres forzó a las autoridades navales a comprar casi a cualquier precio para sostener a miles de hombres, con repercusiones financieras muy negativas. A través de esta reconstrucción se han podido detectar no menos de 100 empresarios o vendedores diferentes ofreciendo al astillero todo tipo de suministros, ninguno de ellos con asientos firmados. La ausencia de asientos en estas micro operaciones y la incapacidad logística de surtir al astillero de los pocos grandes asentistas existentes obligó a tomar una decisión poco económica, como era comprar lo que ofreciesen, hundiendo el precario equilibrio de la Tesorería de Marina. El peso creciente de este apartado logístico tan importante desvió los escasos fondos existentes hacia la política de compra de vituallas y supuso el colapso del programa naval que tuvo que cancelarse a efectos prácticos en 1780 puesto que la prioridad eran los hombres y buques en puerto.

Concatenado con esta coyuntura, el comandante del astillero se vio obligado a solicitar desesperadamente fondos, que solo podían provenir casi en exclusiva del capital privado. Como vimos páginas atrás, estos préstamos provocaron a su vez un inmenso agujero financiero perceptible después de 1783. Como la Tesorería de Marina (forzada por la obligación de comprar pertrechos y provi-

siones) no tuvo más remedio que pagar *en tabla y mano* (en moneda) al ejército de pequeños suministradores del arsenal, se vio forzada a trasladar la deuda a los asentistas y grades prestamistas bajo promesas de *premio* (2%), prebendas político-sociales o continuación de sus asientos. La paradoja de esta política estribaba en que aquellos que realmente mantenían una relación contractual sólida con la Marina se vieron perjudicados ante las dificultades de la tesorería para amortizar rápidamente sus deudas, mientras que aquellos oportunistas que vendieron cientos de miles de pesos en los difíciles años de la guerra no sufrían menoscabo alguno, antes al contrario, obtenían mayores beneficios gracias al incremento de los precios. Es difícil no apreciar aquí la implicación de la deuda en una y otra rama de la institución militar, ya que mientras Marina disponía de fondos muy limitados se veía forzada a canalizar las existencias a las prioridades marcadas por la inmediatez de las flotas y las necesidades de suministros, castigando el componente del gasto en personal e incluso paralizando las actividades constructivas. Por el contrario, el Ejército dispuso usualmente (al menos hasta 1784) de mucha mayor liquidez, y por consiguiente mayor disponibilidad para atender más o menos equilibradamente a sus diferentes variables de gasto. Las dificultades de pago (y de deuda) que sufrió el Ejército después de 1784 se debió exclusivamente a que Madrid comenzó a demandar desesperadamente dinero a México para cubrir su propia deuda; dinero que antes era canalizado hacia La Habana y su entramado fortificaciones-Ejército de Tierra.

Finamente, el anterior cuadro muestra una elevada proporción del gasto naval sobre el gasto total militar en La Habana entre 1765 y 1785, para una media del periodo del 45% sobre el global de la Administración militar. Este dato es significativo por cuanto sitúa a la Marina en La Habana en un elevado nivel de exigencia presupuestaria y con unos gastos bastante semejantes a los del Ejército. La historiografía tradicional, al socaire de la militarización de Cuba tras las reformas militares de Ricla y O'Reilly, siempre destacó el papel de la guarnición fija, las milicias y las fortificaciones. Sin embargo la realidad muestra un cuadro muy diferente en donde los aspectos navales tenían un peso y significación propia en la isla y para el conjunto de la Institución militar en el Caribe. Lejos de limitar el análisis de la institución castrense en Indias al rol jugado por los militares del Ejército de Tierra y el innegable atractivo de las fortificaciones, los datos y la evolución de la Armada en Cuba demuestran que existió verdaderamente una bicefalía de la Administración militar, jugando la Marina un papel marcadamente destacado, tanto en términos absolutos como relativos.

En efecto, durante algunos años en concreto (1781-1782) el gasto naval fue estructuralmente mucho más elevado que el del Ejército pese a que fueron mucho más «llamativas» las operaciones militares terrestres sobre Mobila o Penzacola. Pero no hay que olvidar que todas estas operaciones se hicieron partiendo de La Habana, utilizando la Armada como cobertura y la fuerza naval en su conjunto como fuerza disuasoria, bien de manera individual o bien en conjunción con los franceses. El esfuerzo financiero de la Marina en América gana incluso en importancia si se la compara con los egresos de las

fuerzas navales para el conjunto del Estado en la península. Entre 1764 y 1783 la Armada representó dentro del gasto militar peninsular el 38% del total del esfuerzo financiero⁹⁴⁴, mientras que en La Habana fue del 42,7%, dato llamativo por cuanto el grueso de la Armada española operaba en Europa en aquel tiempo⁹⁴⁵, pero explicable por el mayor grado de movilización de la Armada en aguas caribeñas y los más altos costos de los suministros, logística y pagas en Cuba. Igualmente, durante el periodo bélico de 1779 a 1783 el gasto naval peninsular representó el 47% del total de las erogaciones en defensa, mientras que en La Habana ascendió al 43,6%. En este caso, el mayor peso del componente financiero de la Armada en España se explica por la movilización completa de las unidades navales en aguas atlánticas peninsulares y el Mediterráneo, que representaban (obviamente) un número significativamente mayor que la escuadra habanera más la adición de la flota de Solano. Pero incluso aceptando esas lógicas diferencias de macro magnitudes durante la guerra, las erogaciones navales en La Habana muestran un comportamiento muy similar a la tendencia peninsular con un incremento exponencial que la hacía estar muy cerca del gasto de las tropas terrestres.

Analizados hasta aquí las ciertas similitudes en el peso jugado por el componente naval dentro del conjunto del esfuerzo militar español del periodo, conviene tratar de establecer si hubo paralelamente una coordinación en las políticas de gasto naval a ambos lados del Atlántico. El cuadro y la gráfica siguiente mostrarán el gasto específicamente naval en España y La Habana.

Cuadro 33
GASTO NAVAL TOTAL EN ESPAÑA Y LA HABANA, 1765-1785⁹⁴⁶

	LA HABANA	ESPAÑA
1765	536.841	3.693.724
1766	435.492	3.935.907
1767	780.320	4.154.032
1768	763.272	4.425.433
1769	719.202	4.047.905

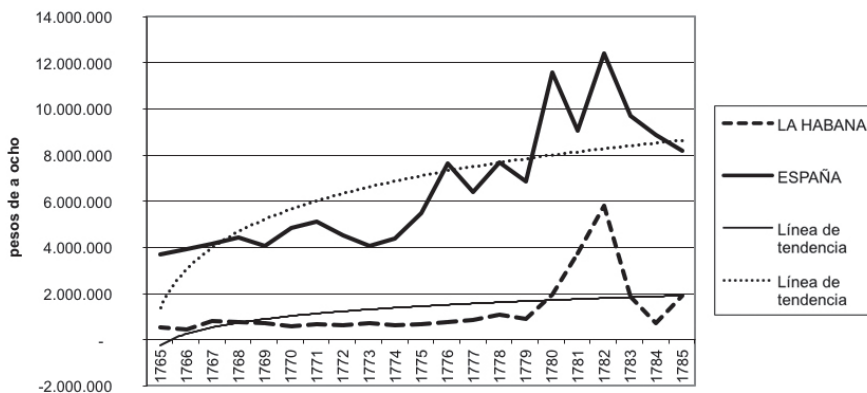
⁹⁴⁴ Dato extrapolado desde los datos aportados por TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Las prioridades del un monarca ilustrado» o las limitaciones del Estado fiscal-militar de Carlos III». *Hispania, Revista española de Historia*, vol. LXVIII, núm. 229. 2008, p. 421.

⁹⁴⁵ Aunque hay que recordar que muchos navíos se mantenían en puerto hasta que se los movilizaba para operaciones militares.

⁹⁴⁶ AGI Santo Domingo, 1863, 1864, 1865, cuentas de Real Hacienda y elaboración propia para los datos de La Habana. JURADO SÁNCHEZ, José. *El gasto de la hacienda española durante el siglo XVIII, Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703-1800)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales 2006, anexo 1, cuadro 1 pp. 161-162, y elaboración propia para las cifras de España. Todas las cantidades han sido convertidas a pesos de a ocho reales a razón de 20 reales de vellón por peso.

	LA HABANA	ESPAÑA
1770	572.285	4.858.130
1771	673.710	5.110.162
1772	607.792	4.508.388
1773	716.419	4.079.273
1774	627.852	4.382.878
1775	671.586	5.487.842
1776	741.124	7.643.800
1777	839.246	6.401.664
1778	1.080.831	7.696.244
1779	867.082	6.868.875
1780	1.918.564	11.561.526
1781	3.711.568	9.035.482
1782	5.785.495	12.392.838
1783	1.847.971	9.711.181
1784	685.413	8.885.426
1785	1.912.389	8.202.066
TOTAL	26.494.454	137.082.774

Gráfica 21
Gastos navales comparados Habana-España, 1765-1785



Más allá de las lógicas diferencias cuantitativas entre un gasto naval que es esencialmente regional (La Habana) frente a otro que es estatal, los datos muestran una tendencia extraordinariamente similar fruto de la planificación imperial del gasto naval después de 1762. En efecto, ya vimos que Arriaga fue un defensor a ultranza de la continuación del proyecto naval de Ensenada, y que el bailío quiso hacer destacar La Habana dentro del conjunto de los astilleros españoles. Cuantitativamente, desde el punto de vista de las grandes unidades navales construidas (navíos), es perceptible con simple acercamiento a los números. Entre 1765 y 1778 La Habana fue el astillero más productivo, con 11 unidades, seguido por Cartagena (9), Guarnizo (6) y Ferrol (6). La tendencia creciente a ambos lados del océano es prácticamente idéntica exceptuando el lógico mayor gasto neto absoluto en la península. Sin embargo, ya vimos las consecuencias que para la fábrica naval en La Habana tuvo la guerra iniciada en 1779. Hasta 1785 solo se concluyó 1 navío más, trasladándose el centro de gravedad del proyecto naval a la península. De esta manera, entre esas dos horquillas de fechas Ferrol acabó 7 nuevos navíos, por 4 Cartagena, relegando a Cuba a un papel insignificante dentro de los astilleros constructores de nuevas unidades navales de gran porte. Si en el análisis de la construcción naval entre 1779 y 1785 incluyésemos todos los buques de guerra, el panorama sería aún más desolador para La Habana. Mientras en Cuba se concluyeron únicamente 7 buques, Ferrol se destacaba con 29 unidades, seguido de Cartagena con 15.

Estos datos explican por qué después de 1779 la tendencia creciente de los gastos navales en La Habana se desacelera dramáticamente mientras que en la península esa misma tendencia se mantiene progresivamente al alza. Y ese crecimiento peninsular no puede ser explicado únicamente por la súbita movilización de toda la Armada española (con la subsiguiente mayor necesidad de marineros, suministros y logística) sino también porque mientras en los departamentos navales españoles más importantes se seguía un ritmo constructivo elevado (aunque no tanto como Francia o Inglaterra), en La Habana la fábrica en el astillero se canceló súbitamente en 1780 ante la falta de dinero y la acuciante necesidad de reconducir el existente hacia la compra de provisiones para la escuadra en puerto, y el apresto de esos mismos buques.

Las consecuencias militares para España serán significativamente positivas después de 1783, con los únicos fracasos de Gibraltar en Europa y la fallida intentona sobre Jamaica. Pero desde el punto de vista de la posición que jugaba el astillero de La Habana, la guerra marcó un antes y un después. Trágica e irónicamente, y pese a haber aportado durante décadas muchos y magníficos navíos a la Armada, su crisis financiera, su creciente deuda y el giro en la política presupuestaria de los asuntos navales en España e Indias marcó su fin. Aún daría algunas muestras de lo que era capaz de aportar a la Marina, pero nunca más volvió a ser el gran astillero que había sido antes.

CAPÍTULO VI LA ÉPOCA DE LOS «TRES PUENTES» Y EL FINAL DEL ASTILLERO, 1786-1805

La política naval en el ocaso del siglo XVIII

El mismo año de la conclusión de la guerra de 1779-1783 se produjo un importante cambio en el Ministerio de Marina. Sin haber cumplido aún los cuarenta años, el bailío Antonio Valdés Bazán se convirtió (probablemente) en el último exponente del gran proyecto de expansión naval comenzado por Ensenada medio siglo antes. Con una amplia trayectoria como marino (estuvo en las trágicas jornadas de La Habana en 1762) procedía del Cuerpo General, lo que determinó en gran medida su visión de la Armada⁹⁴⁷. Hombre ilustrado y culto⁹⁴⁸, trató de hacer frente a unos problemas heredados que muy posiblemente le sobrepasaron.

Los tres grandes objetivos y problemas con los que hubo de enfrentarse Valdés fueron, paradójicamente, excluyentes entre sí. Por una parte, mostró un inquebrantable deseo por incrementar el poder naval español, que se traducía a efectos prácticos en continuar el proyecto naval por él heredado. Por otra parte, tuvo que lidiar con un gasto (y una deuda) naval creciente y poco ajustada a la realidad del momento, máxime si se tiene en cuenta la pertinaz lucha que tuvo con el secretario de Hacienda Pedro López Lerena, obsesionado con el control del gasto público. Finalmente, los bruscos cambios coyunturales iniciados con el proceso revolucionario francés en 1789 evidenciaron un notable desequilibrio en Europa que afectó decisivamente al papel de España y sus decisiones estratégicas, incluyendo principalmente a la Armada.

Desde la conclusión de la guerra en 1783 no hubo ningún indicador que apuntara hacia un cambio en la estrategia de fortalecimiento de la Armada, ni ninguna señal que fuese a modificar la creciente importancia de las fuerzas navales dentro del conjunto de la defensa del Imperio. Antes al contrario, el éxito en la guerra puso en evidencia la necesidad de una fuerza naval capaz de repetir los éxitos en el Caribe incluso a nivel ofensivo. De hecho, la política del reinado de Carlos III siempre se caracterizó por eso. Si el objetivo era enfrentarse con eficacia al poderío de la Royal Navy, se hacía incluso más necesario posicionarse con fuerza en el mar para tomar iniciativas operacionales polivalentes que permitiesen causar daños reales a la flota inglesa. En caso de que no fuese posible una acción ofensiva decisiva, al menos había que utilizar la Armada como un elemento disuasorio encerrada dentro de un diseño estratégico más amplio, equilibrado y realizable. Hasta

⁹⁴⁷ PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. *Op. cit.*, p. 369.

⁹⁴⁸ GARCÍA RÁMILA, Ismael. *Un burgalés ilustre. El bailío Don Antonio Valdés*. Burgos: Imprenta Marcelino Miguel 1932, pp. 63 y ss.

ese momento (como en la pasada guerra) las acciones de la Armada fueron meramente de cobertura, defensivas y de aseguramiento de las comunicaciones⁹⁴⁹. El incremento de la Armada, en especial de navíos de alto poder artillado, aparecía como un factor clave para enjugar la supremacía británica en el mar.

Igualmente, cuando Valdés recogió el guante de una tradición que basaba su objetivo en la salvaguarda de los intereses de España en Indias sobre la base de la fortaleza naval, las mejoras técnico-tecnológicas que incrementasen la potencia y eficacia ofensiva de los navíos, así como en un paralelo incremento del profesionalismo de los marinos y oficiales, se estaba en realidad operando sincrónicamente con una idea iniciada mucho antes por Patiño. No hay que olvidar que el propio conde de Floridablanca, secretario de Estado desde 1777, había sido el principal defensor del rápido ascenso de Valdés al Ministerio de Marina⁹⁵⁰, y su posición frente al papel de la Armada fue siempre la de otorgarle gran prioridad estratégica. El ministro de Estado, copartícipe junto con Valdés de la idea de una gran Marina de guerra a escala imperial, había sido de igual manera el principal apoyo de Cabarrús para la obtención de recursos financieros de urgencia a partir de 1780, créditos que iban a ser esencialmente destinados al componente naval⁹⁵¹. Por otra parte, esa simbiosis entre Floridablanca y Valdés se trasladará igualmente al plano ideológico en el que insertar la política exterior española del momento y el rol de la Armada como armazón de ese diseño exterior. Cada uno desde su propia parcela, tendrán una visión ilustrada y moderna de sus negocios. Para Floridablanca, la política exterior debía ser «moderna» en tanto que deseaba un Estado poderoso, flexible y burocráticamente armónico, y eso significaba una mayor integración Americana en la política imperial⁹⁵². La ilustración, el pensamiento, la reforma, debían ser canales para el fortalecimiento del Estado y una mayor implicación social de los actores más poderosos. En tal sentido, los recursos Americanos, sus infraestructuras, su capacidad para operar como parte de una escala mayor (imperial), constituían para Floridablanca ejes articulares básicos. Para el ministro de Marina la inserción del plano ilustrado, de la reforma del pensamiento naval, el incremento de la formación profesional, constituían la misma cara de la ilustración del poderoso ministro de Estado, pero en el plano de los efectos sobre la administración de los asuntos navales. Como se verá más tarde, gran parte de las reformas de Valdés constituían incrementos cualitativos de la Armada, más que cuantitativos.

⁹⁴⁹ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón. «La marina ilustrada: reflexiones sobre su eficacia combativa», en *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex 2012, pp. 192 y ss.

⁹⁵⁰ CAYUELA, José y POZUELO, Angel. *Trafalgar*. Barcelona: RBA 2005, p. 40.

⁹⁵¹ HERNÁNDEZ FRANCO, Juan. «Relaciones entre Cabarrús y Floridablanca durante la etapa de aquél como director del Banco Nacional de San Carlos (1782-1790)». *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, VI. 1985, pp. 83-87.

⁹⁵² HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario. «El Americanismo de Floridablanca». *Anales de Historia Contemporánea*, 8. 1990-91, pp. 48-51.

Los éxitos militares en la pasada guerra contra un enemigo que, como Inglaterra, jugaba sus bazas esencialmente en el mar, habían justificado el esfuerzo realizado, el enorme gasto y la ingente deuda, hasta hacer que el propio Carlos III, poco antes de morir en 1788, se mostrara especialmente a gusto con el poder y creciente número de su Armada⁹⁵³. Esto explica por qué no hubo ninguna ruptura entre los Ministerios de Castejón y Valdés, pese a que los compromisos financieros contraídos en la guerra estaban generando ya batallas abiertas entre Hacienda y Marina. La inercia del incremento del poderío naval jugaba a favor de las ideas de expansión propugnadas por Valdés, sabedor del apoyo de Floridablanca y del estamento militar naval. Solo cuando con el reinado de Carlos IV los otros dos aspectos (finanzas y la coyuntura internacional) comenzaron a ser de máxima prioridad y preocupación, se evidenció un cambio de rumbo en la Armada ante la imposibilidad de armonizar los tres vectores.

En efecto, la concomitancia de intereses entre la política exterior (Ministerio de Estado) y la Armada fueron, con sus titulares al frente, una tónica general. La buena sintonía entre ambos había provocado incluso la incentivación de las reuniones, hasta el punto de que el propio Valdés escribía a Floridablanca sobre la necesidad de «juntarse»⁹⁵⁴. Por otra parte, los sucesos del verano de 1787 van a poner sobre el tapete los estrechos vínculos entre la Armada y el proyecto político de Floridablanca, así como las extraordinarias dinámicas de la lucha por el poder que acabaron afectando al programa naval.

En la primavera de 1787 el todopoderoso ministro de Indias José de Gálvez murió, desatando una crisis política y ministerial nunca antes vista. Tres acontecimientos simultáneos cronológicamente (8 de julio de 1787) van a marcar el futuro de la Armada y su relación con la visión jerárquica y centralizada de la política exterior (y del poder) que tenía Floridablanca. Sin duda estos sucesos tuvieron mucho que ver con la larga trayectoria de enemistad personal y política entre el ministro de Estado y el embajador en París, conde de Aranda, cuya visión geopolítica estaba a años luz de la del poderoso Floridablanca. Mientras que para Aranda, América representaba un problema y no una solución, viendo además un peligro en la joven república surgida después de 1783⁹⁵⁵, para el ministro de Estado y su amigo Valdés, el continente jugaba un papel esencial en el equilibrio de poder frente a Inglaterra, así como un factor decisivo desde el punto de vista financiero para sostener los sueños de una Armada aún más poderosa. La muerte de Gálvez y la posibilidad cierta de que Aranda regresara a la Corte (como así ocurrió a finales de año), aceleraron un proceso gestado en realidad desde hacía meses. En efecto, sabemos que incluso en vida de Gálvez, Floridablanca ya comenzó a estudiar lo que sería su gran obra: la creación del verdadero primer Consejo de Ministros, o Junta

⁹⁵³ KUETHE, Allan J. «La crisis naval a finales del siglo XVIII», en *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Madrid: Polifemo, 2014, p. 317.

⁹⁵⁴ ESCUDERO, José Antonio. *Op. cit.*, p. 398.

⁹⁵⁵ FARIAS, Luis M. *La América de Aranda*. México: FCE 2002, pp. 244-246.

de Estado. Como le anunció al mismo Carlos III, la idea subyacente de la creación de esta Junta no era otra que la de armonizar los negocios crecientes en volumen de los diferentes ministerios, generando cierta discusión argumentativa sobre la solución de un problema que, ciertamente, a la postre siempre acabaría afectando a varias secretarías⁹⁵⁶. Significativamente, le recordó al monarca que la idea constitutiva de la Junta no había sido suya, sino que se había gestado en mano de Valdés⁹⁵⁷ que, como ministro de Marina, mantenía una estrecha relación con Floridablanca, con quien se reunía frecuentemente. Este argumento esgrimido es singular de la relación de intereses entre ambas secretarías, cuyos proyectos convergían en los objetivos. Igualmente sintomático es el hecho de que esta Junta estuviese dominada, políticamente, por el titular de Estado, quien con su experiencia y habiendo promovido a dos de sus *criaturas* como ministros (Valdés en Marina y Lerena en Hacienda), podía así garantizarse el diseño y realización a largo plazo de su proyecto político.

Sin embargo, su propósito político no era la Junta de Estado en sí misma; esta era el canal o vehículo a través del cual desarrollarlo. Su verdadero ideario quedaría perfectamente dibujado en la famosa *Instrucción Reservada* que, sintomáticamente, tiene la misma fecha (8 de julio) que la creación de la Junta. Considerada no sin razón como la culminación de su programa ideológico-político personal⁹⁵⁸, la Instrucción supone igualmente uno de los documentos públicos sobre un gran proyecto político más importante del siglo XVIII. Suscrita de su propia mano, y presentada ante la Junta presidida por él mismo, estaba compuesta por 395 artículos que abarcaban todo el arco de la acción política del Estado. Sintomáticamente, más del 60% de estos artículos están dedicados a la defensa, Marina, Hacienda e Indias⁹⁵⁹, y no es difícil visualizar la importancia que para Floridablanca tenían la interrelación de todos estos asuntos. Pensada como un plan integral a escala imperial, la Instrucción dedicaba 25 artículos al Caribe, Cuba e islas adyacentes, visto este espacio con un grado de homogeneidad elevado pero profundamente interconectado con España por el mar. Cuba y el astillero de La Habana surgían como el núcleo en torno al que desarrollar todo el potencial caribeño⁹⁶⁰.

Ideológicamente, la Instrucción reflejaba la percepción ilustrada de su idea de reforma. Para el poderoso ministro de Estado, el reformismo español había llegado a su punto culminante de elasticidad, integrando la concepción absolutista (despotismo) del Estado en un plan interior cristalizado en una política exterior homogénea a ambos lados del Atlántico. La Instrucción ge-

⁹⁵⁶ ESCUDERO, José Antonio. *Op. cit.*, pp. 428-429.

⁹⁵⁷ *Ibidem.* p. 433.

⁹⁵⁸ ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. «El juicio político a Floridablanca: la creación de la Junta de Estado». *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 39-2, 2009, pp. 6-7.

⁹⁵⁹ HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario. *Op. cit.*, p. 51.

⁹⁶⁰ VON GRAFENSTEIN, Johanna. «Políticas de defensa de la España borbónica en el Gran Caribe y el papel del virreinato novohispano», en VON GRAFENSTEIN, Johanna (coord.). *El Caribe en los intereses imperiales, 1750-1815, Cuadernos de Trabajo, Serie Perfiles América Latina*. México: Instituto Mora 2000, pp. 47 y ss.

nera la idea de que existe un patrón de gobierno, canalizado desde arriba en el propio rey, cuya razón de Estado no solo es el engrandecimiento del Reino, sino también la utilidad pública y política para los súbditos⁹⁶¹. Aunque ministros como Patiño o Ensenada dibujaron ideas integradoras de las diferentes funciones de gobierno, o de la inserción de los asuntos navales con los avances en economía o fiscalidad, nunca lograron encajarlo en un ideario político vertical en el que las reformas formaran a su vez parte del propio espíritu del Estado en intrínseca e inseparable relación con la Armada y la acción exterior. Para Floridablanca y sus *criaturas* las reformas no suponían un mecanismo *ad hoc* de respuesta a un crisis concreta (como lo fue para Ensenada y muy especialmente para Patiño), sino un eslabón tranquilo y pausado en el que todos los elementos del gobierno quedaban unidos y enfocados hacia un lento pero inevitable cambio interior, jerárquicamente constituido desde la razón de Estado, que generase al mismo tiempo grandeza exterior y paz interior. Visto de esta forma, la Instrucción era un camino *despótico* con el que oponerse a la reacción clerical interior⁹⁶², o a los peligros de una revolución desde abajo, como ya se vislumbraba en el vecino del norte.

Esto explica por qué en la Instrucción las causas de los posibles problemas de España y su Imperio están mezcladas con los mecanismos de respuesta. Cada acción de gobierno está profundamente imbricada con diferentes materias y engarzadas en diferentes ministerios. La Marina, su acción exterior, su papel en el concierto de las naciones europeas, los mecanismos económicos, las respuestas fiscales y el rol de América aparecen en la Instrucción como un solo cuerpo.

En los asuntos navales este proyecto integrador es especialmente perceptible. Aunque la Instrucción es obra de Floridablanca es difícil no ver la mano de Valdés en los esenciales asuntos que atañían a la Marina. La geopolítica de los objetivos de la Armada aparece en un lugar destacado; su misión, su rol debía quedar enmarcada y relacionada con factores más allá de su aparente singularidad militar:

*«Siendo como es y debe ser la España potencia marítima por su situación, por la de sus dominios ultramarinos y por los intereses generales de sus habitantes y comercio activo y pasivo, nada conviene tanto, y en nada debe ponerse mayor cuidado, que en adelantar y mejorar nuestra Marina»*⁹⁶³.

Vemos pues tres elementos relacionados intrínsecamente. Por un lado, la situación geográfica peninsular, rodeada de mares y con intereses tanto al este como al oeste; por otro, su carácter de potencia colonial, con territorios

⁹⁶¹ HERNÁNDEZ FRANCO, Juan. «Floridablanca entre la reacción y la revolución (1787-1792)». *Estudios Románicos*, 6. 1987, p. 1661.

⁹⁶² *Ibidem*, pp. 1162-1663.

⁹⁶³ MURIEL, De Andrés (ed.). *Gobierno del Rey Carlos III., ó Instrucción reservada para dirección de la Junta de Estado que creó este monarca*. París: Girard 1838. Artículo CLXIX.

alejados cuyo único canal de relación tiene que ser el mar; y finalmente el comercio y la economía, que tanto en España como en Indias dependen del mantenimiento abierto de las rutas marítimas. Desde luego esto no era ninguna novedad. Otros ministros ya habían apuntado en la misma dirección antes. Lo que sí era novedoso era dimensión geopolítica horizontal que ahora dibujaban Floridablanca y Valdés para la Marina. Lejos de dictaminar obviedades conocidas desde hacía décadas, fijaron las parcelas de dominio y presencia naval en las justas esferas de necesidad estatal. Puntualizaba con claridad al enemigo (Inglaterra) a quien había que vigilar pero no provocar «para aumentar nuestro poder marítimo cuando sea dable»⁹⁶⁴, porque Floridablanca era consciente de las limitaciones financieras y de la propia delimitación de los objetivos políticos centrados en hacer respetar los tratados y aumentar la prosperidad del Reino. Pero con notable comprensión de las relaciones de poder en Europa, argumentaba la inconveniencia para España de un franco debilitamiento de Inglaterra «que dejaría a la Francia sin distracción»⁹⁶⁵: pura política de equilibrio de poder.

Llegados a este punto, delimitaba los objetivos operacionales de la Marina, aunque sin mencionarlos explícitamente. Por un lado, Gibraltar, la única posesión y el único interés de España en Europa, y *en caso de guerra*, Jamaica⁹⁶⁶. Floridablanca es sutil en extremo en este punto, consciente de que pese al incremento naval español, los ingleses poseen fuerzas muy superiores. Si lo que de verdad desea es un proyecto político reformista e ilustrado, la guerra de agresión e incorporación de territorios es un elemento desequilibrador y baldío en sí mismo. A tal efecto, sitúa a la Marina en su justo punto de evolución histórica, otorgándole la fuerza necesaria y el rol demarcado. Aumentar la Armada es importante siempre y cuando quede perfectamente delimitada su función de sostenedor del equilibrio europeo vía disuasión. Analizado en una perspectiva global, Floridablanca apuntaba a un realismo político pocas veces visto en el siglo XVIII. Concedor del costoso e infructuoso sitio a Gibraltar en la anterior guerra, abogaba por un «amago» de invasión en caso de necesidad, concentrando poderosas fuerzas navales españolas en Cádiz con el fin de atraer a los ingleses al Peñón, distrayéndolo de objetivos más perjudiciales para España, como era América⁹⁶⁷. La experiencia le había demostrado a Floridablanca que el desgaste por mar de las fuerzas enemigas era mucho más práctico que el choque frontal, porque adentrarse en una especie de «guerra total» naval con Inglaterra resultaba contraproducente en términos de la relación costo/beneficio. La modernización del Estado (que sin duda estaba en su mente) pasaba por el equilibrio de fuerzas y el balance entre lo posible y lo deseable. La Armada, en este sentido, debía ser el principal garante de este equilibrio tanto en América como en Europa.

⁹⁶⁴ Ibidem, artículo CCCXXXVI.

⁹⁶⁵ Ibidem, artículo CCCXXXVII.

⁹⁶⁶ Ibidem, artículo CCCLII.

⁹⁶⁷ Ibidem, artículo CLXVI.

Pero tanto Valdés como Floridablanca comprendieron perfectamente la exacta correlación entre lo cuantitativo y lo cualitativo. Para ellos mantener el ramo de construcción naval era tan lógico como deseable (artículo CLXIX), porque sin fuerza naval sería imposible disuadir a los ingleses de una hipotética agresión ni sería posible sostener con seguridad las rutas marítimas. Sin embargo, no apuntaba la Instrucción a un incremento sustancial, exponencial, de la Marina de guerra española, sino a un aumento de su eficacia combati-va, de su calidad, de su disciplina. Los jefes navales, argumentaba el mismo artículo CLXIX, debían tener «la necesaria inteligencia y experiencia para la navegación y manejo de los buques», y en consonancia con ello «no se deberá promover en las vacantes, sino a los que se hayan distinguido por su conducta, valor y aplicación en el ramo militar y marítimo»⁹⁶⁸. Porque lo que «importa [es] la formación y elección de buenos generales de mar y tierra; sin este cuidado y acierto son absolutamente inútiles los ejércitos, las armadas, los caudales y los mayores preparativos»⁹⁶⁹. Por otra parte, la obcecación por el componente cualitativo de la Armada no se detenía ahí, puesto que la tecnología jugaba un papel esencial teniendo en cuenta la larga tradición de debate tecnológico en España desde hacía casi un siglo⁹⁷⁰. Así, se fijaba la línea a seguir por la Marina, puesto que aunque «se han dado algunos pasos felices en la construcción para adelantar la velocidad de nuestros navíos, sin faltar a la necesaria resistencia y solidez, y espero en este punto se vaya continuando con buen suceso, mediante los esfuerzos del ingeniero general»⁹⁷¹. O dicho de otra forma, se lanzaba un sutil guante para determinar finalmente un modelo de construcción que hasta el momento había generado no pocas disputas y desavenencias. Como se verá más tarde, este reto será recogido convincentemente por Romero Landa. Para Floridablanca, por tanto, la eficacia de la Marina pasaba, también, por la concreción de estándares de navíos tras un medio siglo de debate tecnológico.

No obstante, la preocupación por el sustrato que subyacía bajo la problemática de la construcción naval y el papel de la Armada también está armónicamente presentes en la Instrucción. Como no podía ser de otra forma, tanto Valdés como el ministro de Estado eran muy conscientes de las limitaciones presupuestarias y la necesidad de trasladar la eficacia operativa de la Armada desde su propio componente de gasto estatal. De esta forma, aunque se dictamina la importancia de la fábrica de navíos «lo es mucho más asegurar en ella economía y acierto»⁹⁷². Esta frase, desde luego, era cualquier cosa menos baladí, y sin duda debió resonar con fuerza en la Junta, conscientes todos (y en especial Marina) del enorme gasto que había generado la anterior guerra. Taxativamente, Floridablanca fijaba el objetivo estratégico de la Armada pero

⁹⁶⁸ *Ibidem*, artículo CLXXVI.

⁹⁶⁹ *Ibidem*, artículo CLXVIII.

⁹⁷⁰ APESTEGUI, Cruz. *Op. cit.*, pp. 248 y ss.

⁹⁷¹ *Instrucción reservada*, artículo CLXX.

⁹⁷² *Ibidem*, artículo CLXIX.

armonizándolo como otro objetivo estratégico de tanta importancia (o más) como el anterior, como era el gasto y la deuda, porque «en cuanto a economía, quiero que se trabaje y apuren todos los medios y recursos de lograrla, porque sin ella no habrá fondos capaces de sostener el gasto»⁹⁷³. Guerra y Hacienda constituían, en efecto, dos caras de la misma moneda. Con esta posición el ministro lanzaba un agudo guante al proceso que había caracterizado a la Armada hasta el momento respecto del gasto generado y su fiscalización, abriendo la puerta a una dinámica que marcará lo que quedaba de siglo. Y efectivamente, aunque el ministro de Hacienda Lerena se mostró condescendiente con Valdés ante sus rogativas y problemas presupuestarios, ambos mantuvieron una agria disputa durante años pese a ser *hijos adoptivos* de Floridablanca.

Señalado el problema, la Instrucción apuntaba también a la solución. Por una parte, exigía una exacta economía en los departamentos navales, procurando cualquier ahorro por insignificante que pareciese (artículo CLXXII), y por otra ponía sobre la mesa un ingenioso (no tanto) procedimiento: imitar a los ingleses.

*«A este fin convendrá promover la construcción de particulares, como hacen los ingleses, empezando por las compañías de Filipinas y La Habana, el banco, los gremios y otros cuerpos fuertes, que podrían encargarse de introducir y ejercitar esta industria de construcción, y vender algunos buques a la marina real»*⁹⁷⁴.

Con este proyecto Floridablanca afrontaba una realidad incómoda. Excepto durante la primera mitad de siglo cuando hombres como Acosta en La Habana o la Compañía del mismo nombre habían afrontado asientos directos con capital privado, la mayor parte del peso financiero del programa de rearme naval había recaído sobre los hombros del Estado. Lo que sugería tan poco lacónicamente Floridablanca no era otra cosa sino la realidad de afrontar las limitaciones financieras del Estado haciendo descansar parte del esfuerzo en manos privadas. Al fin y al cabo aún no se había resuelto la disyuntiva respecto de cuál de los dos sistemas era el mejor. Era posible encontrar momentos a favor y en contra de cada uno de estos procedimientos, pero la respuesta del ministro de Estado era acorde, en cualquier caso, al plan de reforma integral y de captación de actores sociales y políticos en el armazón del Estado. Si la Armada lograba insertarlos en los negocios navales se podrían producir ahorros, pero más significativamente, el Estado podría encarar otros problemas sin la tediosa tarea de fiscalizar todo el proceso productivo de fábrica de navíos desde el principio hasta el final. Esta idea, como se verá más adelante, fue sutilmente captada por Valdés (tal vez procediera de él mismo) y a lo largo de los últimos años del siglo veremos cómo asentistas privados y consorcios recogerían el guante para construir navíos por contrata.

⁹⁷³ Ibidem, artículo CLXX.

⁹⁷⁴ Ibidem, artículo CLXXI.

¿Y qué papel jugaba América en relación con la Marina dentro de este proyecto político? Las Indias están presentes de manera transversal a lo largo y ancho de toda la Instrucción. Como hemos visto, al menos 25 artículos estaban referidos directamente al área caribeña; espacio que atrajo especialmente la atención de Floridablanca. Era bastante razonable. Para el ministro su idea de reforma en el plano político-ideológico pasaba por una integración total del espacio Americano en su idea de Imperio. Asumir una idea global geopolítica del rol que jugaba España dejando fuera el área indiana hubiera supuesto vaciarla de contenido. Así pues, en la Instrucción se puede ver un deslizamiento de la estrategia respecto de América hacia el concepto de espacio-seguridad⁹⁷⁵, según la cual los espacios potencialmente vitales para la salvaguarda de los intereses españoles debían ser celosamente guardados, quedando dentro de la esfera de acción de los objetivos generales en política exterior demandados por Madrid. En este sentido, la Marina se convertía en el elemento que inclinaba la balanza del lado de la seguridad. Las alusiones a la navegación indiana, el comercio, diferentes islas y enclaves Americanos, son permanentes pero están ligados de forma indirecta al rol defensivo-ofensivo de la Armada española. Partiendo de un concepto que definiría como *defensa periférica*, Floridablanca destacaba invariablemente el papel de las islas (en especial de Cuba) como factores clave desde el que redistribuir las fuerzas en caso de necesidad. Los puertos como La Habana, Cartagena e incluso en Trinidad son mencionados explícitamente como elementos de defensa ligados al mar, sabedor el ministro de que las Indias no solo constituían el territorio que la posicionaba geopolíticamente frente a las demás potencias, sino que suponían un suministrador natural de plata y recursos indispensables para mantener la maquinaria del Estado funcionando.

Este proyecto político que, como hemos visto, destacaba singularmente a la Armada, debía ser puesto en práctica desde el tercer elemento coincidente cronológicamente con la exposición de la Instrucción (8 de julio de 1787). Este no era otro que la reordenación ministerial provocada por la muerte de Gálvez y la vacante dejada en su importantísimo Ministerio de Indias. Teniendo en cuenta el proyecto de inclusión del espacio Americano en las demás esferas administrativas y políticas de gobierno, resultó bastante concluyente que Floridablanca se planteara las dudas sobre la liquidación de esta Secretaría (sin duda apoyado por Valdés) y el reparto de sus negocios entre las demás existentes. Tenemos constancia cierta de que el ministro de Estado se planteó esta solución⁹⁷⁶ (que se haría realidad pocos años después), pero finalmente se decantó por la división del Ministerio de Indias en dos secretarías independientes, una de Gracia y Justicia, y otra de Guerra, Hacienda, Comercio y Navegación⁹⁷⁷. De hecho el 8 de julio hubo un doble decreto a este respecto. El primero ordenaba el desdoblamiento

⁹⁷⁵ HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario. «La administración de los Reinos Americanos», en *Historia de España* (Dir. Menéndez Pidal). Madrid: Espasa Calpe 1988, T. 31, p. 40.

⁹⁷⁶ ESCUDERO, José Antonio. *Op. cit.*, pp. 442 y ss.

⁹⁷⁷ Ley XII de 8 de julio de 1787.

de la antigua Secretaría de Indias, pero consciente Floridablanca de que los negocios de Indias referentes a Guerra, Hacienda, Comercio y Navegación podían dar lugar a ciertos roces jurisdiccionales, se precisaba en este otro decreto las funciones exactas de ambas secretaría. Lo más llamativo de esta última disposición es que su artículo 7 hacía referencia taxativa a que Hacienda de Indias debía «facilitar, sin nuevos gravámenes, caudales para costear la mitad o la tercera parte de los enormes gastos que causa la Marina Real, a que es preciso atender como apoyo necesario y principal del gobierno y conservación de los dominios de Indias»⁹⁷⁸. Aquí se observa nítidamente esa clara idea de globalidad de Floridablanca y la inexorable misión geopolítica de la Marina respecto de las Indias. Sin embargo, y por la misma razón, se dictaminaba que fueran precisamente las Indias las depositarias de una parte sustancial del gasto naval. Como se ha visto anteriormente esta era una de las claves principales del modelo naval de Floridablanca-Valdés: el traslado de una gran proporción de la responsabilidad financiera allá donde se iba a producir el mayor beneficio estratégico de la potencia naval, es decir, en la América protegida por la flota. Ni que decir tiene que esto incidirá enormemente en la posición de La Habana como principal astillero Americano situado, por lo demás, en el eje geopolítico vital para España en América: el Caribe.

Obviamente, tras los decretos del 8 de julio de 1787 el sistema ministerial quedó articulado por 7 secretarías al frente de cinco titulares, siendo lo más destacado el nombramiento (a título provisional) de Valdés como secretario de Guerra, Hacienda, Comercio y Navegación de Indias, manteniendo igualmente el Ministerio de Marina. El gran logro de estas disposiciones del verano de 1787 fue evidente a ojos tanto de Floridablanca como de Valdés. Se había consumado un plan estratégico y político general que incluía todos los aspectos sustanciales para la seguridad de España, pero haciendo recaer en la Armada un papel destacado. Más allá de la imbricación de lo hacendístico en la consumación del reinicio del programa de rearme naval (neutralidad armada se la ha denominado⁹⁷⁹), lo más apreciable fue la unión de Indias y Marina nuevamente en una sola mano (Valdés) aunque ahora con responsabilidades mucho más delimitadas y proyectadas sobre los objetivos navales. La respuesta coordinada y consensuada de Floridablanca y Valdés a la crisis de Nootka en 1789-90 (que estuvo a punto de provocar un enfrentamiento naval en América), fue un claro ejemplo de concreción de una realidad delimitada estratégica y políticamente con la Instrucción y Decretos de 1787⁹⁸⁰. Señalado el marco institucional y expuesta la estrategia política general, solo cabía ponerla en marcha.

No obstante, los acontecimientos se sucedieron vertiginosamente. En 1788 moría Carlos III siendo sucedido por su hijo Carlos IV. No fue ninguna

⁹⁷⁸ Ley XIII de 8 de julio de 1787.

⁹⁷⁹ GUILLAMÓN ÁLVAREZ, Francisco Javier. «Floridablanca y la crisis de guerra de Nootka (1789-1790)». *Res publica*, 22. 2009, pp. 155-162.

⁹⁸⁰ *Ibidem*. p. 171.

casualidad que el mismo día que moría Carlos III, el nuevo monarca y la reina María Luisa se reuniesen con Floridablanca y Valdés⁹⁸¹. Ambos constituían un tándem de poder y compartían visiones políticas y estratégicas. Tanto el favorito del rey (y de la reina) Manuel Godoy como Aranda trataban sin duda de reequilibrar fuerzas y buscar una modificación de la estrategia política que la hiciera más convergente con sus ambiciones cortesanas. Otro hombre de Floridablanca, el ministro de Hacienda Lerena, también fue objetivo de la oposición liderada por Aranda. No resultaba extraño. Sabemos que las ideas de Aranda eran diametralmente opuestas al cónclave formado por Floridablanca-Valdés-Lerena, mientras que Godoy empujaba para hacerse sitio. Aunque Aranda años más tarde se lamentaría de que la causa de la decadencia de España fue la ausencia de una gran Marina, lo cierto es que su plan de dividir América en tres reinos (esbozado ya en 1783⁹⁸²) no se ajustaba a la idea de Imperio ni al resultado de su trayectoria histórica. Por otra parte, sus proyectos sobre el engrandecimiento de la Armada siempre fueron superficiales, etéreos y sin concreción con la realidad del momento. Aunque Carlos IV mantuvo a los respectivos ministros en sus puestos, lo cierto es que la presión política pronto iba a dar resultados.

Mientras tanto, en 1790, y en medio de una pertinaz lucha cortesana, un decreto de 25 de abril hacía realidad el proyecto de unión global de los asuntos y negocios a ambos lados del Atlántico. Las dos Secretarías de Indias creadas en 1787 fueron disueltas y sus negocios repartidos entre los ministerios restantes⁹⁸³. Antonio Valdés continuó en Marina tras este reajuste (lo mismo que Floridablanca en Estado), pero retuvo únicamente Comercio y Navegación pertenecientes a la antigua Secretaría creada en 1787. Aunque no se ha destacado lo suficiente, esto supuso un duro golpe para Marina. El decreto de 1790 trasladaba los asuntos de Guerra a la Secretaría de su mismo nombre, pero igualmente hacía lo mismo con la antigua Hacienda de Indias que quedaba integrada en la Secretaría de Hacienda (conservada por Lerena)⁹⁸⁴. Paralelamente, se creaban tres directores de Rentas, Real Hacienda y Comercio de Indias (art. 12), una de ellas directamente establecida para el Reino de Nueva España e Indias, lo que inevitablemente relacionaba toda la Hacienda indiana claramente con el ministro del ramo en España. Las consecuencias no se hicieron esperar para los asuntos navales. Como ahora todo el ramo de hacienda indiano quedaba en manos de un titular diferente al de Marina (Lerena y después de 1792 Diego Gardoqui, a la sazón titular en 1790 de una de las tres Direcciones generales de rentas en Indias), que por lo demás estaba especialmente preocupado por el gasto público y la deuda, el Ministerio de

⁹⁸¹ ESCUDERO, José Antonio. *Op. cit.*, pp. 472-473.

⁹⁸² *Memoria secreta presentada al rey Carlos III por S.E. el conde de Aranda, sobre la independencia de las colonias inglesas, después de haber firmado el tratado de París de 1783*, en ZARATE, Julio. *México a través de los siglos*. México: Vicente Riva Palacio, pp. 757-758.

⁹⁸³ ESCUDERO, José Antonio. *Op. cit.*, pp. 507 y ss.

⁹⁸⁴ Ley XVI de 25 de abril de 1790.

Marina perdió completamente el control sobre los recursos indianos que podía trasladarse a sí mismo, tanto en España como en Indias. Como resultado directo se observó desde ese momento una honda preocupación por remitir la mayor cantidad posible de plata de América a España, acelerando un proceso comenzado ya en la década de 1780. Igualmente, este abrupto cambio de la política financiera de la Armada, y de su gestión y canales de financiación, provocó un brusco freno a la política de construcción naval. Esto explicaría por sí mismo el rápido languidecer de la fábrica de navíos en la década de 1790 rompiendo una larga trayectoria de más de medio siglo. Lógicamente, el astillero de La Habana hubo de sufrir muy directamente esta modificación. Como la plata mexicana era esencial para la maestranza, y aquella desde la década de 1790 fue principalmente transferida a Europa a causa de las necesidades de Hacienda (ya separado este ramo del de Marina desde 1790 como acabamos de ver), el astillero cubano quedó enormemente limitado de medios, y por tanto, frenado su programa naval. Como es fácilmente comprensible, esta nueva dinámica acabaría representando la defunción del ideario de Floridablanca y la dramática crisis naval que caracterizó a España y La Habana en los últimos años del siglo XVIII.

La incesante presión política del conde de Aranda con el apoyo del intrigante Godoy propició, finalmente, la dimisión de Floridablanca en 1792, poco tiempo después de la muerte en enero del mismo año del titular de Hacienda Lerena. Con la llegada a la Secretaría de Estado de Aranda (depuesto en noviembre del mismo año por su cercanía a los enciclopedistas), se daba inicio al derrumbe de la obra de Floridablanca-Valdés. En efecto, con el arribo al Ministerio de Estado de Manuel Godoy relevando a Aranda, se comenzaron a evidenciar disputas incansables con el único superviviente del clan Floridablanca, Valdés⁹⁸⁵. Finalmente el ministro de Marina, cansado y aislado, se vio forzado a pedir el retiro en 1795 siendo reemplazado por Pedro Varela, protegido de Godoy⁹⁸⁶. El descrédito y persecución política a que fue objeto durante años⁹⁸⁷ desde entonces puso en evidencia el colapso del sistema ministerial desde la llegada del clan Aranda-Godoy, así como la pérdida completa del sentido de la realidad política de los nuevos gobernantes, y el cambio de política respecto de la Armada. El abandono casi completo de un proyecto de engrandecimiento naval tutelado durante todo un siglo, tendría finalmente su epítome en la trágica jornada de Trafalgar en 1805.

Toda esta dinámica institucional-política quedaba cruzada transversalmente por un problema que Valdés y el Estado trataron de afrontar, con diferente éxito, durante los últimos años del siglo XVIII. En efecto, la financiación y la deuda pública (principalmente de la Marina) supusieron, a efectos prácticos, las limitaciones del propio proyecto de Floridablanca. Aunque las rentas

⁹⁸⁵ LA PARRA, Emilio. *Manuel Godoy. La aventura del poder*. Barcelona: Tusquets 2005, p. 127.

⁹⁸⁶ *Ibidem*, pp. 152 y ss.

⁹⁸⁷ ESCUDERO, José Antonio. *Op. cit.*, pp. 463 y ss.

provinciales habían aumentado claramente en la década de 1770 gracias a las reformas fiscales, el gasto lo fue aun en mayor medida lo que se tradujo en una deuda que se elevó sustancialmente tras la guerra terminada en 1783. Así, mientras en 1774 la Hacienda en España había obtenido un superávit de caja por primera vez en años, en 1783 la deuda ya se había elevado a unos 7 millones de pesos⁹⁸⁸. No obstante, durante el conflicto con los ingleses el Estado se había visto obligado a recurrir a la emisión de deuda pública (Vales Reales) y ciertos onerosos préstamos (Cabarrús, compañías holandesas) por valor de 34.117.986 pesos⁹⁸⁹ que afectaban estructuralmente a la hacienda pública. Y esa fue la herencia que recogió el ministro Valdés, ya que la Armada fue la principal señalada de la creciente deuda⁹⁹⁰. Aunque es cierto que esa deuda representaba en 1783 algo más de 14% del total del gasto estatal y era sustancialmente menor que la inglesa o francesa⁹⁹¹, no es menos cierto que la amortización de los vales reales sustrajo enormes cantidades de dinero *más allá* de esa fecha, y en especial cuando en 1793 el Estado se vio forzado a una nueva emisión de deuda pública y empréstitos cada vez más costosos a causa de la guerra con la Francia revolucionaria.

En efecto, a pesar de que la deuda de tesorería en España fuese manejable para las autoridades, el gran inconveniente fue la presión que ejercía la maquinaria militar (y fundamentalmente la Armada) sobre la hacienda pública forzando un nuevo endeudamiento. Aunque una solución práctica a este respecto, los vales reales constituían un instrumento financiero de alto riesgo que acabó socavando las bases del Estado e influyendo decisivamente en la crisis naval de finales de siglo. Así, en 1788 el Estado debía pagar anualmente intereses por las emisiones de vales desde 1780 por valor de 896.000 pesos, lo que correspondía al volumen del total de los ingresos en un año fiscal⁹⁹². Al estallar la guerra con Francia, hubo de recurrirse nuevamente a la emisión de vales reales para pagar al Ejército y la flota, en esta ocasión por un valor de 24.200.000 de pesos en dos emisiones durante ese año⁹⁹³, es decir 26 veces los ingresos totales del Estado. Significativamente, entre 1795 y 1799 se volvieron a emitir nada menos que otros 83.109.300 pesos⁹⁹⁴ en vales reales, convirtiendo lo que debió ser un instrumento *ad hoc* para resolver problemas de liquidez durante la guerra de 1779, en un mecanismo más de financiación que convertía de facto toda la deuda en deuda flotante. Aceptando el Estado todo este monto como deuda pública, el siguiente paso fue buscar una amortización allá donde aparentemente había mejores mecanismos de pago, o al menos más

⁹⁸⁸ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. *El precio...*, *op. cit.*, p. 413.

⁹⁸⁹ *Ibidem*, *op. cit.* p. 407.

⁹⁹⁰ ARTOLA, Miguel. *La Hacienda del Antiguo Régimen*, Madrid: Alianza 1982, pp. 521-522.

⁹⁹¹ TORRES SÁNCHEZ, Rafael. «Las prioridades...», *op. cit.*, p. 421.

⁹⁹² VON WOBESER, Gisela. *Dominación colonial. La consolidación de vales reales en Nueva España, 1804-1812*. México: UNAM 2014, p. 21.

⁹⁹³ *Ibidem*.

⁹⁹⁴ *Ibidem*, pp. 27-28.

liquidez: América. En efecto, en 1804 se emitió el decreto de consolidación que trasladaba 32 millones de pesos de esos vales reales a las cajas de amortización Americanas mediante libranzas, estando la mayor parte de este proceso de transferencia de la deuda a territorio Americano destinado de sufragar el Ejército y la Marina⁹⁹⁵. El efecto de toda esta política financiera basada en la creación de una deuda flotante inmensa forzó a la industria naval Americana (astillero de La Habana) a dejar de operar como tal. De hecho, es difícil no ver el final del astillero cubano en 1806 directamente relacionado con el decreto de 1804, sencillamente porque descapitalizaba el virreinato para amortizar la deuda flotante, siendo el gran perjudicado la Marina.

Naturalmente, los conflictos internacionales del periodo (1779-1783, 1793-1795, 1796-1802 y 1804-1809), y el recurso a préstamos consolidados en el virreinato de Nueva España trasladaron el problema al otro lado del Atlántico, donde el Estado español debía amortizar esos créditos al tiempo que se encontraba con la demanda de fuertes transferencias de plata al Caribe y a España, en gran medida, como aval de los créditos allá sustraídos⁹⁹⁶. El permanente recurso al préstamo de particulares y corporaciones en Nueva España en la década de 1790, créditos que eran recurrentemente contraídos con las Tesorerías de Ejército y Hacienda⁹⁹⁷, hacían bascular el problema del crédito y de capital disponible para la guerra (y la Armada) a territorio Americano, generando fuertes tensiones de caja ante las permanentes peticiones de dinero en la metrópoli. Y naturalmente, estas condiciones crediticias y las demandas de dinero provocaban un efecto dominó sobre la política naval Americana, y más concretamente sobre el astillero habanero que en la década de 1790 comenzó un lento declinar como causa directa de los problemas de crédito y financiación del Estado.

Aunque la deuda exterior fue liquidada entre 1789 y 1792⁹⁹⁸, los empréstitos interiores y la amortización de los vales reales provocaron (como se ha visto) sustanciales problemas de pago a las tesorerías más sensibles, como las de Ejército y Marina. Estas tensiones eran bien patentes y explican por qué en la Instrucción Floridablanca y Valdés fueron muy sensibles al ahorro en extremo de los negocios navales. La limitación del gasto era el elemento deseado, aunque raras veces alcanzado.

Es en este contexto en el que hay que insertar el tira y afloja entre Marina y Hacienda. Por ejemplo, en 1788 se celebraron cinco Juntas Supremas en las que el tema principal fue los gastos navales. En un típico debate sobre costos entre los ministros de Marina y Hacienda, se discutió arduamente los presu-

⁹⁹⁵ *Ibidem*, p. 48.

⁹⁹⁶ MARICHAL, Carlos. «La bancarrota del virreinato, finanzas, guerra y política en la Nueva España, 1770-1808», en *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano: el impacto de las reformas borbónicas*. México: Nueva Imagen 1992, pp. 161 y ss.

⁹⁹⁷ SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest. «Deudas y préstamos: la crisis del crédito público en Nueva España durante la guerra de independencia (1810-1821)». *América Latina en la Historia Económica*, vol. 23.2. Mayo-agosto, 2016, pp. 39-41.

⁹⁹⁸ ARTOLA, Miguel. *Op. cit.*, p. 390.

puestos navales para ese año. En esas discusiones se constataron varios aspectos que estuvieron presentes de forma permanente durante años. En primer lugar, que la Marina debía reducir sus gastos por cualquier medio ajustándose lo más posible a las posibilidades que Hacienda podía ofrecerle. No obstante la reducción del gasto naval después de 1783, estos volvieron a incrementarse gracias a que Valdés relanzó el programa de construcción provocando nuevas peticiones de ampliación del presupuesto naval. Sin embargo, en el verano de 1788 Lerena fue muy taxativo al indicarle que «de ninguna manera» podía afrontar un presupuesto para los tres departamentos navales de 7.798.393 pesos. Tras algunas discusiones finalmente el presupuesto que pudo ofrecerle a Marina fue de 5.721.295 pesos⁹⁹⁹, que representaba nada menos que una rebaja del 26%. Por otra parte, se constató la «comprensión» del ministro de Hacienda respecto de las amarguras de Valdés y sus peticiones de dinero. Pese a que ambos mantuvieron discrepancias habituales, lo hicieron siempre con ánimo conciliador y comprensivo, sin duda a causa de que ambos eran *criaturas* de Floridablanca. Este *buen ambiente* mutuo desapareció cuando ambos abandonaron sus respectivos encargos, generándose desde entonces una feroz e irreconciliable pugna entre ambos ministerios hasta finales de siglo. Por último, se hizo patente que incluso con disminuciones de presupuesto la única alternativa que tenía Hacienda para que Marina aprontara liquidez en los departamentos navales era el recurso al crédito a pesar de que era «la cosa que más le repugnaba»¹⁰⁰⁰. De esta manera se demostraba que, más allá de las limitaciones de gasto del Estado y de que la deuda fuese pequeña en comparación con otros Estados, las dificultades de liquidez eran singularmente apremiantes hasta el punto de generar conflictos entre ministerios y forzar una salida no deseada por nadie. El recurso a la deuda, por tanto, se hizo endémico y acabó siendo una losa que dilapidó la obra de la Marina en los últimos años de la centuria. El informe del ministro de Hacienda Lerena que presentó ante Carlos IV en octubre de 1789 fue una muestra palmaria de las preocupaciones hacendísticas¹⁰⁰¹. La justificación de esta descripción de ingresos de la hacienda de España tenía la clara finalidad de justificar restricciones de gasto y alertar de las limitaciones de ingresos, mensaje este que entraba dentro de la dinámica de un difícil equilibrio presupuestario, roto dramáticamente poco después.

En efecto, estos insolubles problemas de moderación presupuestaria, limitaciones de gasto y deuda asfixiante tuvieron un impacto directo y rápido sobre la misma composición de la Armada. Y disponemos de un dato revelador al respecto. En 1795, año del retiro de Valdés en el Ministerio de Marina, la Armada española se encontraba en la cúspide de su fortaleza, contando con una impresionante flota de 76 navíos, la segunda del mundo solo por detrás de

⁹⁹⁹ AGS SSH, 53, *Resumen de los acuerdos de la Suprema Junta de Estado sobre la consignación de la Marina el año de 1788*, s.f.

¹⁰⁰⁰ *Ibidem*.

¹⁰⁰¹ DE LERENA, Pedro. *Descripción de todas las rentas del Estado de España*. 8 de octubre de 1789. Madrid: Imprenta Aguado 1845.

Inglaterra. En enero de 1805, antes de Trafalgar y tan solo diez años después, la Armada había visto descender su número de grandes unidades de combate a 49 navíos. Este descorazonador y sorprendente pérdida de nada menos que de 31 unidades navales en tan poco espacio de tiempo no puede ser respondida únicamente como consecuencia de los accidentes de la guerra o las bajas en combate. Al menos 14 de esos navíos tuvieron que ser dados de baja a causa directa de su mal estado de conservación, las dificultades para repararlos o la imposibilidad de carenarlos y ponerlos efectivamente en estado operativo. Es difícil no apreciar la relación causa/efecto entre las dificultades dinerarias y la dramática reducción de la fuerza naval española. El colapso financiero y una deuda insostenible generaron una contracción del gasto de la Armada y enormes dificultades logísticas que incidieron directamente en la disolución dolorosa del gran esfuerzo realizado hasta el momento por incrementar la fuerza naval. Durante el mandato de Valdés (1783-1795) fue posible botar nada menos que 26 nuevos navíos procedentes de los astilleros españoles, incluyendo la formidable serie de 3 puentes compuesta por 8 unidades. Habría que retroceder hasta la época de Ensenada para encontrar una etapa tan productiva para el fortalecimiento de la Armada. Sin embargo, después de 1795 y hasta Trafalgar solo se pudo concluir un único navío más. El peaje del factor gasto/deuda había sido, por consiguiente, demasiado alto.

De igual manera, es inevitable apreciar un estrecho vínculo de unión entre las dos partes del binomio analizadas (proyecto institucional-político y gasto-deuda) con la posición de los distintos gobiernos en la esfera de las relaciones internacionales. Al fin y al cabo la guerra provocaba de forma inmediata la demostración de si los cambios institucionales y los proyectos políticos estaban verdaderamente bien diseñados y ajustados a la realidad del continente europeo, mientras que de otra parte tensionaban automáticamente los fundamentos de la hacienda estatal generando la necesidad de más gasto y cómo financiarlo (deuda). Floridablanca siempre fue consciente de la unión de los tres lados de este triángulo. Siendo como era Inglaterra el eje articular básico de las relaciones exteriores de España en el siglo XVIII, no fue tampoco de extrañar que Floridablanca (en connivencia con Valdés e incluso con Lerena) recogiese el testigo de una larga tradición en la que el equilibrio de fuerzas¹⁰⁰² (o reequilibrio) representase un fundamento axiomático de la posición de España y del uso de sus fuerzas militares, es especial la Armada.

Aislada Inglaterra tras su dolorosa derrota en 1783, la búsqueda de una *neutralidad armada* será tanto una necesidad financiera (equilibrio presupuestario y canalización de recursos hacia la continuación del programa naval), como un proyecto político en la búsqueda de constituirse en árbitro poderoso ante cualquier desequilibrio en el continente. Fielmente plasmado este principio en la Instrucción ya analizada de 1787, la aceptación del mismo

¹⁰⁰² FRANCO HERNÁNDEZ, Juan. *Aspectos de la política exterior de España en la época de Floridablanca*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes 2007, pp. 71-72.

compondrá una razón más del propio espíritu del Estado en aras de la continuada y silenciosa labor de reforma ilustrada. El incremento del poder naval será, por consiguiente, el factor que pueda desequilibrar la balanza, puesto que mientras no se «provoque» a Inglaterra, el creciente poder naval español repercutirá más positivamente al trasladar sobre el tablero estratégico fuerzas disuasorias ante cualquier eventualidad.

De igual forma, la posición de fuerza lograda por España después de 1783 (aunque a un alto costo financiero) le permitirá tomar la decisión de sobre quién apoyarse en caso de inestabilidad continental. Consciente Londres de su aislamiento y sabedor de que el «favorito» de España será en principio París, tratará de salir de su reclusión política buscando aliados en el continente. En abril de 1788 Inglaterra firmó una alianza con Prusia y Holanda con claros tintes antiborbónicos¹⁰⁰³ buscando jugar las mismas cartas de *balance of power* jugadas por el sutil Floridablanca. Mientras Francia trataba de contrarrestar dicha alianza buscando un frente con Austria al que invitará a España, Floridablanca supo hacer una lectura correcta de la situación, sin entrar en pánico. España era un imperio ultramarino y su objetivo estratégico (la principal misión de su Armada) era conservarlo. Por tanto, mientras el desequilibrio no se produjera en América ni estuviera amenazada su integridad por una basculación del eje de alianzas europeo en dirección oeste, nada había que temer puesto que España no tenía intereses territoriales en Europa. La aceptación de ciertos desequilibrios continentales mientras no se viese afectado el equilibrio marítimo perturbando a la América española¹⁰⁰⁴, representaba la máxima aportación de Floridablanca al rol de la diplomacia y la Armada durante los años posteriores a 1783.

Este principio armónico, que favorecía tanto a la Marina como a las finanzas del Estado, se rompió, sin embargo, dramáticamente tras la salida del poder de Floridablanca en 1792. El terror que envolvía a Carlos IV por un posible contagio de la Revolución francesa, unido a la arbitraria (y caótica) política de Godoy caracterizada en gran medida por el nepotismo¹⁰⁰⁵, provocaron tanto una aguda crisis ministerial-política como el grave abandono de la asunción del principio de neutralidad armada. La clara superación de los límites del gasto público del reinado anterior¹⁰⁰⁶ eran sin duda perfectamente conocidos por los nuevos dueños del poder. Sin embargo, arrastrado el sistema ministerial por la pérdida del enfoque comedido del grupo de Floridablanca, ahora se emprendió una difícil aventura de trágicas consecuencias.

En efecto, la guerra contra la Francia revolucionaria en 1793 representó un punto de no retorno. Este conflicto, auspiciado por Godoy y deseado por

¹⁰⁰³ Ibídem, p. 88.

¹⁰⁰⁴ RIVERA GARCÍA, Antonio. «Floridablanca y los cambios en la política exterior: la lucha por el equilibrio y la centralidad de ultramar». *Res publica*, 22. 2009, pp. 112-113.

¹⁰⁰⁵ MOLAS, Pere. *Los gobernantes de la España Moderna*. Madrid: Actas 2008, pp. 292-295.

¹⁰⁰⁶ BARBIER Jacques y KLEIN, Herbert S. «Las prioridades de un monarca ilustrado: el gasto público bajo el reinado de Carlos III». *Revista de Historia Económica*, Año III, n.º 3. 1985, p. 483.

Carlos IV, tuvo lugar sin el análisis de las consecuencias ni valoración de la coyuntura. Mientras que la neutralidad armada había tenido como resultado un incremento de la Armada, el control del gasto público e incluso una amortización de la deuda exterior, ahora se hizo necesario un viejo recurso ya conocido: la deuda pública mediante la emisión de más vales reales. La movilización de la flota, y sobre todo del Ejército, forzó a un rápido endeudamiento sin compensación militar alguna. La vergonzosa derrota frente a Francia y la subsiguiente paz en 1795 tuvo un doble y dramático desenlace. Por una parte, el Estado no tuvo más alternativa que alterar el programa naval cancelando de facto la continuación de la fábrica de navíos puesto que la relación costo/beneficio se hacía inasumible ante el exponencial incremento del factor deuda. Las consecuencias de esto fueron automáticas en todos los astilleros, incluyendo el de La Habana. Pero mucho más significativo fue que la alianza con la Francia de la I República dibujó exactamente el escenario que Inglaterra no podía asumir: la recreación del III Pacto de Familia entre dos potencias que, conjuntamente, podían desequilibrar la balanza en el mar contra los intereses británicos. La trágica e irónica paradoja fue que la España absolutista, despótica y antirrevolucionaria de 1793 se veía ahora forzada a unirse a las fuerzas antimonárquicas de Europa representada perfectamente en Francia. Se produjo, por tanto, el escenario que tanto buscaba Floridablanca pero a la inversa. En vez de poder ser el juez decisor de las partes confrontadas a causa de un desequilibrio orgánico de las fuerzas europeas en disputa, lo que se produjo fue la reacción británica ante una alianza que, aunque fuera contra natura, hacía peligrar la hegemonía anglosajona en el mar. La guerra contra Inglaterra (1796-1802) obligó a una movilización total de la flota porque, en efecto, América volvía a ser un objetivo estratégico y militar de los ingleses. Como consecuencia inmediata la situación financiera de la monarquía se hizo crítica en 1799, necesitando más deuda pública (vales reales), lo que conllevó al descrédito internacional¹⁰⁰⁷.

Los hechos quedaron, por tanto, inextricablemente ligados. La Paz de Basilea con Francia (julio de 1795) trajo como corolario un radical abandono de la política de protección de las Indias. La cesión a Francia de la parte española de Santo Domingo¹⁰⁰⁸ suponía trasladar de nuevo al corazón del Caribe parte de la potencia naval francesa, haciendo peligrar el dominio británico. En agosto de 1796, Godoy daba un paso más auspiciando el Tratado de San Ildefonso con Francia; tratado que por su naturaleza ofensiva-defensiva iba descaradamente contra Inglaterra. El binomio Basilea-San Ildefonso acababa, por tanto, con el proyecto de equilibrio estratégico largo tiempo buscado y conseguido por Floridablanca y Valdés. Gran Bretaña, bajo ningún concepto, podía permitir una alianza naval que sí suponía un peligro para sus intereses e

¹⁰⁰⁷ LA PARRA, Emilio. «La crisis política de 1799». *Revista de Historia Moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, 8-9. 1988-1990, p. 222.

¹⁰⁰⁸ SEVILLA SOLER, Rosario. «Santo Domingo, frontera francoespañola. Consecuencias de la presencia francesa en la isla Española». *Revista de Indias*, n.º 4. 1991, pp. 173-174.

incluso para su propia seguridad. El enfrentamiento frontal y dinámico entre las fuerzas navales en escena cogió a la Armada por sorpresa, que tuvo (ahora sí) que llevar a cabo una movilización masiva de buques, hombres y recursos en tiempo record y con fuertes limitaciones presupuestarias. La flota española sufría en aquel momento de una falta crónica de marineros (36.000) y enormes dificultades por la falta de pago de los salarios¹⁰⁰⁹. No fue ninguna casualidad que la dimisión de Valdés al frente del Ministerio de Marina (noviembre de 1795) se produjera *después* de la firma de la Paz de Basilea. Él era muy consciente de que esa paz arrastraría a España a la guerra naval con Inglaterra y supondría el colapso tanto de la política de equilibrio como del proyecto de rearme naval, tanto en España como en La Habana.

Ninguno de los ministros que sucedieron a Valdés tuvo la oportunidad, capacidad o talento para lograr una reordenación del trágico escenario que asomaba después de 1795. Pedro Varela, sucesor de Valdés entre 1795 y 1796 era un *hombre* de Godoy. Formado en el Ministerio de Hacienda¹⁰¹⁰, procedente del Consejo de Guerra¹⁰¹¹, y sin formación estratégica o política de los asuntos navales, le debía demasiado al Príncipe de la Paz como para oponerse al clan cortesano que lo había elevado a la Secretaría de Marina, sin duda, la más importante en aquella coyuntura. Su sucesor, Juan de Lángara (1796-1799), marino de profesión, jefe de escuadra en 1779 y procedente del arsenal de Cádiz del que había sido su director general desde junio de 1795¹⁰¹², significó el intento de Godoy por buscar una salida *militar* a la situación. Sin embargo, el prestigio de Lángara pronto se diluyó. Con las fuerzas navales tremendamente divididas (unidades en la isla Trinidad, Guarico y La Habana, así como en los departamentos navales de España¹⁰¹³) y consumiendo enormes cantidades de dinero, no pudo, sin embargo, evitar la derrota de Cabo San Vicente (1797) ni la descomposición de la Armada. En 1799, Carlos IV recurrió al ya jubilado Antonio Valdés para requerirle un análisis de la dramática situación. Sus palabras no podían ser más gráficas respecto de la cruda realidad vivida por la Armada desde 1795: «El estado actual de la Marina es el más decadente y precario, pues su fuerza consiste apenas en 25 navíos armados, y sin recursos para aumentarlas, por falta de gente y de pertrechos; además, hay un abatimiento de ánimo en el Cuerpo de Marina, que promete poco para logro de las empresas»¹⁰¹⁴. En opinión del propio Valdés, tanto Lángara como su antecesor

¹⁰⁰⁹ HEMNETT, Brian R. *La política española en una época revolucionaria, 1790-1820*. México: FCE 2011, p. 50.

¹⁰¹⁰ KUETHE, Allan J. «La crisis naval en tiempos de Carlos IV». *Minervae Baeticae. Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras*, 2ª época, 42. 2014, p. 276.

¹⁰¹¹ PERONA, Dionisio A. *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Madrid: Ministerio de Defensa 1998, p. 399.

¹⁰¹² PERONA, Dionisio A. *Op. cit.*, p. 400.

¹⁰¹³ BLANCO NÚÑEZ, José María. «La Real Armada en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes», en *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Madrid: Museo Naval 2015, pp. 95 y ss.

¹⁰¹⁴ Cit. en GARCÍA RÁMILA, Ismael. *Un burgalés ilustre, el Baylío Don Antonio Valdés*. Burgos: 1930, pp. 197-198.

habían dejado en estado lamentable todo el cuerpo de la Armada¹⁰¹⁵... y no le faltaba razón. De hecho, fue el propio Valdés quien solicitó el despido de Lángara.

Tras el fallido intento de Lángara le tocó el turno, en rápida sucesión, a una serie de ministros sin capacidad operativa, iniciativa política, y menos aún sin fondos. El primero interinamente fue Antonio Cornel (1799-1801), que de hecho ni siquiera pertenecía al cuerpo de la Armada ya que procedía de la Secretaría de Guerra, que asumió interinamente también meses antes¹⁰¹⁶. Poco pudo hacer ante la indolencia de Godoy y la ausencia casi completa de dinero líquido en las tesorerías navales. Posteriormente, José Antonio Caballero y Domingo Grandallana (hasta 1805) solo pudieron presenciar el inevitable desenlace de Trafalgar. Significativamente, la sucesión de hombres en Marina cabe insertarla en la crisis política general del reinado de Carlos IV tras 1792, cuando entre esa fecha y 1808 hubo nada menos que 23 remodelaciones ministeriales¹⁰¹⁷, prueba del colapso que afectaba verticalmente al sistema.

Visto este análisis de conjunto, no cabe duda que el único ministro que mantuvo el equilibrio del componente naval dentro de unos cauces asumibles (con el apoyo de Floridablanca y la condescendencia y comprensión de Lereña) fue Antonio Valdés. Él representó indudablemente el último gran exponente de un gran proyecto naval iniciado por Patiño y continuado por hombres como Ensenada. ¿Pero cuál será el rol específico, la aportación, del ministro de Marina Antonio Valdés en toda esta larga coyuntura aquí esbozada?

La contribución del ministro Valdés fue mucho más rica (probablemente) en el plano cualitativo que en el meramente cuantitativo de construcción de navíos, destacando una vívida actividad en todos los planos. Sin dejar a un lado su preocupación por la fábrica naval (que tuvo un espectacular incremento en estos años), comprendió que la mejora de las instalaciones y el perfeccionamiento de la formación técnica irían en beneficio del proyecto inicial que, como vimos, quedó en su momento plasmado en la Instrucción.

Así, con respecto al arsenal de La Carraca en Cádiz, aprobó en agosto de 1785 la construcción de dos diques nuevos para navíos de mayor porte¹⁰¹⁸, indispensable para la carena y arreglo de buques. El parque de artillería de dicho arsenal fue completado a partir del mismo año gracias al proyecto de Francisco Austrán y apoyado por el ministro¹⁰¹⁹. Finalmente, a partir de 1785 y gracias a los planos y proyectos del ingeniero Sánchez Bort, de total confianza

¹⁰¹⁵ VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sigfrido. «El Almirantazgo español de 1807: la última reforma de Manuel Godoy». *Hispania*, vol. LXXII, n.º 241. Mayo-agosto 2012, p. 477.

¹⁰¹⁶ PERONA, Dionisio A. *Op. cit.*, p. 401.

¹⁰¹⁷ VIDAL, Josep Juan y MARTÍNEZ RUIZ, Enrique. *Política interior y exterior de los Borbones*. Madrid: Istmo 2001, p. 349

¹⁰¹⁸ QUINTERO GONZÁLEZ, José. «Jorge Juan y los arsenales. La Carraca, Ferrol y Cartagena», en *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Alicante: Universidad de Alicante 2015, pp. 233 y ss.

¹⁰¹⁹ QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 2004, p. 528.

de Valdés, se hicieron diversas mejoras en las infraestructuras de La Carraca, como en los almacenes, el plano general exterior del arsenal o el hospital¹⁰²⁰.

Respecto al astillero de Cartagena, el ministro ordenó en 1785 (una vez acabada completamente la construcción del arsenal) la construcción de nuevas bombas de fuego para mejorar la infraestructura, e incluso se proyectó un canal para abrir el río Segura al transporte directo de maderas para facilitar el suministro y abaratar los precios¹⁰²¹. Contando con el beneplácito de Valdés, cuya instrucción ilustrada lo hacía sensible a los progresos tecnológicos, se empezó a estudiar en 1785 el uso del carbón de piedra para la maestranza, aspecto este verdaderamente novedoso ya que en aquel tiempo ni siquiera se sabía bien ni la utilidad ni la rentabilidad de este progreso científico. Sin embargo, gracias sin duda a la buena acogida del secretario, se emitió una cédula en 1789 que fijaba ya la normativa para la extracción y uso del carbón¹⁰²².

Valdés fue siempre muy receptivo a la problemática técnico-tecnológica de la fábrica de navíos. Conocedor de la importancia de armonizar (por fin) tanto una técnica constructiva concreta como unos modelos estandarizados, se constituyó en un gran defensor del ingeniero José Romero Landa y su infatigable búsqueda de navíos de alto porte, y gran poder de fuego, aunque maniobreros y veleros. En este sentido, Valdés apostó decididamente por la ingeniería e ingenieros españoles.

Efectivamente, destinado Landa al Astillero de Guarnizo en 1765, publicó el importante tratado *Reglamento de las Maderas Necesarias para la Fábrica de los Baxeles del Rey* en 1784, logrando el favor de Valdés hasta que en 1786 se le entregó el cargo de ingeniero principal sustituyendo a Gautier¹⁰²³. Este Reglamento acabaría contribuyendo decisivamente a la labor de concentrar la fábrica naval en portes específicos tanto de navíos como de fragatas¹⁰²⁴, generando el subsiguiente notable ahorro de maderas y dinero a la Real Hacienda. Por encargo del secretario de Marina comenzó a trabajar en la estandarización de tipos de navíos desde 1783 por administración directa. Fruto de ese trabajo bidireccional entre Valdés y Landa, entre 1783 y 1785 se había diseñado ya un modelo técnico para la construcción de navíos de 3 puentes y una nueva serie de dos puentes y 74 cañones, los primeros de este porte de la Armada. La serie de estos excelentes navíos de 74 cañones se comenzó precisamente en el astillero de Cartagena en 1785, donde se construyeron 3 de los 8 navíos

¹⁰²⁰ BARROS CANEDA, José R. *Arquitectura en La Carraca durante el siglo XVIII*. Sevilla: La Voz 1989, pp. 119-125

¹⁰²¹ PÉREZ-CRESPO, María Teresa. *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editora Naval 1992, pp. 55 y 125.

¹⁰²² *Ibidem*, pp. 165-166.

¹⁰²³ PRIETO ROMERO, Juan José y MARTÍN MARAVER, M^a Ángeles. «José Joaquín Romero Fernández de Landa, oficial científico precursor de la ingeniería naval española». *Revista general de marina*, Vol. 271. Noviembre 2016, pp. 600-601.

¹⁰²⁴ DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María. *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de marina en el siglo XVIII*. La Coruña: Universidad da Coruña 1998, p. 328.

totales¹⁰²⁵: *San Ildefonso* (1785), *San Francisco de Paula* (1788) y *Conquistador* (1791)¹⁰²⁶. El *San Ildefonso* representó la culminación de la arquitectura naval española y uno de los mayores logros de Romero Landa¹⁰²⁷. Con el fin de lograr la mayor maximización de recursos posible, los proyectos del ingeniero español fueron concentrados en Cartagena y Ferrol, excepto los navíos de tres puentes que quedaron repartidos entre Ferrol y La Habana. Aunque los principales proyectos de navíos de Landa fueron los de 112 y 74 cañones, desarrolló igualmente una última serie estandarizada de navíos de 64 piezas, los últimos del siglo XVIII, y acabados en los astilleros de Cartagena, Ferrol y La Habana¹⁰²⁸, donde se concentró casi toda la fábrica naval en la etapa de Valdés.

Paralelamente, y para lograr la mayor eficacia técnica en la construcción de estos nuevos gigantes de tres puentes y 112 cañones, Landa propuso a Valdés, y este aceptó, agrupar la fábrica de los mismos en los dos astilleros de mayor tradición naval del momento: Ferrol y La Habana. Siempre bajo la dirección y planos de Landa se acabó felizmente la serie proyectada. En Ferrol, el *Santa Ana* (1785), *Salvador del Mundo* (1787) y *Reina Luisa* (1791), y en La Habana, *Mexicano* (1786), *Conde de Regla* (1786), *Real Carlos* (1787), *San Hermenegildo* (1789) y *Príncipe de Asturias* (1794), lo que da buena cuenta de la enorme importancia que seguía teniendo el astillero cubano¹⁰²⁹.

De igual manera, el ministro Valdés le comunicó a Landa en octubre de 1785 la necesidad de llevar a cabo la misma estandarización para las nuevas fragatas a construir. El proyecto enviado por el ingeniero ese mismo año fijó la nueva tipología de las fragatas en dos puentes y 34 cañones, comenzándose inmediatamente la construcción de la nueva serie en Cartagena y Ferrol¹⁰³⁰. Con ligeras modificaciones, Landa elaboró también una serie de fragatas de 34 cañones llamadas *mahonesas* por haber sido construidas en Mahón, pequeño astillero dependiente del de Cartagena, acabándose entre 1789 y 1797 las siguientes unidades: *Mahonesa* (1789), *Esmeralda* (1791), *Diana* (1792), *Venganza* (1793), *Ninfa* (1795) y *Proserpina* (1797)¹⁰³¹. Esta nueva labor constructiva, junto con la serie de los «ildefonsinos» (navíos de

¹⁰²⁵ Los otros cinco fueron: *San Telmo* (1788), *Europa* (1789), *Intrépido* (1790) y *Monarca* (1794), en el arsenal de Ferrol, y *San Pelayo* (1791), en La Habana.

¹⁰²⁶ DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María. «José Romero Fernández de Landa, primera patente de ingeniero de Marina, y la construcción de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes», en *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Madrid: Museo Naval 2015, p. 244.

¹⁰²⁷ VALDÉZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 356-358.

¹⁰²⁸ Estos fueron el *San Fulgencio* (1787, Cartagena), *San Leandro* (1787, Ferrol) y *San Pedro de Alcántara* (La Habana, 1788). DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María. *José Romero Fernández de Landa. Op. cit.*, p. 250.

¹⁰²⁹ DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María. «José Romero Fernández de Landa, primera patente...». *Op. cit.*, p. 244.

¹⁰³⁰ QUINTERO GONZÁLEZ, José. «La construcción naval española en el siglo XVIII. En busca del equilibrio en los sistemas constructivos», en MARTÍNEZ SHAW Carlos y ALFONSO, Marina (coords.). *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX). Quince estudios*. Madrid: UNED 2010, p. 1798.

¹⁰³¹ DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María. *José Romero Fernández de Landa... Op. cit.*, p. 269.

74 cañones que recibieron tal nombre por el primero de la serie), revitalizaron el astillero de Cartagena, construyéndose en él además las fragatas *Santa Casilda*, *Santa Brígida*, *Santa Florentina*, *Nuestra Señora de la Soledad* y *Perla* hasta 1789¹⁰³². Esta excelente labor tecnológica imbricada en el seno de la ingeniería naval autóctona, prueban que la revitalización del Cuerpo de Ingenieros llegó con Landa, posiblemente, a su punto culminante del siglo¹⁰³³, con una fábrica naval esencialmente española y de enorme calidad técnica¹⁰³⁴.

En el mismo sentido, un ingeniero naval originario de Cartagena y que era el segundo de Romero Landa, Julián Martín y de Retamosa, que con anterioridad había estado envuelto en el proyecto del diseño estandarizado de los navíos de 74 cañones (aunque no fue aprobado)¹⁰³⁵, se convirtió en 1794 en el proyectista del navío *Montañés*, de 74 cañones, que construido en Ferrol representó una de las últimas unidades de este porte hasta que el propio Retamosa, sucesor de facto de Landa desde 1791 e igualmente de completa confianza para Valdés¹⁰³⁶, introdujo modificaciones para elevar el porte de dos nuevos navíos (*Neptuno* y *Argonauta*) hasta los 80 cañones, construidos ambos en Ferrol en 1795 y 1796¹⁰³⁷.

El astillero de Ferrol, como hemos visto, fue uno de los grandes beneficiados por las aspiraciones de Valdés en concomitancia con Landa y la ingeniería naval hispana. Habiendo pasado gran parte de su formación en Galicia, fue bastante normal que el ingeniero español mostrara en repetidas ocasiones una especial predilección por su mejora, acondicionamiento, perfeccionamiento técnico, e incluso por una notable expansión. Propuso una amplia gama de baterías de reformas en su astillero, que iban desde una reforma profunda del hospital de Marina y la concreción de un nuevo plano de la fábrica de betunes, hasta la ejecución de una sexta grada y un tercer dique seco según planos de 1795¹⁰³⁸. El complejo demográfico y económico del eje Ferrol-Graña fue enormemente favorecido en esta etapa, con un gran desplazamiento de población hacia el enclave naval y creciente actividad comercial regional en torno al astillero¹⁰³⁹. Lamentablemente, la relación entre la pujanza de Ferrol y su astillero la hacía sensible a los cambios coyunturales. De esta manera, e igual que respecto a los demás departamentos navales (aunque tal vez aquí

¹⁰³² GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique. *Op. cit.*, pp. 478-479.

¹⁰³³ DECINTI, Alejandro y VILLALÓN, Oscar. *Ingenieros y constructores navales españoles*. Madrid: Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales 2007, p. 17.

¹⁰³⁴ SÁNCHEZ CARRIÓN, José María. *Los ingenieros de marina motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827). Su organización, academia y realizaciones*. Tesis Doctoral. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid 2009, pp. 170 y ss.

¹⁰³⁵ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, pp. 350-351.

¹⁰³⁶ SÁNCHEZ CARRIÓN, José María. *Op. cit.*, p. 373.

¹⁰³⁷ DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María. *José Romero Fernández de Landa... Op. cit.*, p. 251.

¹⁰³⁸ *Ibidem*. p. 309.

¹⁰³⁹ GRANADOS LOUREDA, Juan A. «Un arsenal para el rey; Ferrol en el Antiguo Régimen (SS. XVI-XVIII)». *Nalgures*, Tomo VII. 2011, pp. 150-154.

el impacto fue más notorio), la crisis constructiva general después de 1795 afectó profundamente al astillero y todo su entorno industrial naval. Tal y como se especificó años después, «a partir de 1796, en que se botó al agua el último navío de línea, desapareció el bullicio y la actividad. El Ferrol deja de ser el emporio de un departamento magnífico, asombroso y pasmo de Europa, para trocarse en un espacioso hospital y vasto cementerio donde moran los espectros»¹⁰⁴⁰.

Por otra parte, la racionalización y control del gasto representó, para Valdés, tanto un objetivo estratégico (Instrucción de Floridablanca) como una necesidad presupuestaria. A tal efecto durante su mandato se reprodujo la misma eterna disyuntiva entre la construcción por administración directa o por asiento. Sin embargo, siguiendo la idea de implicar al sector privado en la industria naval en busca de un ahorro, este método tuvo especial predicamento durante su etapa, aunque generó no pocas dificultades y cierta resistencia burocrática por parte de la Administración. Pese a ello, se siguió principalmente el modelo de asiento de Romero Landa de 1783 cuando se pudieron concretar acuerdos entre la Secretaría de Marina y los asentistas, y que establecía condiciones muy duras para el contratista. Aprobado este modelo en tiempos de Valdés, llama poderosamente la atención que el reglamento original date de 13 de marzo de 1783¹⁰⁴¹, una semana antes del nombramiento oficial de Valdés como secretario de Marina (20 de marzo), lo que sin duda indica que muy posiblemente hubo discusiones previas entre ambos. En cualquier caso, a lo largo de los 29 puntos del reglamento se aprecia el notable interés de Landa porque el ingeniero mantuviese siempre el control de la construcción, tanto en el aspecto del diseño y ejecución como respecto de la vigilancia de las labores en la maestranza. La fiscalización del dinero, obviamente, representaba un elemento trascendental, fijándose tanto una fianza para el asentista como normas precisas para el pago en tres partes dependiendo del cumplimiento de las obras por parte del contratista.

En efecto, recogiendo una tradición anterior de época de Gautier por la que se habían ejecutado diversas fábricas de navíos de 68 cañones a la inglesa a cargo del asentista Manuel Zubiria en Guarnizo (al parecer con cierto éxito)¹⁰⁴², ahora se programaba volver a insertar el modelo de asiento dentro del proyecto de rearme auspiciado por Valdés. En este sentido, a partir de 1787 se introdujo en Cartagena un modelo híbrido según el cual se firmaban asientos con empresarios privados para la movilización parcial de la maestranza durante la fábrica de los navíos de 74 cañones proyectados, de manera que los beneficios (y riesgos) estuviesen asumidos a partes iguales entre la Adminis-

¹⁰⁴⁰ Representación a las Cortes españolas, elevada por el cuerpo de la Marina Real de Ferrol, de fecha 1811, cit. en GRANADOS, Juan A. «El arsenal y astillero de Ferrol en el siglo XVIII: de A Graña a Trafalgar», en *Actas del International Congress: Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors*. Madrid-Cádiz: ETSIN, 3-5 de noviembre de 2005, p. 27.

¹⁰⁴¹ AGS Marina, 371, *Condiciones bajo que debe celebrarse por asiento la manufactura de las Construcciones que se hagan en este Departamento*, Ferrol, 13 de marzo de 1783.

¹⁰⁴² VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 317.

tración y los contratistas¹⁰⁴³. Más éxito tuvo el sistema de asientos directos en La Habana donde la inserción del factor privado tenía una muy larga trayectoria y existía (al menos en principio) más actividad mercantil, y por tanto, más recursos. Así fue como en la década de 1780 se firmaron una serie de asientos privados con Benito Otón o el consorcio José Rodríguez-José Díaz para la construcción de los navíos *Real Carlos* y *San Pedro de Alcántara* que, junto con la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe*, de 34 cañones e incluida en el asiento de Rodríguez-Díaz, cumplían escrupulosamente los planos de Romero Landa¹⁰⁴⁴. El navío *Soberano*, acabado en La Habana por asiento de Eugenio Brito, último navío construido por este sistema, provocó, sin embargo, una agria polémica entre los defensores del sistema por administración estatal o por asientos privados. Pese a que los costos finales del método privado eran sustancialmente más favorables a la hacienda pública, al parecer finalmente privilegió el análisis de la calidad de los navíos que, según el dictamen de una comisión nombrada *ex profeso* para analizar el asunto, concluyó la supremacía del sistema de administración directa¹⁰⁴⁵.

El fracaso final de la concreción del modelo de asientos privados (deseado indudablemente por el tándem Floridablanca-Valdés) cabe interpretarlo, sin embargo, en clave política. El mismo modelo estratégico e institucional construido por Floridablanca tenía como finalidad última el fortalecimiento del Estado y su rol de gestor, administrador y fiscalizador de las estructuras militares, muy especialmente de la Armada. Sin embargo, la rigidez del sistema (política y estratégicamente práctico y bien diseñado en función de la coyuntura europea) chocaba frontalmente con los deseos de inserción del sector privado en los negocios navales. Como vimos en época de Acosta en La Habana, el contratista no solo desea obtener beneficios, sino también poder gestionar con cierto grado de flexibilidad su propia obra. Y en este sentido los dos elementos deseados por Floridablanca y su colega y amigo Valdés eran excluyentes entre sí. La jerarquización excesiva, el control burocrático-político de la Administración naval, y la creciente tendencia a la militarización de la Armada (a todos los niveles) eran naturalmente refractarios de los agentes privados exógenos al sistema, por la misma causa de que estos estarían demasiado sujetos a controles públicos que harían incómoda su posición, tanto en el plano técnico como en el logístico y de administración. Este fracaso del elemento privado, sin embargo, no frenó (como analizamos) ni el programa de rearme naval ni la tendencia a mejorar las infraestructuras de los astilleros y su gestión: pertenecían a esferas diferentes.

En efecto, la preocupación de Valdés por la reorganización de los astilleros y su funcionamiento interno le llevó a solicitar un estudio intensivo a Romero Landa para fijar las normas internas que evitaran sublevaciones de la

¹⁰⁴³ *Ibidem*, p. 362.

¹⁰⁴⁴ AAB Arsenales, 3779, contrata de 12 de diciembre de 1786.

¹⁰⁴⁵ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, pp. 423-425.

maestranza como la acontecida en Guarnizo en 1766¹⁰⁴⁶. De esta manera, el ministro pudo firmar el 1785 las *Leyes penales para el arreglo de la Maestranza en los Reales arsenales de Marina*, sin duda basado en el estudio-borrador previo elevado por Landa a Valdés¹⁰⁴⁷. Teniendo en cuenta que tanto la labor constructiva como la referente a la carena y reparos de los buques eran aspectos que se insertaban en los arsenales y dependían del Cuerpo de Ingenieros, Valdés mostró una especial preocupación por la formación profesional de este entramado, apoyándose decisivamente en Romero Landa. En 1785 el ingeniero español propuso a Valdés toda una serie de baterías instructivas que pasaban por un notable incremento de la formación técnica de los ingenieros en los arsenales, pero también de todos los oficiales de la maestranza. Defendió ante el ministro la necesidad de que los ingenieros fuesen considerados a todos los efectos oficiales del Cuerpo General, así como que asumieran competencias de los ayudantes y delineadores¹⁰⁴⁸. Valdés no solo apoyó esta iniciativa sino también la de que los futuros ascensos de los ingenieros pasasen por un examen en la Academia de Guardiamarinas en presencia del comandante del Cuerpo en el Departamento como condición previa a cualquier ascenso¹⁰⁴⁹. En el verano de 1789 Landa continuó con su profunda reforma de formación técnica proponiendo a Valdés un *Plan de arreglo por clase de ingenieros de Marina* que sería comunicada meses después al capitán general de la Armada Luis de Córdoba¹⁰⁵⁰, y que suponía de facto una reforma de la Ordenanza vigente de 1776. En 1791 introdujo una nueva reforma que apuntaba al mantenimiento de al menos 20 ingenieros navales permanentes en los astilleros, que incluía no solo a los peninsulares sino también a La Habana¹⁰⁵¹, y que fue enteramente aprobado por Valdés y el rey en otoño del mismo año¹⁰⁵². Con esta medida el Cuerpo de Ingenieros navales aumentó aunque siempre se mantuvo a unos bajos niveles debido a su alta capacitación técnica¹⁰⁵³. Se estaba, en cualquier caso, caminando a pasos agigantados hacia la gran obra de Valdés: Las Ordenanzas Generales de 1793.

Para concretar la obra de Valdés solo quedaba encontrar el mecanismo que sirviese como armazón a través del cual insertar los componentes reformistas que, en perfecta armonía con Floridablanca, se estaban propiciando en los aspectos navales. Encontrar el equilibrio interno del aparato administrativo de la Armada resultaba vital. Lograr una armonización entre una Administración profundamente militarizada y el rol de la Armada aconsejaba poner al día los instrumentos legales, normas y reglas que determinaban las actividades

¹⁰⁴⁶ MERINO, José P. *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid: Fundación Universitaria Española 1981, p. 75.

¹⁰⁴⁷ DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María. *José Romero Fernández de Landa... Op. cit.*, p. 303.

¹⁰⁴⁸ SÁNCHEZ CARRIÓN, José María. *Op. cit.*, p. 131.

¹⁰⁴⁹ *Ibidem*, p. 132.

¹⁰⁵⁰ AAB Ingenieros, Generalidad, 3417, 1 de septiembre de 1789.

¹⁰⁵¹ SÁNCHEZ CARRIÓN, José María. *Op. cit.*, p. 135.

¹⁰⁵² AAB Ingenieros, Generalidad, 3410.

¹⁰⁵³ MERINO, José P. *Op. cit.*, p. 63.

de la Marina estructuralmente. Y en este sentido nada sería más útil que unas nuevas ordenanzas generales a las que, muy acertadamente, se las ha calificado como la búsqueda de un consenso estratégico en el seno de la Marina¹⁰⁵⁴.

Efectivamente, redactadas por José de Mazarredo por encargo directo de Valdés, las nuevas ordenanzas suponían la culminación de un largo proceso de reordenamiento interno de la Armada desde lo administrativo y financiero, representando al mismo tiempo un perfecto ejemplo del reformismo de sus inspiradores. El desarrollo de los arsenales, armamento, formación técnica y búsqueda de cierta independencia de los suministros vía industria nacional de madera¹⁰⁵⁵ o de artillería¹⁰⁵⁶, forzaron a Valdés-Mazarredo a encontrar, en el nuevo cuerpo legal diseñado, una adecuada confluencia de los aspectos organizativos, contables y administrativos de la Armada junto a aquellos que trataban los deberes y derechos de cada empleo y rango¹⁰⁵⁷. Vista desde esta perspectiva, las Ordenanzas de 1793 eran realmente un cuerpo legal integral y totalizante, tanto en su contenido como en su espíritu.

Comenzado el encargo por Mazarredo en 1784, el texto final comprendía 5 tomos en los que se llegaba a una imbricación absoluta de los diferentes aspectos navales, incluyendo cierta armonía entre el Cuerpo del Ministerio y el Cuerpo General, en disputa durante todo el siglo. La idea última tras su publicación en 1793, fue la de asumir que la Armada representaba un conjunto casi orgánico de trascendencia política, económica y social, cuya misión y objetivos debían estar determinados por el interés del Estado y la salvaguarda de la concepción ilustrada del momento. Lejos de ser un texto enclaustrado en los componentes fiscales o jurisdiccionales, las nuevas Ordenanzas asumían un papel integrador de las diferentes partes, en la que cada elemento era analizado por separado (Justicia, Arsenales, Cuerpos de la Armada, etc) pero todos confluyentes respecto de la estrategia global. Mazarredo logró, de esta forma, aunar criterios, cohesionar contenidos, y evitar que una de las partes fuera refractaria a la otra.

Se obtuvo de esta forma, y pese a su innegable e inevitable carácter reglamentista, un texto técnica y políticamente perfecto, hijo directo de los aires reformadores ilustrados de sus inspiradores. Al contrario que en otras disposiciones legales, ninguno de los cuerpos está supeditado a los demás, y aunque hay una evidente preocupación por la fiscalización y control de los recursos de la Armada, ya no se trata de un cuerpo legal centrado en los elementos materiales y tangibles, sino relacionado con la posición política y militar de los comandantes de los astilleros.

¹⁰⁵⁴ GUIMERÁ, Agustín y GARCÍA, Nélica. «Un consenso estratégico: las Ordenanzas Navales de 1793». *Anuario de Estudios Atlánticos*, vol. 2, núm. 54. 2008, pp. 43-81.

¹⁰⁵⁵ DE ARANDA Y ANTÓN, Gaspar. «La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII». *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia Naval*, n.º 33. 1999, pp. 43-69.

¹⁰⁵⁶ TORREJÓN CHAVES, Juan. «La artillería en la Marina española del siglo XVIII». *MILITARIA, Revista de Cultura Militar*, n.º 10. 1997, pp. 296-302.

¹⁰⁵⁷ GUIMERÁ Agustín y GARCÍA, Nélica. «Un consenso...». *Op. cit.*, p. 51.

Significó, finalmente, una obra tan equilibrada respecto del funcionamiento de la Marina, que su influencia trascendió a la de la propia Armada española, pues este texto fue la base articular de muchas marinas hispanoAméricanas del siglo XIX¹⁰⁵⁸.

No hay duda de que representó, muy posiblemente, el último gran servicio de Antonio Valdés a la Real Armada española.

El periodo de los tres puentes y las últimas construcciones

La época inmediatamente posterior a 1785 va a estar caracterizada en su dinámica interna por dos periodos muy marcados. Por un lado, y hasta 1795, el astillero de La Habana va a disfrutar de un nuevo momento de esplendor y revitalización constructiva gracias a la energía mostrada por Valdés quien, como hemos visto, mostró una muy poco disimulada predilección por el rearme naval y el astillero cubano. Durante esa década, del astillero surgieron con fuerza la mitad de toda la producción de navíos españoles del periodo, incluyendo la extraordinaria serie de navíos de tres puentes, con cinco unidades. Fue un ejemplo más de la enorme capacidad que tenía La Habana para reponerse de su crisis financiera interior y de los vaivenes de la guerra finalizada en 1783.

Por otra parte, la etapa de 1795 a 1806 va a representar el rápido declive del astillero en relación directa con la crisis política iniciada tras el abandono de Valdés como secretario de Marina, y subsiguientemente, la coincidencia con un brusco cambio de dirección y planificación estratégica de la Armada, que incidirá dramáticamente en los destinos de La Habana. Después de 1795 la gran obra soportada durante años por Floridablanca y Valdés se vino abajo rápidamente socavando las mismas bases de la existencia de la Armada como fuerza operativa y eficaz al servicio del Estado. Los acontecimientos políticos ya descritos, y que en rápida sucesión después de 1793-1795 generaron escenarios completamente diferentes a los defendidos y argumentados por Valdés y el secretario de Estado, modificaron tan brusca y velozmente la gestión, posibilidades y misión de la Armada que provocaron un efecto dominó en La Habana, desplazándola como uno de los grandes ejes del programa naval, y sumiéndola en una crisis de la que no se repondrá jamás. El desastre de Trafalgar en 1805 y las órdenes de Madrid de canalizar todos los fondos posibles de América para hacer frente a la deuda, representaron dos hechos entrelazados con hondas repercusiones en La Habana y su astillero. Finalmente, la triste supeditación de Carlos IV-Godoy al poder creciente del emperador francés Napoleón, tuvo un impacto directo en la descomposición de la Armada española que incluía, obviamente, el otrora gran astillero habanero.

¹⁰⁵⁸ Véase: BAO, Alberto. «Las ordenanzas de 1793. Antecedente jurídico de la Prefectura naval argentina». *Guardacostas*, N.º 57, Año 1985; CARMENÑO, Jenny del Carmen. *El fuero militar en Colombia*. Tesis de grado. Bogotá: Universidad Pontificia Javeriana 2004; TROMBEN, Carlos. *Las ordenanzas generales de la Armada española. Su influencia en Chile*. Sf.

Durante el año de 1785 hubo importantes cambios en las jerarquías políticas regionales que iban a afectar la dinámica del astillero de La Habana. Por de pronto, en mayo, Bernardo de Gálvez, vencedor de los ingleses en Mobila y Penzacola, y sobrino del ministro de Indias José de Gálvez, era ascendido al virreinato de Nueva España. Sin duda una gran recompensa por sus logros en la pasada guerra. En diciembre del mismo año se produjo, igualmente, un relevo en la Capitanía General de Cuba, que recayó en José de Ezpeleta con el rango de brigadier. El nuevo capitán general de Cuba era un viejo conocido de Gálvez, con quien había servido en las campañas contra los ingleses de la Florida, ocupando además en 1783 el gobierno interino de la Luisiana y la Florida Occidental cuando Bernardo hubo de ausentarse y por recomendación suya. Ezpeleta contrajo también en aquellos años matrimonio en La Habana con María de la Paz Enrile, proveniente de una rica y poderosa familia de hacendados, lo que lo conectaba inmediatamente con la élite local y su influencia¹⁰⁵⁹. El tándem Gálvez-Ezpeleta representaba, en cierta forma, el mismo espíritu de concordia y acuerdo que el formado por Floridablanca y Valdés. Lamentablemente, la prematura muerte de Gálvez en noviembre de 1786 cercenó una colaboración con Ezpeleta que estaba siendo bastante positiva para los intereses de Cuba.

Casi simultáneamente se produjo el tercer cambio significativo. En efecto, por orden de 27 de julio de 1784 el ministro Valdés determinó el relevo del comandante de Marina de La Habana, Francisco de Borja, por el teniente general de la Armada Francisco Javier de Morales¹⁰⁶⁰. Es difícil no ver la sustitución de Borja tanto una respuesta de Madrid ante sus permanentes quejas respecto de la situación financiera del astillero, como un intento por insuflar aire fresco en un encargo tan importante para la estrategia española en América como era la Comandancia habanera. Al fortalecerse la posición de España tras su victoria en la guerra de 1783, resultaba bastante estratégico forzar un relevo en el área caribeña más determinante con hombres cuyos conocimientos, formación e ideas fuesen en paralelo con el equilibrio preconizado y demandado por Madrid. En este sentido, el eje Virreinato-Capitanía General de Cuba-Comandancia de Marina resultaba vital para los intereses navales y los cambios introducidos en 1785 buscaban ese equilibrio regional tan deseado por los intereses imperiales de España.

Aunque en general las relaciones entre Ezpeleta y Morales fueron de colaboración (indudablemente era el deseo original cuando se produjeron los relevos), hubo ciertas tensiones a causa de los diferentes rangos militares, ya que Morales, como teniente general, estaba por encima del brigadier Ezpeleta. Sin embargo, estas fricciones, más protocolarias que de fondo, acabaron siendo resueltas por el gobernador de Cuba con innegable mano izquierda¹⁰⁶¹.

¹⁰⁵⁹ AMORES CARREDANO, Juan Bosco. *Cuba en la época de Ezpeleta (1785-1790)*. Pamplona: EUNSA 2000, pp. 11-13.

¹⁰⁶⁰ AAB Expediciones a Indias, 3. Valdés a Borja, 2 de noviembre de 1784.

¹⁰⁶¹ AMORES CARREDANO, Juan Bosco. *Cuba... Op. cit.*, p. 305.

En cualquier caso, el problema jurisdiccional entre ambas autoridades estaba ya previsto en Madrid. De hecho, cuando en octubre de 1784 se estaba disponiendo Morales para embarcar rumbo a La Habana recibió una carta de Valdés en la que se le pedía que mantuviese «la mejor armonía con las demás jurisdicciones» en caso de que hubiese discrepancias, pero que en última instancia «se conforme con lo que dispusiese el gobernador»¹⁰⁶² siempre que ello no implicase un grave daño para sus intereses, es decir, para la Marina. Con esta advertencia se querían evitar choques bruscos entre el Ejército y la Marina, tratando de imbricar ambos componentes en la visión global de la defensa aunque para ello el propio ministro de Marina señalase a Morales que, en efecto y en última instancia, estaba supeditado al gobernador y capitán general de Cuba.

Mientras llegaba el nuevo comandante de Marina, Borja seguía ejerciendo sus funciones y cumpliendo órdenes. Como se recordará, el último navío botado fue el *Bahama*, en 1780, pero a causa del estallido de la contienda un año antes las órdenes de construir un navío de tres puentes (luego dos) habían quedado paralizadas. A lo largo de 1784 Bonet recordó en varias ocasiones a Valdés este hecho. Aunque desde el 25 de octubre de 1783 Borja tenía órdenes de construir dos navíos de tres puentes¹⁰⁶³ (incluso ya tenían asignado los nombres, los futuros *Mexicano* y *Conde de Regla*) lo cierto es que no había dinero. Varias convincentes cartas al secretario de Marina fueron suficientes para que este determinara el 21 de febrero que se frenara la construcción de dichos navíos hasta nueva orden¹⁰⁶⁴ y que mientras tanto se fuese reuniendo toda la madera posible. Puesto que el acopio de madera era fundamental para cumplir con las órdenes de construir los mencionados navíos, Borja convocó inmediatamente una Junta naval en la que se decidió la construcción de dos embarcaciones de 18 cañones para transportar el maderamen, informando con felicidad en agosto de 1784 que una de ellas se había concluido¹⁰⁶⁵.

Y mientras se ordenaba la reanudación de la fábrica naval, Borja seguía insistiendo en las peticiones de dinero. Las dificultades dinerarias del momento fueron constantes y son la esencia de los últimos meses del mandato de Borja. La guerra de 1783 había resultado tan costosa que inmediatamente después se produjo una contracción de capital mexicano que afectó decisivamente las normales labores de la maestranza. Sin embargo, tanta insistencia acabó teniendo fruto ya que finalmente una orden de 25 de agosto de 1784 determinó el envío de socorros desde México a la Marina aunque sin especificar aún su destino final. El comandante del astillero no pudo, en cualquier caso, disfrutar tan buena noticia puesto que seguidamente acabó siendo informado de su inminente relevo.

¹⁰⁶² AAB Expediciones a Indias, 81, Valdés a Morales, 22 de octubre de 1784.

¹⁰⁶³ Desde el 26 de septiembre ya se había ordenado al virrey de México el envío del dinero para estos navíos. AGNM Marina, Tomo 83.

¹⁰⁶⁴ AAB Arsenales, 3764, Valdés a Borja, 21 de febrero de 1784.

¹⁰⁶⁵ AAB Arsenales, 3764, Borja a Valdés, 21 de agosto de 1784.

En efecto, el 6 de enero de 1785 arribaba a puerto el nuevo comandante Francisco Javier de Morales. Debemos suponer que la llegada de su sustituto no debió sentarle bien a Borja, ya que la primera carta que envió Morales a Valdés (13 de enero) mostraba un directo reproche a su antecesor que, según Morales, pese a que se encontraba embarcado en el *Bahama* para regresar a España, aún no le había transferido oficialmente el mando de la Comandancia de Marina. No resulta difícil imaginar la frustrante situación de Borja tras largos años de trabajo en La Habana para ser relevado justo cuando un nuevo y ambicioso plan de construcción de navíos de tres puentes iba a comenzar.

Sin embargo, el mismo día que Borja le hacía entrega del mando a Morales (14 de enero), le proporcionaba una carta en la que dibujaba un cuadro exacto de la situación en la que dejaba el astillero, al mismo tiempo que le señalaba los problemas presentes y futuros con los que tendría que lidiar. Esta especie de relación de Mando constituye un documento de gran importancia al permitirnos visualizar una radiografía de la situación general del astillero justo antes de la reanudación del programa naval. Ningún otro comandante del astillero o responsable del mismo, ni antes ni después, ofrecería a su sucesor instrucciones precisas sobre los problemas a los que habría de enfrentarse, y supone igualmente un ejemplo del alto grado de profesionalidad al que habían llegado algunos altos oficiales en la Armada.

El primer elemento que señaló Borja a su sucesor estaba relacionado directamente con la economía del astillero. Le indicó abiertamente que las Ordenanzas de Arsenales vigentes (de 1772) que, como se recordará, dictaminaban la forma en que habría de elaborarse los presupuestos en los departamentos navales, no había podido cumplirse, como tampoco la separación de ramos. La causa había sido la escasez de dinero y las penurias pasadas que habían forzado a actuar bajo criterios de urgencia. Como resultado, Borja indicaba que se había visto obligado a atender los gastos más urgentes, que eran los relacionados con el corte de maderas, como único modo de evitar que los operarios huyeran del astillero «con los mayores perjuicios, por la gravísima dificultad de reunirlos»¹⁰⁶⁶. Además señalaba que una Real Orden de 23 de junio de 1784 había rebajado el presupuesto del astillero a 650.000 pesos, por lo que se hacía absolutamente indispensable el control de la economía. Morales se encontraba desde el primer día de su mandato con el peor de los escenarios: desajustes presupuestarios y falta de liquidez.

Seguidamente Borja revelaba cuáles habían sido sus prioridades en los últimos tiempos, siendo la principal el cuidado y mejora del hospital ya que las enfermedades habían dejado sin marinería el astillero. De igual manera había reformado los almacenes del arsenal para proteger los suministros, al parecer porque los robos se habían convertido en un mal endémico. Otra de sus prioridades señaladas fue el corte de maderas y su transporte que le habían generado innumerables problemas a causa de que los lugareños quemaban

¹⁰⁶⁶ AAB Expediciones a Indias, 3, Borja a Morales, 14 de enero de 1785.

bosques para su uso particular y se adentraban en los lugares reservados a la Marina. Esta denuncia de Borja anunciaba lo que iba a ser uno de los asuntos más preocupantes durante los próximos años: la madera de construcción y la relación con los particulares y hacendados a este respecto.

Finalmente, el comandante saliente le dejaba bastantes tareas por resolver al sin duda preocupado Morales. Por una parte, el control del tráfico ilegal en torno a La Habana que provocaba lógicas pérdidas a la Real Hacienda, por lo que señalaba la necesidad de expandir los guardacostas; por otro lado, los asientos con el astillero, que él recomendaba como más útiles y beneficiosos que la administración directa; y finalmente, la grave falta de marineros que hacía que incluso si se acabasen navíos estos no pudieran navegar, recomendándole que diseñara alguna política para mejorar la matrícula¹⁰⁶⁷.

El cuadro descrito por Borja en enero de 1785 tenía luces y sombras. Aunque se acreditaba una gran labor en el astillero durante su mandato, esta había estado fundamentalmente relacionada con la logística del puerto y arsenal. Resultaba inútil tratar de expandir un programa naval más ambicioso cuando existían tantas limitaciones de dinero. Las sombras que anunciaba Borja eran muy visibles y en realidad fueron heredadas por él. Para Borja, lo mismo que para cualquier otro comandante, sin capital humano y dinerario resultaba imposible acometer medidas que fuesen más allá del mantenimiento operativo del astillero. Siendo el astillero de La Habana absolutamente dependiente de suministros y vituallas provenientes del exterior, y teniendo ya graves problemas con el único que estaba cerca (la madera), resultaba muy problemática la gestión de cualquier asunto naval. Las imprecaciones de Borja, por tanto, cabe interpretarlas como un aviso a su sucesor (y a Madrid) de que la dependencia crónica de elementos vitales estratégicamente, como el dinero y el factor humano, convertirían a la institución naval en La Habana en muy sensible a cambios bruscos, como en efecto así ocurriría una década después.

Morales no tardaría mucho en darse cuenta de que la situación descrita por su antecesor era tan mala como realmente le había señalado en aquel documento de 14 de enero, máxime si tenía en cuenta que el año anterior no había llegado de México ni un solo peso para la Marina. Sin embargo, el nuevo comandante de Marina no quería defraudar las expectativas que sin duda había puesto Valdés al nombrarlo para tan importante cargo. Eso explicaría por qué comenzó su mandato con un golpe de efecto. Tan solo un día después de su toma oficial del mando (15 de enero de 1785), realizó la puesta en grada simbólica del primer navío de tres puentes, San Hipólito, alias *Mexicano*¹⁰⁶⁸, cuya dirección técnica de construcción recayó en el ingeniero Joseph Chenard¹⁰⁶⁹. Afortunadamente para sus intereses, en marzo llegaron de México 675.000 pesos a bordo de la fragata *Santa Matilde*, indispensables para la

¹⁰⁶⁷ *Ibidem*.

¹⁰⁶⁸ AAB Arsenales, 3776, Vicente Plo a Valdés, 12 de agosto de 1786.

¹⁰⁶⁹ AAB Consignaciones, 7201, 4 de febrero de 1786. Chenard era el director de Construcciones desde 1781.

concreción de semejante obra¹⁰⁷⁰. Pese a esta remesa, la situación estaba lejos de ser positiva. Morales generó una amplia y recurrente documentación en la que, apoyado por la Junta naval, solicitaba fondos de forma permanente a México justificándose en diversas resoluciones de España. Detectó enseguida que la situación, en efecto, era crítica, porque durante los dos años precedentes el dinero entrado en la Tesorería de La Habana había sido utilizado casi sistemáticamente para amortizar la enorme deuda de la guerra¹⁰⁷¹. Rescató documentación de su predecesor a través de la cual pudo comprobar el desorden de los presupuestos. En otoño de 1784, el comandante Borja incluso había dado un ultimátum a la Junta naval solicitándoles presupuestos arreglados a las Ordenanzas, con determinación de los ramos y especificidad de los gastos. Ahí pudo constatar cómo las necesidades reales de gasto ascendían a 778.998 pesos frente a un presupuesto asignado de 650.000¹⁰⁷². Es muy posible que en ese momento Morales entendiese por qué Borja hubo de suspender la construcción y tratar por todos los medios de maximizar sus escasos recursos. En tal crítica tesitura era prácticamente imposible construir el *Mexicano* sin ayuda externa, de ahí que la contribución del Cabildo de México con un enorme donativo de más de 300.000 pesos fuese fundamental para acabar el primer navío de tres puentes.

Y mientras Morales trataba de buscar recursos para la continuación del *Mexicano*, tuvo el primer enfrentamiento serio con el intendente de Ejército y Hacienda Juan Ignacio Urriza. En efecto, a finales de enero de 1785 hubo una fuerte discusión acerca del control y gestión de los guardacostas. Diversas disposiciones de 1772 y 1776 habían ordenado la concreción de tan necesaria línea de defensa frente al contrabando y el control de los buques en Cuba, pero frente a la intención del comandante de Marina de ejercer la plena intervención de los guardacostas se encontró con la abierta oposición del intendente. Este argumentaba que la gestión y fiscalización de los mismos recaía bajo su competencia, en concreto bajo la Superintendencia de Hacienda a su cargo, ya que la función última de los guardacostas no era militar, sino la salvaguarda de los intereses de Hacienda evitando el contrabando. Morales tuvo que recurrir a Valdés para que decidiera en esta disputa, encontrándose con la respuesta de que, efectivamente, Urriza tenía razón¹⁰⁷³. A partir de ese momento, y durante años, el control naval de las unidades de guardacostas estaría bajo la supervisión del comandante, pero la gestión financiera y su fiscalización caerían bajo el control del intendente de Ejército. Morales no estaba teniendo, desde luego, un comienzo de mandato cómodo.

Tal vez para curarse en salud respecto de las dificultades, el comandante notificó a Madrid en junio de 1785 que la falta de marinería era crónica. De hecho expuso que los dos buques en puerto que estaban destinados a viajar a

¹⁰⁷⁰ AGI Santo Domingo, 1865. Cuentas de Real Hacienda.

¹⁰⁷¹ AGS Marina, 595 y 7194.

¹⁰⁷² AAB Consignaciones, 7195, Borja, 1 de septiembre de 1784.

¹⁰⁷³ AAB Expediciones a Indias, 13, Valdés a Morales, 25 de marzo de 1785.

España (navío *Santiago* y fragata *Santa Rosalía*) no disponían de suficientes marineros por lo que se había visto forzado a realizar una leva general en la noche del 21 de junio (nocturnidad y alevosía), avisando además de que hacía falta más dinero para concluir el *Mexicano*. Finalmente lanzaba un aviso a navegantes: aunque se botara el buque de tres puentes no habría manera de enviarlo a España para su inspección al carecer completamente de marinos¹⁰⁷⁴. Afortunadamente para Morales, no todo podían ser problemas y malas noticias. En el verano llegó de España a bordo del navío *San Felipe* un importante cargamento de suministros para la construcción naval (principalmente férricos) por valor de 23.246 pesos¹⁰⁷⁵, y en agosto arribó al puerto la fragata *Santa Águeda* con 764.900 pesos de México¹⁰⁷⁶, absolutamente indispensables en aquella tesitura.

Estas entradas de material y dinero representaron un alivio para el comandante de Marina pero también una oportunidad para tratar de poner claridad en las cuentas y necesidades futuras del astillero. Así, mientras proseguía la fábrica del *Mexicano*, envió a Madrid una detallada nota en la que precisaba que los fondos necesarios mensualmente para atender su ministerio ascendían a 50.426 pesos y que incluía el mantenimiento de un navío y dos fragatas que debían estar permanentemente en puerto¹⁰⁷⁷. Lo interesante de este documento es que Morales trataba de ajustarlo al presupuesto anual de 650.000 pesos (como hizo constar en la explicación previa) pero dejando de lado el apartado de construcción naval, sin duda, el más costoso de todos. Sin embargo, en una nota separada enviada días después (y firmada al completo por toda la Junta naval) precisaba una larga lista de necesidades de suministros y géneros indispensables para construir el segundo navío de tres puentes¹⁰⁷⁸. La idea subyacente era, en efecto, separar los dos componentes de gasto del astillero; uno, referente al mantenimiento estricto de las actividades navales, y el otro centrado exclusivamente en la fábrica naval. El hecho de que el presupuesto para atenciones de la construcción de navíos estuviese firmado por la Junta al completo es un claro indicador de que se quería mandar un mensaje de unidad a Madrid respecto de un problema que los maniataba permanentemente. El 26 de abril de 1786 se hacía más explícita las necesidades dinerarias y el déficit total del astillero al indicarse que todos los gastos anuales significarían un mínimo de 681.907 pesos, lo que suponía un déficit presupuestal de 31.907 pesos, sin gastos extraordinarios¹⁰⁷⁹. El mensaje para el virrey y Madrid era bastante evidente.

Finalmente, tanto esfuerzo durante el duro primer año de mandato de Morales tuvo su recompensa. En efecto, el 20 de enero de 1786 se publicaba

¹⁰⁷⁴ AAB Expediciones a Indias, 3, Morales a Valdés, 22 de junio de 1785.

¹⁰⁷⁵ AAB Arsenales, 3771, Informe del Departamento de Marina de Ferrol, de 10 de agosto de 1785.

¹⁰⁷⁶ AGI Santo Domingo, 1865. Cuentas de Real Hacienda.

¹⁰⁷⁷ AAB Consignaciones, 7201, 11 de noviembre de 1785.

¹⁰⁷⁸ AAB Consignaciones, 7196, 28 de noviembre de 1785.

¹⁰⁷⁹ AAB Consignaciones, 7201, 26 de abril de 1786.

en la *Gaceta de Madrid* la noticia de que el *Mexicano*, del porte de 112 cañones, había sido botado. Aunque se hacía hincapié en que el navío había sido concluido en el tiempo record de 11 meses¹⁰⁸⁰, lo cierto es que las labores de culminación del mismo continuaron hasta el 30 de junio. La documentación que poseemos es muy explícita al respecto, e indica igualmente la cifra final del costo del primer tres puentes habanero: nada menos que 328.450 pesos, de los que 252.614 habían sido erogados a lo largo de 1785¹⁰⁸¹.

Sin embargo, la terminación de un navío de tal porte representaba un inconveniente en la situación en la que se encontraba el astillero. Pronto se hizo patente que la endémica falta de personal naval haría que el buque no pudiese seguir a España para el análisis e inspección técnica pertinente. El comandante de La Habana solicitó inmediatamente ayuda a las autoridades de Madrid quienes aprontaron en tiempo realmente record dos buques con la tripulación completa para el *Mexicano*. En efecto, a finales de febrero de 1786 partían de Ferrol los dos buques con 774 hombres de los que casi 400 pertenecían a la marinería estrictamente hablando (artilleros, marineros y brumetes)¹⁰⁸². Tras un largo periplo, los buques arribaron a puerto casi dos meses después.

Aun no se había concluido el *Mexicano* cuando, siguiendo las órdenes originales, se puso en grada el nuevo navío de tres puentes (*Conde de Regla*) el 19 de diciembre de 1785. En esta ocasión la dirección de la construcción recayó en el nuevo ingeniero ordinario Vicente Plo, fiel colaborador de Romero Landa y de total agrado de Valdés. Con Vicente Plo (cuya llegada a La Habana se produjo probablemente en enero de 1785) vino también el ingeniero y teniente de navío José María Pilon, especializado en asuntos de madera y con quien ya había trabajado Plo en el astillero de Ferrol años antes¹⁰⁸³. Con estos dos ingenieros (continuadores directos de Romero Landa) el astillero de La Habana alcanzaba su máxima concentración de técnicos altamente cualificados que seguían fielmente los planos y directrices emanadas de Madrid, y más concretamente, de la Dirección de Romero Landa. La presencia de ambos garantizará durante los siguientes años una elevada calidad de los navíos acabados en La Habana a tenor de los informes de revisión de los buques emanados en Cádiz. De hecho, fue el propio Plo quien realizó el análisis técnico del *Mexicano* y elevó un detallado informe sobre su costo y consumos de material de todo tipo durante su construcción¹⁰⁸⁴.

Gracias a este informe, sabemos que el *Mexicano* fue construido con maderas de cedro, ciprés y roble¹⁰⁸⁵, absorbiendo 36.260 codos de madera, con

¹⁰⁸⁰ Cit. en DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María. *José Romero... Op. cit.*, p. 173.

¹⁰⁸¹ AAB Arsenales, 3776, informe contador Francisco Isaza, de 12 de agosto de 1786.

¹⁰⁸² AAB Expediciones a Indias, 4, Ferrol, 11 de febrero de 1786.

¹⁰⁸³ SÁNCHEZ CARRIÓN, José María. «Los ingenieros de Marina en La Habana en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes (1783-1786)», en *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Madrid: Museo Naval 2015, p. 238.

¹⁰⁸⁴ AAB Arsenales, 3776, Plo a Valdés, 20 de enero de 1786.

¹⁰⁸⁵ Las arboladuras eran de pino pero el informe no las incluye en el gasto.

un costo total de 135.941 pesos durante los primeros 12 meses en 1785. Teniendo en cuenta que el costo total del navío durante ese año fue de 252.614 pesos, únicamente la madera representaba el 53,8% del gasto erogado, mientras que los jornales supusieron 66.238 pesos, o lo que es lo mismo, el 26,2% del total. Llama poderosamente la atención que solo esos dos componentes asumieran prácticamente el 80% de los gastos. Navíos posteriores mostraron porcentajes distintos, lo que sin duda puede deberse a que la construcción del *Mexicano* se realizó en breve espacio de tiempo y con maderas que, en gran medida, fueron importadas a causa de los problemas con el maderamen cubano. Igualmente, hay fuertes indicios de que los precios de la madera subieron notablemente después de 1783 a causa de las dificultades de acopio por los permanentes enfrentamientos con los lugareños (y la élite).

En cualquier caso, todas las miradas estaban puestas en 1786 en la conclusión del navío *Conde de Regla*, cuyo costo iba a ser asumido por el poderoso e inmensamente rico Pedro Romero de Terreros, primer conde de Regla y por cuya generosidad se le puso tal nombre al navío. Carlos III, impresionado por el altruista ofrecimiento de sufragar los costos de un navío de 112 cañones para la Armada, dispuso poco después de su muerte que, para perpetuar la memoria de tan insigne personaje, un buque de la Armada llevara siempre su nombre¹⁰⁸⁶. Sin embargo, que el II Conde de Regla se hiciera cargo de la promesa de su padre (muerto en 1781) no significaba, empero, que el dinero llegase con prontitud. De hecho, 1786 fue un año de nuevas angustias presupuestarias ante la coincidencia de la fábrica de un navío que iba a ser sumamente costoso y la ausencia del situado naval mexicano durante los primeros meses.

Durante los primeros meses de 1786 hubo constantes llamamientos para que el virrey aprontara dinero, máxime cuando se consideraba que, en el estado tan avanzado del navío *Conde de Regla* y la fragata *Guadalupe* (de 40 cañones y comenzada a mediados del año anterior) no se podía parar la fábrica sin graves perjuicios. Sin embargo, el ingeniero Plo quiso ser muy ambicioso y en mayo de 1786 escribió a Valdés que, dada la calidad de las maderas cubanas, lo ideal sería comenzar un tercer navío de tres puentes nada más se acabase el *Conde de Regla*, e incluso un navío de 64 cañones junto a otra fragata¹⁰⁸⁷. El problema era que los deseos no siempre se ajustaban a la realidad, pese a que Valdés aprobó la continuación del programa de tres puentes con fecha de 26 de julio. Desconocemos las razones que llevaron al ingeniero a ser tan ambicioso aun conociendo las limitaciones presupuestarias, pero tenemos evidencia de que al menos una de las cartas dirigidas a Valdés sobre este asunto iba firmada también por Morales¹⁰⁸⁸. Pero es muy posible que se sintieran incentivados por el propio empuje y energía del ministro Valdés y su afán por relanzar el programa naval. En efecto, el 26 de septiembre de 1786 se

¹⁰⁸⁶ PIFERRER, Francisco. *Nobiliario de los Reinos y Señoríos de España*. Madrid: Tomo III. 1859, p. 109.

¹⁰⁸⁷ AAB Arsenales, 3764, Plo a Valdés, 29 de mayo de 1786.

¹⁰⁸⁸ AAB Arsenales, 3764, Morales y Plo a Valdés, 3 de mayo de 1786.

publicaba en la Gaceta que desde la conclusión de la guerra en 1783 se habían construido o se estaban construyendo nada menos que 5 navíos de 112 cañones, 4 de 74, 3 de 64 y 12 fragatas de 34 piezas.

La segunda mitad de 1786 fue especialmente tensa para la Tesorería de Marina. Aunque en mayo había recibido 110 cajones de plata para las atenciones de marina y la plaza¹⁰⁸⁹, lo cierto es que esas cantidades quedaron ingresadas en la Tesorería Principal y controladas, por tanto, por el intendente del Ejército. En octubre el preocupado comandante de Marina escribía al virrey conde de Gálvez (una vez más) con subrepticias amenazas de «suspensión de todo» si no conseguía dinero, porque si no llegaban los situados «de otro modo yo no tengo absolutamente de donde suplir estas erogaciones»¹⁰⁹⁰. Justo el mes anterior, el 21 de septiembre, la Junta naval ya le había remitido otra carta al virrey con ruegos permanentes y aviso de que solo le quedaban en caja 64.000 pesos, cantidad que iban a destinar al *Conde de Regla* pero que no quedaba más. No debió causar mucha impresión en el virrey porque en noviembre Morales entró en pánico escribiendo al ministro Valdés en tono verdaderamente dramático después de que supiera que hasta febrero o marzo de 1787 el virrey no enviaría nada. Presagiaba una auténtica quiebra del astillero si no obtenía dinero de algún modo. Parte de los operarios de la maestranza, ante la falta de pagos, habían huido «tierra dentro a los ingenios», sin duda, con más posibilidades de trabajar y cobrar. Igualmente anunciaba que se había dejado de pagar a «contratistas a destajo y asentistas de construcción»¹⁰⁹¹. Pese a que el virrey le había espetado que bajo ningún concepto enviase buque alguno por dinero hasta que se lo dijera, lo cierto es que la desesperación llevó a Morales a comunicar al virrey que iba a despacharle la fragata *La Liebre* «suplicando a VS no solo la más breve remesa y envío de los citados caudales del situado de estos seis meses, sino también los correspondientes al primer medio año, o al todo, del próximo de 1787»¹⁰⁹². Este cruce epistolar es una constatación palmaria de las dificultades de armonizar la reactivación de la construcción naval en plena época de contracción de gastos. Si finalmente se pudieron culminar las obras fue porque, nuevamente, se tuvo que recurrir al préstamo de más de 55.000 pesos otorgados por el marqués de Villalta, Ignacio Ponce, la Real Compañía y caja de vestuario, así como otros 50.000 transferidos por el intendente de Ejército de sus propios fondos¹⁰⁹³.

Después de muchas penurias, el 4 de noviembre de 1786 se botaba la fragata *Guadalupe*, de 40 cañones, que venía especialmente bien a la Armada toda vez que en junio del mismo año se había incendiado en puerto, y destruido, la fragata *Santa Tecla*¹⁰⁹⁴. El plato fuerte llegó inmediatamente después.

¹⁰⁸⁹ AAB Expediciones a Indias, 7 de mayo de 1786.

¹⁰⁹⁰ AAB Consignaciones, 7196.

¹⁰⁹¹ AAB Consignaciones, 7198, Morales a Valdés, 18 de noviembre de 1786.

¹⁰⁹² *Ibidem*, Morales a Gálvez, 17 de noviembre de 1786.

¹⁰⁹³ AGI Santo Domingo, 1865. Cuentas de Real Hacienda.

¹⁰⁹⁴ AAB Expediciones a Indias, 4, Morales a Valdés, 20 de julio de 1786. El incendio se produjo el 22 de junio.

En efecto, el 15 de enero de 1787 se terminaba en rosca el navío *Conde de Regla*, gemelo del *Mexicano*, y por tanto de 112 cañones también¹⁰⁹⁵. El informe técnico y financiero recayó de igual manera en el ingeniero Vicente Plo, y a través de él podemos constatar algunos aspectos interesantes.

El costo total del *Conde de Regla* fue de 289.590 pesos, muy inferior a los 328.450 pesos totales del *Mexicano* que tardó unos tres meses más en concluirse. El gasto en mano de obra del nuevo tres puentes fue prácticamente idéntico en porcentaje, aunque no en términos absolutos (26% y 75.520 pesos en operarios). Sin embargo, llama poderosamente la atención que frente a los 36.260 codos de madera, con un costo total de 135.941 pesos, absorbidos en un mismo periodo de tiempo por el *Mexicano*, el *Conde de Regla* utilizara 35.016 codos de madera con un costo de 127.593 pesos, representando un 44% del gasto absoluto del navío. Es decir, el *Conde de Regla* necesitó mucho menos madera, menor costo de la misma y un porcentaje del maderamen sobre el total del buque sensiblemente inferior al *Mexicano*. En el informe de Plo se puede encontrar una diferencia técnica que creemos es significativa respecto de un notable cambio tecnológico en la construcción del *Conde de Regla*, en teoría por dimensiones, idéntico al *Mexicano* y siguiendo los planos de Romero Landa. En efecto, el *Mexicano* utilizó en metales 12.904 pesos del presupuesto total, constatándose un uso irrisorio de cobre, plomo y latón. Sin embargo, el *Conde de Regla* (en menor tiempo de construcción) absorbió 18.826 pesos en materiales férricos, en especial cobre, plomo y latón, en cantidades muy superiores a las de su antecesor. Esto explicaría por qué la mano de obra de este último navío fue, en términos absolutos, más costosa que la generada por el *Mexicano*, ya que el trabajo de forrado en cobre y la utilización de más componentes férricos necesita una mano de obra más cualificada, y por ende, más cara.

Sabemos que el forrado en cobre estaba presente en el debate tecnológico en aquella época tratando de imitar el modelo inglés. El forrado no solo alargaba (en teoría) la vida de los buques sino que constituía una protección en acciones de combate. Una Real Orden de 15 de septiembre de 1780 parece que fue la primera manifestación legislativa sobre este asunto, pero se considera que no fue hasta 1785 cuando comenzaron a salir los primeros navíos españoles forrados en cobre¹⁰⁹⁶. Fue al parecer el propio Romero Landa (junto con las valoraciones de Mazarredo y el mismo ministro Valdés) quien tomó cartas en el asunto para implementar esta mejora técnico-tecnológica¹⁰⁹⁷. Aunque no está claro cuándo se tomó la decisión de que todos los nuevos navíos de la Armada se forrasen en cobre y ampliasen el uso de materiales férricos, lo cierto es que al menos desde 1785 es posible constatarlo en ciertos navíos de la Marina de guerra española. Por consiguiente, la utilización extensiva de

¹⁰⁹⁵ AAB Arsenales, 3779, Informe de Vicente Plo y José Pilon de 10 de marzo de 1787.

¹⁰⁹⁶ MOLA, Alfonso. «Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones del libre comercio», en *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica* Vol. II. Madrid: CSIC, 1989, p. 91

¹⁰⁹⁷ DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María. *José Romero... Op. cit.*, pp. 88-94.

esos materiales en el *Conde de Regla* no solo ahorra madera y dinero, sino que además compensaba el mayor costo de mano de obra cualificada que requería el forrado en cobre. Así pues, y basándonos en la propia documentación del ingeniero Plo, el *Conde de Regla* fue el primer tres puentes cubano en el que el forrado en cobre y el uso de materiales férricos adquirió preeminencia e importancia frente al tradicional modo de construcción naval.

El ahorro en la conclusión del *Conde de Regla* respecto del *Mexicano* no podía ocultar, sin embargo, una cruda realidad. Los costos conjuntos de ambos navíos habían representado una cifra de 618.040 pesos, una cantidad verdaderamente astronómica que explica por sí misma las enormes dificultades financieras para su terminación. Este extraordinario gasto no pasó, desde luego, desapercibido para Morales y Plo, y tendrían consecuencias inmediatas. Recuérdese que el *Santísima Trinidad*, construido en La Habana en 1769, también por administración directa, había generado un gasto de 156.085 pesos, siendo, por lo demás, un navío de cuatro puentes y mayor porte artillero. El mayor costo de navíos acabados en 1786 y 1787 no podía ser explicado por el normal movimiento inflacionista de los precios dos décadas después. Significaba, en realidad, que el modelo de fábrica naval por administración directa estaba fallando y generaba unos sobrecostos difícilmente asumibles para el Estado. Que el Estado tuviera que hacerse cargo de toda la cadena de producción estaba, sencillamente, colapsando financieramente al astillero. Habida cuenta de que la Administración se veía forzada, por la premura de construir navíos lo más rápidamente posible, a comprar fuera todos los materiales necesarios, el inevitable resultado era que los pequeños asentistas y comerciantes de La Habana subían naturalmente los precios. La coordinación entre la necesidad política de construir navíos y la economía, resultaba un binomio explosivo para las arcas del Estado. Como consecuencia se buscaría, como veremos, un cambio de modelo.

La presión ejercida sobre el virrey para que aprontara fondos a las exhaustas arcas de marina finalmente tuvo su beneficio. En efecto, el 17 de enero de 1787 la fragata *Liebre* entraba en puerto procedente de Veracruz con 500.375 pesos para la Tesorería Naval¹⁰⁹⁸. Con esta plata la Junta naval vio la oportunidad de continuar el programa naval acelerando incluso los procesos. De esta manera, y en rápida sucesión, se dictaminó la puesta en grada de un nuevo navío de tres puentes el 25 de enero, un navío de 64 cañones al día siguiente, y una fragata de 34 cañones el 28 de enero¹⁰⁹⁹. Para evitar los altos costos que habían exigido la conclusión de las dos anteriores unidades se buscó la solución del asiento privado de construcción. En efecto, el siguiente tres puentes (*Real Carlos*) fue contratado al asentista Benito Otón por valor de 68.000 pesos en rosca, mientras que al consorcio formado por José Rodríguez y José Díaz se le encomendó la construcción del navío de 64 cañones (*San*

¹⁰⁹⁸ AGI Santo Domingo, 1865. Cuentas de Real Hacienda.

¹⁰⁹⁹ AAB Arsenales, 3779.

Pedro de Alcántara) y la fragata *Santa Catalina*, por 46.800 y 23.600 pesos respectivamente¹¹⁰⁰, basándose en la tipología de contratos privados diseñada por Romero Landa desde España. Mediante estos contratos privados, el Estado se garantizaba (en principio) un mejor precio final del buque manteniendo la calidad del mismo gracias al control técnico del proceso de construcción, siempre fiscalizado por el ingeniero principal, en este caso, Vicente Plo. De igual manera, se repartían las cargas de los costos finales ya que el asentista era responsable de la manufactura pagando los jornales de los operarios, lo mismo que del cureñaje, la arboladura y el completo armamento, entre otras responsabilidades. Sin embargo, la hacienda ofrecía el material de sus propios almacenes, el calafateo de la obra, así como la motonería, herrería y composición de herramientas. Finalmente, todo el proceso quedaba bajo control y supeditación técnica del ingeniero, y el asentista comprometido a seguir las Reales Ordenanzas en caso de problemas con los operarios. De esta forma se establecía un modelo híbrido de construcción naval potencialmente beneficioso para la Hacienda, y que permitía llevar a cabo varias fábricas de buques simultáneamente. De igual forma, tampoco hay que olvidar que el contexto institucional-político apuntaba en esa misma dirección. Como analizamos páginas atrás, la Instrucción aprobada meses atrás por Floridablanca-Valdés señalaba como una prioridad estratégica la posible inserción del sector privado en el proyecto naval. Por tanto, lo que se estaba desarrollando en La Habana estaba en perfecta armonía con los dictámenes de Madrid.

Paralelamente, la firma de estos contratos en 1787 generó un resultado dinamizador de la industria naval en La Habana con efecto inmediato; efecto que sin duda se vio incrementado con la llegada de importantes remesas de México. Así, 13 de marzo arribaba a puerto la fragata *Clotilde* con 312.866 pesos, y el 26 de noviembre el navío *San Julián* con otros 357.317 de Veracruz¹¹⁰¹. La existencia ahora de dinero en tesorería junto con la inclinación de la Junta naval por insertar a empresarios privados en el negocio de la construcción, fue un catalizador atrayente para un nutrido número de comerciantes y contratistas que se enzarzaron en una feroz lucha por hacerse con alguno de los contratos venideros.

El comandante de Marina Morales y la Junta naval desde luego se frotaban las manos ante este nuevo escenario que trasladaba hacia el sector privado gran parte de las responsabilidades, disminuyendo la pesada carga financiera que hasta el momento los había asfixiado. En efecto, en diciembre de 1787 la Junta fue protagonista de esa feroz lucha por los contratos navales. Habiéndose botado felizmente el *Real Carlos* el 4 de diciembre de 1787, y la fragata *Santa Catalina* el 9 de diciembre¹¹⁰², se abría de nuevo la necesidad de continuar la construcción, máxime cuando desde diciembre del año anterior

¹¹⁰⁰ AAB Arsenales, 3779, 17 de abril de 1787.

¹¹⁰¹ AGI Santo Domingo, 1865. Cuentas de Real Hacienda.

¹¹⁰² AAB Arsenales, 3786, Plo a Valdés, 10 de diciembre de 1787.

existían órdenes para que los nuevos buques siguieran los planos del *Santa Ana*, de 112 cañones, del *San Ildefonso*, de 74, y de la fragata *Santa Rosa*, de 34¹¹⁰³ y se construyeran en rápida sucesión.

La Junta naval, en efecto, dispuso una subasta pública para la construcción por asiento de un nuevo navío de tres puentes (el cuarto de la serie) que siguiese los planos del *Real Carlos* y el mismo tipo de contrata. Tras un arduo tira y afloja en el que participaron tres consorcios distintos, el 28 de diciembre ganó la puja el mismo grupo de asentistas que había concluido el *Real Carlos* y los otros dos buques por la cantidad de 58.000 pesos. Sin embargo, inmediatamente se produjo la reacción de un consorcio rival que, no habiendo participado en la puja anterior y sin pérdida de tiempo, trasladó a la Junta al día siguiente (29 de diciembre) una mejoría de la oferta hasta un total de 55.000 pesos. El comandante de Marina no tuvo ningún inconveniente en romper el anterior acuerdo (al parecer con una argucia legal de las Ordenanzas) y otorgarle el asiento del futuro navío *San Hermenegildo* al consorcio mercantil formado por José Cabello y once compañeros más¹¹⁰⁴. Esta rivalidad en torno a la industria naval habanera prueba el gran dinamismo mercantil y empresarial que encerraba sus muros, y que solo esperaba la decisión política (y la coyuntura) para incluirse como un activo más en el proyecto de construcción de buques.

Con interés político y financiero de la Comandancia por acercar el suculento negocio naval a los agentes privados de La Habana, y el más de un millón de pesos llegados durante el año de 1787, desde luego no se iba a detener ahí el proceso. De esta manera, el 29 de enero de 1788 se remataba un asiento para la manufactura de una fragata igual a la *Santa Catalina* a favor del carpintero de rivera Carlos Prieto, por el valor de 17.870 pesos, mejorando el costo de la mencionada fragata en 5.730 pesos. Subsiguientemente, el 5 de julio del mismo año se firmaba otro asiento para la construcción de un navío de 64 cañones igual al *San Pedro de Alcántara* a favor de Antonio Laso y once compañeros más, por la cantidad de 18.300 pesos, es decir, mejorando el precio anterior respecto de dicho navío en 8.300 pesos¹¹⁰⁵. Así pues, a lo largo de los años 1787 y 1788 todos los buques construidos o en grada lo eran por asiento, rompiendo el modelo anterior de administración directa que tantos perjuicios y costos había generado a la hacienda pública.

Como es notorio, esta etapa representó un punto álgido del relanzamiento vivido por el astillero de La Habana tras años con nula o escasa actividad, y el resultado se hizo patente significativamente. De esta manera, y en rápida sucesión, se acabaron las siguientes unidades: navío *San Pedro de Alcántara*, de 64 cañones, botado el 27 de junio de 1788; fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, de 34 cañones, acabada el 15 de noviembre de 1788; navío de 112

¹¹⁰³ DE JUAN-GARCÍA AGUADO, José María. *José Romero... Op. cit.*, p. 290.

¹¹⁰⁴ AAB Arsenales, 3786, expediente sobre el asiento de 20 de enero de 1788.

¹¹⁰⁵ AAB Arsenales, 3786, expediente sobre el asiento de 5 de agosto de 1788.

cañones *San Hermenegildo*, terminado el 20 de enero de 1789, y el navío *Asia*¹¹⁰⁶, concluido en noviembre de 1789.

Aunque las dificultades presupuestarias estuvieron siempre latentes, incluso con algunos momentos críticos, el sistema de asientos permitió sostener un alto ritmo constructivo durante estos años y los siguientes. Los ahorros a la Real Hacienda y la disminución de sus responsabilidades sin duda coadyuvaron para mantener principalmente el método de contrataciones privadas mixtas hasta que por Reales Ordenes de 1 de julio de 1792 y 4 de septiembre de 1793 se volviese al antiguo sistema de administración directa¹¹⁰⁷. Como resultado (aunque unido a otros importantes factores) el astillero dejó de construir lentamente hasta que cesó toda actividad.

Sin embargo, no todos los actores protagonistas de este momento de esplendor constructivo pudieron visualizar sus frutos. En efecto, a comienzos de 1788 el ingeniero Vicente Plo era sustituido por el capitán de navío Francisco Autrán quien, como ingeniero director, se encargará de la dirección técnica de las siguientes construcciones hasta su muerte en abril de 1792¹¹⁰⁸. Por su parte, el comandante de Marina Javier de Morales también dejará su cargo en mayo de 1788 para ser sustituido por el que será, de facto, el último comandante del astillero hasta agosto 1805: el jefe de escuadra Juan de Araoz¹¹⁰⁹.

El nuevo responsable de la Comandancia tenía, desde luego, una notable experiencia que lo hacía especialmente idóneo para el cargo. Con más de 40 años de servicios en la Armada cuando llegó a La Habana, Araoz había comandado diversos navíos y participado en varias campañas, incluyendo durante la pasada guerra en aguas Americanas. Igualmente, había ostentado algunos empleos en los arsenales de Cartagena y Ferrol en tiempos de González Castejón, lo que le había otorgado una amplia experiencia en la gestión de astilleros. Hombre enérgico y directo, extremadamente celoso de su rango militar (tuvo alguna que otra trifulca con el intendente de Ejército al respecto), se mostró muy vigilante de la organización interna de todos los ramos del astillero hasta el punto de realizar permanentes estados de inspección. Su nutrida correspondencia nos muestra a un militar curtido, detallista, legalista y obsesionado con el control total de los asuntos navales, algo que, en aquella coyuntura, lo convertía en el oficial naval ideal para La Habana.

Los primeros seis meses de su gobierno los pasó Araoz realizando múltiples inspecciones en el astillero. Esto le llevó a determinar que la bahía y

¹¹⁰⁶ Originalmente recibía el nombre de *San Jerónimo*, pero una Real Orden de 7 de julio de 1789 lo modificó por el de *Asia*. SAN PIO, Pilar y ZAMARRÓN, Carmen. *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval*, Vol. I. Madrid: Instituto Histórico de la Marina, 1980, Doc. 85, p. 503.

¹¹⁰⁷ AAB Expediciones a Indias, 13, informe del comandante de Marina Juan de Araoz, 30 de abril de 1806.

¹¹⁰⁸ SÁNCHEZ CARRIÓN, José María. «Los ingenieros...». *Op. cit.*, p. 236.

¹¹⁰⁹ AAB Expediciones a Indias, 13, informe del comandante de Marina Juan de Araoz, 30 de abril de 1806. El 24 de enero de 1789 será ascendido a teniente general de la Armada para mantener la tradición de rango de los comandantes del astillero de La Habana.

las infraestructuras navales estaban muy descuidadas y en franca decadencia. Para el comandante de Marina la logística en torno al puerto y su bahía resultaban fundamentales para mejorar la eficacia de todos los complejos procesos que allá se llevaban a cabo. Sus informes mostraron que el complejo de edificios vinculados con la construcción y carena de navíos estaban en mal estado, así como el propio edificio de la Comandancia de Marina, que llevaba 16 años sin ser mejorado. Igualmente, el empedrado era muy deficiente y la conexión entre el astillero y la ciudad mostraba dos realidades diferentes. Araoz fue, posiblemente, el único comandante de Marina que percibió que el complejo industrial del astillero estaba profundamente integrado con la ciudad, por lo que merecía una mayor atención. De esta forma, y hasta mediados de 1789, su gestión se canalizó principalmente en optimizar las infraestructuras del puerto y astillero, mejorando la conexión con la ciudad renovando el empedrado que la unía con aquella y realizando mejoras en los almacenes. En marzo ya informaba de la conclusión de una cadena y cerca nueva a un muy bajo costo¹¹¹⁰. Su correspondencia con el gobernador de Cuba Domingo Cabello (sucesor de Ezpeleta desde abril de 1789) y Luis de Las Casas (sucesor de aquel en julio de 1790) mostró (pese a las lógicas tiranteces) una sincera intencionalidad de implicar e integrar a las dos máximas autoridades militares de Cuba en el proyecto de perfeccionamiento de los asuntos navales.

Durante su primer año de mandato, y contando con la colaboración de los ingenieros Plo y Autrán, cercó el arsenal para protegerlo por mar de los contrabandistas y reservó el espacio dedicado a la construcción naval militar con diversas estructuras. Los navíos recientemente concluidos no podían aprontarse convenientemente ante la falta de instalaciones adecuadas, en especial la referente a la composición de las arboladuras, por lo que ordenó la construcción de la *Machina*, estructura cuyos cimientos fueron puestos por Montalvo 33 años antes pero no se concluyó, y que resultaba vital para el apresto de las arboladuras¹¹¹¹. Aunque el navío *San Hermenegildo* se había concluido en enero de 1789, estaba haciendo aguas, sus palos aún no se habían puesto, y carecía de armamento¹¹¹². Esto le llevó a tomar dos decisiones. Por una parte, no comenzar la construcción de un nuevo tres puentes en tanto en cuanto no se hubieran mejorado las infraestructuras donde se construiría y se dispusiera de todo el material necesario¹¹¹³; por otra, entre finales de 1788 y 1789 acometió la construcción de dos nuevas gradas y un nuevo plano del

¹¹¹⁰ AAB Expediciones a Indias, 10, Araoz a Valdés, 23 de marzo de 1789.

¹¹¹¹ AAB Expediciones a Indias, 13, informe del comandante de marina Juan de Araoz, 30 de abril de 1806.

¹¹¹² AAB Expediciones a Indias, 10, Araoz a Valdés, 29 de abril de 1789.

¹¹¹³ Se ordenó suspender la puesta en quilla del futuro *Príncipe de Asturias* (quinto de la serie de tres puentes) hasta que el *San Hermenegildo* estuviese completamente acabado y artillado, lo mismo que las obras de la *Machina* y las nuevas gradas. Se ordenó igualmente no utilizar las maderas dispuestas para el último tres puentes, sino que se reservasen mientras tanto. AAB Expediciones a Indias, 10, Araoz a Valdés, 8 de junio de 1789.

puerto¹¹¹⁴. El dictamen técnico para estas gradas fue elaborado por Autrán el 27 de enero de 1789 y la aprobación del rey llevó fecha de 25 de marzo¹¹¹⁵.

En efecto, en abril de 1789 ya se había recibido el plano para la composición de dos gradas de construcción en el astillero¹¹¹⁶, justo al mismo tiempo que se concluía la Machina (que fue bendecida con el nombre de SA Fernando, en honor al Príncipe de Asturias) y se comenzaba por fin la arboladura del *San Hermenegildo*¹¹¹⁷. Habida cuenta del sobrecosto que estas gradas iban a significar para el limitado presupuesto de Marina, solicitó inmediatamente dinero para sufragarlas al nuevo virrey, Juan Vicente de Güemes (conde de Revilla Gigedo, titular del virreinato desde el verano de 1789, con el que tendría duros enfrentamientos), quien comenzó a aprontar fondos a finales de 1789.

Naturalmente, todas estas construcciones y mejoras en el puerto y astillero necesitaban de fuertes inversiones al tiempo que la construcción naval, aunque ralentizada, continuaba. El 4 de marzo del mismo año de 1789 podía informar a Valdés de la firma de un nuevo asiento para la fábrica de una fragata de 40 cañones que llevaría por nombre *Nuestra Señora de Atocha*. El contrato, que seguía fielmente el modelo utilizado hasta el momento, fue ganado por Manuel Castañeda y Compañeros por un total de 12.160 pesos, y se firmó tras entregar una fianza a la Tesorería de Marina de 1.500 pesos. Lo interesante de esta nueva contrata fue que se dividió entre varios empresarios cada uno de ellos especializado en una parte del proceso constructivo de la fragata. Así, José Moxica fue el encargado (siempre por contrata específica) de la obra de lo blanco y sus utensilios, por valor de 1.450 pesos; Juan de Echerra y Juan González la arboladura por la cantidad de 600 pesos; el cureñaje a Francisco Probayna por 320 pesos, y la construcción de lancha y bote a Gabriel Villarreal por valor de 625 pesos. Como el propio Araoz informaba, el contrato tenía la especial circunstancia de que se incluían cláusulas específicas para evitar los subarriendos, estando los contratistas obligados a pagar los jornales a los operarios con conocimiento del ingeniero comandante. El total del asiento, por tanto, quedaba fijado en 15.155 pesos, lo que suponía un ahorro de 2.065 pesos respecto de la anterior fragata construida por asiento *Nuestra Señora de las Mercedes*¹¹¹⁸.

Concomitante con lo anterior fue la firma en el verano de 1789 de dos nuevos contratos al mismo tiempo que se producía el relevo del ingeniero Viente Plo por Tomás Lecoqc, quien arribó al puerto de La Habana el 1 de julio de 1789 a bordo del navío *Castilla*¹¹¹⁹. En efecto, el asentista José Soroa logra-

¹¹¹⁴ AAB Expediciones a Indias, 13, informe del comandante de marina Juan de Araoz, 30 de abril de 1806.

¹¹¹⁵ *Ibidem*.

¹¹¹⁶ AAB Expediciones a Indias, 10, Araoz a Valdés, 24 de abril de 1789.

¹¹¹⁷ AAB Expediciones a Indias, 13, informe del comandante de marina Juan de Araoz, 30 de abril de 1806.

¹¹¹⁸ AAB Expediciones a Indias, 10, Araoz a Valdés, 4 de marzo de 1789.

¹¹¹⁹ AAB Expediciones a Indias, 10, Araoz a Valdés, 2 de agosto de 1789.

ba ganar el remate para la construcción del navío *Soberano*, de 74 cañones, por un costo de 27.300 pesos¹¹²⁰, mientras que Eugenio Brito se hacía cargo de la contrata de la fragata *Minerva*, de 40 cañones, por 11.970 pesos¹¹²¹ que, como se observa, había sido concedida en asiento por una cantidad inferior incluso a su predecesora, la fragata *Nuestra Señora de Atocha*.

Estas construcciones en marcha mediante asiento pudieron concluirse a tiempo y exitosamente con las botaduras de los siguientes buques: fragata *Nuestra Señora de Atocha*, 14 de octubre de 1789; navío *Soberano*, 25 de agosto de 1790, y fragata *Minerva*, el 14 de octubre de 1790¹¹²².

Sin embargo, toda esta actividad logística y constructiva a lo largo de los años 1789 y 1790 generaron fuertes tensiones presupuestarias a pesar de que en 1789 habían llegado 635.730 pesos para la Tesorería Naval en diferentes partidas¹¹²³. Consciente el comandante del astillero que sus frenéticas actividades y buena voluntad tenían un fuerte costo, documentó muy bien la naturaleza del gasto para exponerlas tanto al virrey como a Valdés de manera que dictaminasen mejorar la financiación de la comandancia. En octubre de 1789 emitió un interesante informe contable sobre el gasto real en los 9 primeros meses con la subsiguiente extrapolación para los últimos 3 del año.

Cuadro 34
GASTO ASTILLERO DURANTE 1789¹¹²⁴

TIPO GASTO	GASTO	%
SUELDOS, SALARIOS, TROPAS	319.548	35
JUBILADOS, PENSIONISTAS, INVÁLIDOS	7.226	1
MADERAS, EMPLEADOS EN SU CONDUCCIÓN Y CORTES	193.762	21
CONSTRUCCIÓN	62.171	7

¹¹²⁰ La contrata se formalizó el 31 de mayo, a destajo, AAB Expediciones a Indias, 10, Araoz a Valdés, 8 de junio de 1789.

¹¹²¹ AAB Arsenales, 3804, informe de 22 de diciembre de 1790.

¹¹²² GARCÍA-TORRALBA, Enrique. *Las fragatas... Op. cit.*, p. 362, y AAB Arsenales, 3804, informe de 22 de diciembre de 1790.

¹¹²³ AGI Santo Domingo, 1865. Cuentas de Real Hacienda.

¹¹²⁴ AAB Consignaciones, 7201, Araoz, 5 de octubre 1789. En pesos de a ocho. Elaboración propia.

TIPO GASTO	GASTO	%
CARENAS Y RECORRIDAS	30.971	3
OBRAJES Y ASENTISTAS	70.127	8
GASTOS EDIFICIOS	7.725	1
SUMINISTROS ALMACÉN NO POR CONTRATAS	17.875	2
HOSPITAL	34.443	4
VÍVERES Y HARINAS	143.339	16
EXTRAORDINARIO	17.906	2

En este informe, tras el que Araoz buscaba una solución real al desequilibrio entre lo presupuestado y lo que realmente generaba de gasto el astillero, se pueden constatar elementos que van a estar presentes durante toda esta última etapa. A pesar de generar una fuerte producción de nuevas unidades, el costo en este aspecto era escaso en comparación con los elementos logísticos y el avituallamiento. Aunque una proporción del gasto en sueldos pertenecía, lógicamente, a los empleados de la maestranza, no parece que haya una relación directamente proporcional entre los diferentes elementos anexos a la fábrica naval y el gasto respectivo. El enorme peso que tiene la compra de víveres, suministros y madera constata la realidad de la pervivencia de dos características del enclave naval habanero: ser arsenal y al tiempo astillero. Disponemos de abundante documentación en la que se constata la permanente entrada y salida de buques cuyo mantenimiento detraía fuertes cantidades y las alejaba de la construcción naval. Paralelamente, Araoz fue un comandante muy activo que mejoró ostensiblemente las infraestructuras del astillero y el puerto, además de reformar la vigilancia de almacenes y gradas implementando guardias permanentes. El mensaje que quería mandar el comandante resultaba muy evidente.

Y logró su objetivo. Porque una Real Orden de 16 de enero de 1790 elevaba la asignación del presupuesto naval de La Habana a 700.000 pesos anuales¹¹²⁵, algo que se volvería muy pronto vital ante el cambio de política de construcción naval. Sin embargo, una orden de 6 de agosto le recordaba a Valdés que de esos 700.000 pesos debía separar la «justa» cantidad para las dos gradas de construcción nuevas¹¹²⁶.

Efectivamente, cuatro días después de la orden de subir la asignación al astillero (el 20 de enero de 1790), tuvo lugar una Junta naval, presidida por Araoz, en la que el ingeniero Autrán defendió vehementemente el abandono de la política de construcción por asientos para retomar la administración directa¹¹²⁷. Los motivos aludidos por Autrán fueron los que sistemáticamente habían esgrimido los defensores de la fábrica por administración estatal, es decir, que la calidad del producto final no compensaba el mejor precio obtenido por contrata. Por supuesto, esta decisión tan drástica tomada en aquella Junta nunca pudo haberse tomado sin la aquiescencia y beneplácito del propio comandante de Marina. El pliego que elevó al final de su vida para solicitar su ascenso a capitán general de la Armada¹¹²⁸ (y que le fue denegado) recoge un detallado análisis de su trayectoria en el astillero, y en él se constata la defensa del modelo de administración directa por «la solidez de las obras, su mayor duración y otros efectos que se manifestaron»¹¹²⁹. Como consecuencia directa de esta decisión, entre mayo y diciembre de 1790 fueron puestos en grada dos nuevos buques, en este caso, contruidos por administración directa. Se trataba del navío de 74 cañones *Infante Pelayo* y la fragata de 40 piezas *Ceres*. Cuando ambos se botaron, el 22 de diciembre de 1791¹¹³⁰, se constató una realidad.

En una larga serie de informes y cartas a lo largo de 1792 se trató de justificar los resultados financieros de uno y otro modelo de construcción. El *Infante Pelayo* había costado 29.554 pesos, mientras que el navío *Soberano*, de igual porte, supuso un gasto de 27.300 pesos por asiento. Igualmente la fragata *Ceres*, concluida por administración (16.871 pesos de costo), fue ostensiblemente más cara que la *Minerva* (11.970)¹¹³¹, y tanto unos buques como otros resultaban técnicamente idénticos (planos de Romero Landa) y de igual artillado. Por supuesto, Madrid pidió explicaciones. Teniendo en cuenta la disputa permanente por el dinero y las dificultades presupuestarias, la Secretaría de Marina quería saber qué había llevado a las autoridades habaneras a tomar una decisión que perjudicaba las arcas estatales. El ingeniero principal Lecocq (que había sustituido a Autrán tras su muerte) recogió el testigo de

¹¹²⁵ AGNM Marina, Tomo 83.

¹¹²⁶ *Ibidem*.

¹¹²⁷ VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, p. 420.

¹¹²⁸ Ya era capitán general honorario de Departamento, con fecha de 16 de octubre de 1799.

¹¹²⁹ AAB Expediciones a Indias, 13, informe del comandante de marina Juan de Araoz, 30 de abril de 1806.

¹¹³⁰ AAB Arsenales, 3804, Araoz a Valdés, 24 de diciembre de 1791.

¹¹³¹ AAB Arsenales, 3804, 5 de junio de 1792.

la defensa del sistema por administración directa. Sus argumentos (y los de Araoz) fueron siempre los mismos: la calidad ofrecida por el Estado no podía ser ofrecida nunca por el asentista, ávido fundamentalmente por obtener el máximo beneficio aún a costa de rebajar la calidad del producto final¹¹³². Aunque durante esta polémica epistolar no se utilizó de forma directa, sin duda los problemas estructurales que había tenido el navío *San Hermenegildo* (construido por asiento), estuvo en las mentes de los defensores del modelo de administración directa¹¹³³. Lo que sin duda ocultaron los defensores del sistema netamente público fue que gran parte del retraso en la puesta a punto del *San Hermenegildo* se debió a que no disponía aún de lastres, arboladura ni armamento, aspectos estos que eran de la entera competencia de la Administración y que debían ser traídos de fuera de La Habana¹¹³⁴.

La pugna fue ganada por el modelo público, y el último navío construido en La Habana en el siglo XVIII (el *Príncipe de Asturias*, de tres puentes y 112 cañones) sería puesto en grada en febrero de 1792 mientras aun se resolvía el debate. De hecho, el mismo Araoz lo informó directamente a Valdés para que tuviese constancia de que el cambio hacia el sistema de fábrica por administración directa era ya irreversible¹¹³⁵. Las dos últimas fragatas concluidas en La Habana en este siglo lo fueron también por este sistema estatal: *Gloria*, en 1792; y *Anfitrite*, en 1796¹¹³⁶.

Sin embargo, las actividades en el astillero eran mucho más diversas que las meramente relacionadas con la construcción naval. De hecho, durante los años 1790 a 1792 el comandante Araoz desplegó una enorme variedad de acciones que iba desde los problemas relacionados con la financiación, hasta la logística, mejora del arsenal y la preparación y arreglo de buques.

Efectivamente, desde enero de 1789 existían órdenes de Madrid para colocar pararrayos que evitaran daños irreparables a los buques en puerto. Sin duda Araoz tomó la determinación de construirlos después de que un rayo cayera sobre el palo de mesana y dos masteleros de la fragata *Venus*, inutilizándola durante meses y obligándole a la reparación¹¹³⁷. El comandante diseñó un plan para disponer esos pararrayos en la nueva Machina, el almacén de pólvora de Marina, casa de gobierno, la comandancia y la casa de contaduría, terminándose la fabricación de los cinco y su colocación en los respectivos lugares en agosto de 1792¹¹³⁸. Por otra parte, ese mismo año acometía la importante

¹¹³² VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Op. cit.*, pp. 424-425.

¹¹³³ Recuérdese que aunque el navío se concluyó en enero de 1789, tardó seis meses más en estar plenamente terminado y operativo. AAB Expediciones a Indias, 10, Araoz a Valdés, 29 de abril de 1789.

¹¹³⁴ Estas carencias se constatan en varias cartas a Valdés del propio Araoz, AAB Expediciones a Indias, 10, 14 de febrero de 1789 y 29 de abril el mismo año.

¹¹³⁵ AAB Arsenales, 3804, Araoz a Valdés, 24 de diciembre de 1791.

¹¹³⁶ GARCÍA-TORRALBA, Enrique. *Las fragatas...* *Op. cit.*, p. 362.

¹¹³⁷ AAB Expediciones a Indias, 10, Araoz a Valdés, 24 de octubre de 1789.

¹¹³⁸ AAB Expediciones a Indias, 13, informe del comandante de marina Juan de Araoz, 30 de abril de 1806.

ampliación y mejora del hospital de Marina, vital para atender a la numerosa población de marineros, soldados, operarios y forzados que caían enfermos, costeándose este perfeccionamiento con el producto de la venta de la madera de construcción que quedaba excluida por defectuosa o inservible¹¹³⁹.

Todas estas actividades y la construcción naval estaban generando una presión sobre las arcas insostenible. En octubre de 1789 ya había dado la voz de alarma al elaborar una serie de presupuestos que mostraban la preocupación del comandante por la salud financiera del astillero de cara a los siguientes meses. Solo el presupuesto relacionado con el apartado de construcción de buques y la maestranza arrojaba unas necesidades de 258.075 pesos, de los que 55.000 estaban destinados al navío de 112 cañones que se fabricaba por asiento, otros 27.000 para el de 74 cañones, y finalmente 15.000 pesos para la fragata de 40 piezas, todos bajo contratos privadas. Igualmente señalaba 43.295 pesos a pagar al asentista de Nueva Orleans que había facilitado toda la arboladura de esos tres buques¹¹⁴⁰. Otros presupuestos (cuatro en total) hacían ascender las necesidades totales del astillero a nada menos que 880.008 pesos¹¹⁴¹. Y finalmente la construcción de una de las gradas previstas se calculaba en otros 85.074 pesos¹¹⁴². Todas estas cantidades eran completamente inasumibles para el presupuesto de la comandancia, toda vez que en marzo de 1790 se señalaba en otro informe que las deudas actuales de la Marina ascendían a 202.842 pesos¹¹⁴³. En relación con esto, la situación financiera empezó a hacerse crítica en el verano de 1790 a causa de que el virrey de México comenzó a tomar por costumbre el envío del situado naval en pequeñas cantidades de unos 25.000 pesos cada vez. Si la intención del virrey Revilla Gigedo era la de «controlar» de alguna manera los gastos del astillero, desde luego se convirtió en una solución bastante mezquina porque lo único que logró fue ralentizar el ritmo de construcción de buques y las obras en todo el complejo naval. El teniente de navío José Manuel Villena ya indicó que con la política de restricción de los envíos de plata, e incluso con la tendencia del virrey a rebajar costos, lo único que se lograría sería la «ruina» del astillero¹¹⁴⁴. Araoz montó en cólera ante este cambio en la política de envíos de plata y trató de convencer al virrey mediante un sinfín de cartas de que cambiara de opinión, aunque sin lograrlo. De hecho, los cuatro años de mandato de Revilla Gigedo (1790-1793) coinciden exactamente con esta forma de remisión de los situados navales desde México. Así, aunque en 1790 llegaron a la Tesorería de Marina 1.150.457 pesos, estas cantidades fueron transferidas en 16 envíos diferentes, de los que 10 fueron por cantidades de poco más de 25.000 pesos. La explicación de la actitud del virrey frente al problema del sostenimiento

¹¹³⁹ *Ibidem*.

¹¹⁴⁰ AAB Consignaciones, 7201, Autrán, 17 de octubre de 1789.

¹¹⁴¹ AAB Consignaciones, 7201, Araoz, 18 de octubre de 1789.

¹¹⁴² AAB Consignaciones, 7201, Araoz, 20 de octubre de 1789.

¹¹⁴³ AAB Consignaciones, 7201, 27 de marzo de 1790.

¹¹⁴⁴ AAB Consignaciones, 7201, Villena, 23 de abril de 1790.

del astillero habanero hay que enmarcarla en el contexto de su obsesión por transferir la mayor cantidad posible de dinero a España, que se hizo aún más perentoria cuando España entró en guerra contra la Francia revolucionaria en 1793. De todos los virreyes de la segunda mitad de siglo XVIII, el que mayor cantidad de remesas consiguió trasladar a la península fue precisamente Revilla Gigedo¹¹⁴⁵.

Además de las obligaciones propias del astillero, durante ese tiempo llegaron a puerto y salieron un alto número de buques que necesitaron arreglos de todo tipo, lo mismo que flotas que, cargadas de plata para España, entraban en el puerto durante días antes de partir. Todo ello no era más que una insoportable losa para Araoz. En enero de 1790 salían de La Habana rumbo a España los navíos *San Ramón* y *Castilla*, y la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, cargados de caudales, particulares y transportando al antecesor del virrey Revilla Gigedo, el teniente general Manuel Antonio Flórez¹¹⁴⁶. En octubre del mismo año los navíos *Castilla* y *Miño*, y las fragatas *Astrea* y *Santa Bibiana* debían quedarse en el puerto a falta de completar su armamento¹¹⁴⁷. Durante los años de 1791 y 1792 navíos como el *Miño*, *Infante Pelayo*, *San Julián*, *Soberano*, *Castilla*, *San Isidoro* y fragatas *Minerva*, *Astrea*, *Ceres*, *Nuestra Señora de Atocha*, entre otros muchos buques de guerra de menor porte, hicieron escala en La Habana y necesitaron una importante inversión de mano de obra y dinero. Todo ello generaba un notable incremento de los gastos extraordinarios del astillero justo al mismo tiempo que descendían las remesas mexicanas, y cuando más desesperadas se hacían las peticiones de Araoz. En efecto, los ingresos en la Tesorería Naval provenientes de México descendieron en 1791 a 958.929 pesos (en 16 envíos), y aún más en 1792 (678.231 pesos, en 15 envíos)¹¹⁴⁸. Por consiguiente, no es de extrañar que en marzo de 1792 la Junta naval al completo firmara un memorándum dirigido al virrey en el que se le advertía de la crítica situación pese a que se habían minorado todo lo posible los gastos. Sin embargo, las entradas y salidas de buques junto con la necesidad de carenarlos y darles suministros, había provocado un gasto extraordinario de 238.084 pesos, justo al mismo tiempo que ya se estaba construyendo el navío de tres puentes Príncipe de Asturias «que tanto tiempo ha recomendado SM», se había comenzado el malecón de la segunda grada, la fábrica de dos tinglados «obra importantísima para conservar la madera que tanto daño recibe de la inclemencia», y la construcción ya comenzada de la fragata de 40 cañones. El escrito mostraba la enorme preocupación porque todas estas obras se acabasen frenando o cancelando, con un «daño irreparable», y solicitando con verdadera desesperación que aprontase fondos «para la conservación de la Marina»¹¹⁴⁹.

¹¹⁴⁵ MARICHAL, Carlos. «Beneficios y costes fiscales del colonialismo: las remesas Americanas a España: 1760-1814». *Revista de Historia Económica*, Año XV, n.º 3. 1997, véase cuadro en p. 479.

¹¹⁴⁶ AAB Expediciones a Indias, 11, Araoz a Valdés, 20 de enero de 1790.

¹¹⁴⁷ AAB Expediciones a Indias, 11, Araoz a Valdés, 22 de octubre de 1790.

¹¹⁴⁸ AGI Santo Domingo, 1865. Cuentas de Real Hacienda.

¹¹⁴⁹ AAB Consignaciones, 7203, 27 de marzo de 1792.

Durante los meses siguientes siguió un cruce epistolar entre Araoz y Revilla Gigedo que mostraba todos los signos de una guerra abierta. El virrey respondió con vehemencia y oscamente que no le iba a remitir ni un peso más de los 700.000 asignados anualmente, entre otras cosas, porque el secretario de Hacienda Diego Gardoqui (sucesor de Lerena en octubre de 1791) así lo había decretado. Igualmente le señaló que debía reducir gastos extraordinarios y ceñirse exclusivamente a lo presupuestado. Araoz, sin duda harto de una situación que él no había provocado, le contestó en tono franco y directo que había rebajado todo lo posible y no podía dejar de atender partidas vitales como la construcción o mantenimiento de buques, pero que si el virrey no enviaba fondos se vería forzado a no concluir algunas mejoras logísticas y a no enviar buques de vigilancia a la costa de los Mosquitos. Acabó igualmente escribiendo a Valdés protestando porque el virrey, lejos de enviar lo necesario, «amenazaba» con solicitarle que devolviera dinero (¡). La misiva la cerraba el comandante reservándose una subrepticia advertencia: «Reservo llevar a la Junta todos los antecedentes en la materia, para que examinándose con la atención que pide la gravedad del asunto, se acuerde lo mejor al Real Servicio, de que oportunamente daré cuenta a VS»¹¹⁵⁰. De nada sirvió el reenvío al virrey de un informe del verano de 1790 en el que se constataba que los navíos *Real Carlos*, *San Hermenegildo*, *San Ramón*, *San Pedro de Alcántara* y *Castilla*, junto a tres fragatas y tres urcas más habían descuadrado el presupuesto al generar un sobrecosto de 127.705 pesos que, como gastos extraordinarios, no podían aplicarse al presupuesto de La Habana sin menoscabo de sus intereses¹¹⁵¹.

Estos hechos cabe interpretarlos, consecuentemente, respecto de los cambios políticos en España. El nuevo secretario de Hacienda Gardoqui fue muy poco propicio a mantener la maquinaria naval, y su mandato estuvo caracterizado por los recortes en asuntos militares. Igualmente, en febrero de 1792 dimitía Floridablanca, gran paladín del programa de rearme naval y fiel exponente de una larga tradición de apoyo a la Armada. Estos acontecimientos dejaban a Valdés solo, aislado y sin capacidad de reacción. Y lógicamente el efecto fue inmediato en La Habana donde la construcción naval simplemente languideció hasta morir. El navío *Príncipe de Asturias*, que como se recordará se puso en grada en febrero de 1792, no pudo botarse hasta el 28 de enero de 1794¹¹⁵² ..., nada más y nada menos que dos años después de comenzado.

Si la situación ya era grave y crítica en esta tesitura, todavía empeoraría mucho más en los meses siguientes. En efecto, Araoz informaba en junio de 1793 de la llegada de un correo el 25 de mayo procedente de La Coruña con la noticia de la declaración de la guerra a Francia¹¹⁵³. La peor de las pesadillas para el comandante de Marina empezaba a tomar forma, porque la historia del astillero había mostrado que la llegada de enormes flotas de guerra provenientes

¹¹⁵⁰ AAB Consignaciones, 7203, Araoz a Valdés, 4 de mayo de 1792.

¹¹⁵¹ AAB Consignaciones, 7201, informe de 5 de mayo de 1790.

¹¹⁵² AAB Arsenales, 3815.

¹¹⁵³ AAB Expediciones a Indias, 14, Araoz, 5 de junio de 1793.

de España colapsaba toda actividad constructiva y generaba insolubles problemas financieros. A este respecto, un escrito de Gardoqui es un fiel reflejo tanto de su posición respecto de la Armada como en relación con lo que podría e iba a ocurrir:

*«consta que la marina continua con la mayor actividad en los trabajos y proyectos que tiene empezados, los cuales tengo entendido que son muy útiles, pero acaso son mas propios del tiempo de paz. De esta manera es menos reparable que sean tan crecidos sus gastos, mas las circunstancias del día convendría a mi parecer economizar lo posible por esta parte para aplicar los ahorros a los mayores dispendios de la guerra [...] deben suspenderse los proyectos»*¹¹⁵⁴

En efecto, las consecuencias llegaron pronto. A un informe de Araoz sobre el lento progreso de la segunda grada y su costo, se le contestó desde España que no la concluyera puesto que se consideraba que no hacía falta¹¹⁵⁵. Proyecto cerrado. Igualmente se comunicó al inspector general de la Armada Felix de Tejada ante su solicitud de información sobre si la construcción en La Habana sería cancelada que, en efecto, en 1794 solo estaba previsto la construcción de un navío de tres puentes (el *Real Familia*, que jamás se concluyó) y una fragata (la futura *Anfitrite*)¹¹⁵⁶.

Así pues, los problemas se iban a incrementar dramáticamente para Araoz y en la peor de las coyunturas. A mediados de 1793 la situación financiera estaba cercana a la bancarrota y operacionalmente el astillero se encontraba en serio riesgo. En abril, días antes de recibir el aviso de que España estaba en guerra y como un presagio, el comandante informaba a Madrid del lamentable estado de su escuadra. Solo disponía de un navío (*San Pedro de Alcántara*) y dos fragatas operativas (*Ceres* y *Gloria*). El *Príncipe de Asturias* se encontraba en grada y falto de todo, incluyendo artillería y tripulación, mientras que otras cinco unidades menores estaban carenándose o desarmándose¹¹⁵⁷. No era, precisamente, la mejor forma de entrar en una guerra.

Desde luego, la guerra no iba a esperar a Araoz y la maquinaria se puso rápidamente en marcha. El 27 de abril de 1793 Carlos IV ordenaba aprontar una escuadra para ser enviada a América a proteger el comercio y llevar a cabo un bloqueo contra las posesiones francesas, principalmente en el Guarico. El elegido para esta empresa fue el teniente general de la Armada Gabriel Aristizábal quien dedicó los siguientes dos meses a preparar la escuadra bajo su mando (sita en Ferrol¹¹⁵⁸) para trasladarla a Cádiz. Su primer objetivo debía ser Santo Domingo donde se uniría a las fuerzas navales allí

¹¹⁵⁴ AGS SSH 53, San Ildefonso, Gardoqui, 15 de agosto de 1793.

¹¹⁵⁵ AAB Arsenales, 3810, Valdés a Araoz, 24 de diciembre de 1793.

¹¹⁵⁶ AAB Arsenales, 3810, Valdés a Tejada, 16 de noviembre de 1793.

¹¹⁵⁷ AAB Consignaciones, 7207, Araoz, 30 de abril de 1793.

¹¹⁵⁸ Diferentes extractos en AAB Expediciones a Indias, 15, 15 de mayo y junio de 1793.

presentes (navíos *América* y *Júpiter*, y dos fragatas¹¹⁵⁹) para posteriormente coordinar con Araoz las siguientes operaciones. Finalmente, tras los preparativos pertinentes, la escuadra de Aristizábal partió de Cádiz el 11 de junio de 1793 con los navíos *San Eugenio*, *San Juan Bautista*, *San Isidro*, *San Gabriel*, *San Lorenzo*, *San Ramón*, y las fragatas *Nuestra Señora de la O* y *Águeda*, convoyando a 25 mercantes que se convertirían en 33 al unírseles varios más a la altura de Tenerife¹¹⁶⁰. El 25 de julio llegaba a La Guaira procediendo a enviar comunicaciones a La Habana, Puerto Rico y Santo Domingo, y tras una breve estancia el 11 de agosto llegaba a Puerto Cabello uniéndose el 16 el navío francés *La Ferme* que, bajo pabellón español, se unió a las fuerzas de Aristizábal¹¹⁶¹. La flota se mantuvo durante el resto del año en Puerto Cabello sufriendo un enorme número de bajas por enfermedades. De hecho, Aristizábal informaba en noviembre tener a más de 700 hombres de los hospitales y haber lamentado la muerte de 293 hombres entre marinería y tropa desde su salida de Cádiz¹¹⁶². De igual forma, sus buques estaban empezando a sufrir desperfectos lo que empezaba a representar un problema para Araoz, ya que Aristizábal le estaba ya comunicando no solo que enviase víveres para sus hombres sino además anunciándole que tendría que llevar a La Habana toda o parte de su escuadra. La única buena noticia para el comandante de La Habana es que con la flota española venían importantes suministros de cobre para el forrado de sus buques, es especial para el navío *Príncipe de Asturias*¹¹⁶³. En diciembre ya había enviado a La Habana a la fragata *Nuestra Señora de la O* para repararla y anunciaba que se vería obligado a trasladar allí también al navío *La Ferme* ante sus problemas en los fondos con nutrida entrada de agua¹¹⁶⁴.

Araoz ya estaba poniéndose manos a la obra desde agosto. Así le anunciaba a Aristizábal que iba a solicitar fondos al virrey para víveres y atenciones de su escuadra en espera de que decidiera ir a La Habana con las unidades disponibles¹¹⁶⁵. A principios de 1794 la escuadra de Aristizábal se había deshecho virtualmente a causa de las constantes salidas y entradas de buques a diferentes misiones, lo que determinó desplazarse a Santo Domingo en abril para desde ahí coordinar movimientos con el comandante de La Habana.

Si la «amenaza» de que la escuadra de Aristizábal acabase finalmente en La Habana parecía ser cada día más plausible, en los siguientes meses se hizo realidad por las noticias recibidas desde España. El director general de la Armada, marqués de Casa Tilly, informó de que estarían listos para principios

¹¹⁵⁹ AAB Expediciones a Indias, 15, Gobernador de Santo Domingo Joaquín García a Valdés, 23 de junio de 1793.

¹¹⁶⁰ AAB Expediciones a Indias, 15, Aristizábal a Valdés, 24 de junio de 1793.

¹¹⁶¹ AAB Expediciones a Indias, 15, Aristizábal a Valdés, 20 de agosto de 1793.

¹¹⁶² AAB Expediciones a Indias, 15, Aristizábal a Valdés, 4 de noviembre de 1793.

¹¹⁶³ AAB Expediciones a Indias, 15, Aristizábal a Araoz, 28 de julio de 1793.

¹¹⁶⁴ AAB Expediciones a Indias, 15, Aristizábal a Valdés, 24 de diciembre de 1793.

¹¹⁶⁵ AAB Expediciones a Indias, 17, Araoz a Aristizábal, 24 de agosto de 1793.

de octubre de 1793 el navío *Miño* y las fragatas *Venus* y *Santa Bibiana* a transportar azogues a Veracruz, para luego congregarse en La Habana al mando de Araoz¹¹⁶⁶. Y por si no fuera poco, el 15 de abril de 1794 se le comunicó al cada vez más preocupado Araoz que partía de Cádiz hacia el puerto habanero otra escuadra comandada por Pedro de Cárdenas con los navíos *San Carlos*, *Santa Isabel*, *San Pedro Apóstol*, *San Leandro* y las fragatas *Palas* y *Sirena*, además del bergantín *Ardilla*¹¹⁶⁷. Estas noticias trastocaban completamente los planes del comandante habanero toda vez que un mes antes el ingeniero Honorato Bouyon¹¹⁶⁸ había aprobado con el apoyo del comandante la ampliación de la primera grada hasta 60 pies¹¹⁶⁹, lo que suponía un gasto que ahora no se sabía si se podría cubrir.

Finalmente la tan temida aglomeración de buques se consumó. En efecto, entre el 6 y el 15 de junio de 1794 se congregaron en La Habana las escuadras de Aristizábal y Cárdenas generando un enorme problema logístico y presupuestario¹¹⁷⁰, al mismo tiempo que también llegaba a puerto el navío *Miño*, y las fragatas *Venus* y *Santa Bibiana* con diez millones de pesos en dinero desde Veracruz¹¹⁷¹. Lo único positivo fue que con la escuadra de Aristizábal llegó el importante cargamento de cobre esperado y la artillería para el navío *Príncipe de Asturias*, aunque el propio teniente general se apresuró a indicarle a Araoz que antes de forrar en cobre el navío de tres puentes lo hiciera en el *San Eugenio* bajo su mando y buque insignia de la flota¹¹⁷². Otro problema añadido surgió con el navío francés *La Ferme*, plenamente integrado a la Armada española, ya que se encontraba en muy mal estado. Aunque la intención de Araoz (siguiendo órdenes de Madrid) era repararlo «económicamente» lo cierto fue que el ingeniero Bouyon le señaló las enormes dificultades de hacerlo a causa de que necesitaba todo tipo de arreglos y mejoras¹¹⁷³. Finalmente, en julio Aristizábal le comunicaba al comandante del astillero que se dirigía hacia América otra escuadra compuesta por el navío *Asia* y las fragatas *Minerva*, *Rosa* y *Perpetua*, habiendo al parecer decidió el rey que se incorporasen a su propia escuadra, y por tanto, que en algún momento recalasen en el puerto¹¹⁷⁴. Afortunadamente para Araoz, no todos esos buques se mantendrían largo tiempo en La Habana ya que varios de ellos debían realizar comisiones por el Caribe y otros desplazarse a España cargando caudales. Sin embargo, y en cualquier caso, todos pasarían por el astillero e iban a suponer, en tal crítica coyuntura, un problema dramático financiero, logístico y de organización.

¹¹⁶⁶ AAB Expediciones a Indias, 15, 29 de septiembre de 1793.

¹¹⁶⁷ AAB Expediciones a Indias, 16, Borja a Araoz, 15 de abril de 1794.

¹¹⁶⁸ Bouyon era comandante de ingenieros desde abril de 1792. SÁNCHEZ CARRIÓN, José María. *Los ingenieros... Op. cit.*, p. 233.

¹¹⁶⁹ AAB Arsenales, 3815, 29 de marzo de 1794.

¹¹⁷⁰ AAB Expediciones a Indias, 17, Araoz a Valdés, 30 de junio de 1794.

¹¹⁷¹ *Ibidem*.

¹¹⁷² *Ibidem*.

¹¹⁷³ AAB Expediciones a Indias, 17, Bouyon a Araoz, cartas de 13 y 20 de junio de 1794.

¹¹⁷⁴ AAB Expediciones a Indias, 16, Aristizábal a Araoz, 23 de junio de 1794.

En esta situación, como es natural, Araoz se vio forzado a solicitar ayuda a un viejo conocido suyo, el virrey de México Revilla Gigedo, el mismo que dos años antes se había negado tajantemente a enviarle la más mínima ayuda que fuese más allá de lo presupuestado oficialmente. Sin embargo, en esta ocasión el comandante de La Habana disponía de una Real Orden de 22 de febrero de 1794 (que convenientemente le recordó) según la cual debía aprontarle los fondos necesarios para la conservación de la escuadra de Aristizábal. En un elaborado presupuesto, solicitó al virrey 372.690 pesos por las cinco últimas partidas de presupuesto, para la compra de vinos y nueve meses de sueldos que se le debían a las tripulaciones de Aristizábal. Igualmente demandó otros 998.260 pesos para la subsistencia de toda la escuadra desde el 1 de julio de 1794 hasta el final del año en curso de 1794, a razón de 166.376 pesos mensuales. Finalmente solicitaba el envío urgente de seis mil tercios de harina y 500 hombres para las tripulaciones, de manera que se pueda operar con la escuadra al completo¹¹⁷⁵. En aquel momento del verano de 1794 la escuadra de La Habana estaba compuesta por los navíos: *Príncipe de Asturias* (112 cañones), *San Carlos* (96), *San Eugenio* (84), *San Gabriel* (74), *San Isidro* (74), *San Lorenzo* (74), *Santa Isabel* (74), *San Pedro Apóstol* (74), *San Juan Bautista* (74), *San Leandro* (64), *Asia* (64), *San Ramón* (64), las fragatas *Santa Rosa* (40), *Calipso* (40), *Minerva* (40), *Agueda* (40), *Nuestra Señora de la O* (40), *Sirena* (40), *Palas* (40), *Perpetua* (40), corbeta *Castries* (20), bergantín *Ardilla* (14) y goleta *Elizabet* (12)¹¹⁷⁶. En este caso la petición no cayó en saco roto, máxime cuando el virrey supo que muy pronto tendría relevo al frente del virreinato (el marqués de Branciforte), por lo que para ofrecer un «buen servicio» al rey despachó importantes cantidades en los últimos meses de su mandato, en concreto, 330.225 pesos en agosto de 1794 con el navío *San Lorenzo* y 862.922 en diciembre a bordo de la fragata *Santa Rosa*¹¹⁷⁷. Además esas cantidades eran especialmente necesarias porque, para colmo de males, La Habana fue sacudida por un terrible huracán entre el 27 y 29 de agosto, hundiendo varias embarcaciones del corte de maderas, dañando ligeramente algunos buques de guerra, y causando graves daños en la fragata *Minerva* y el navío *La Ferme*¹¹⁷⁸.

De igual forma, el virrey quiso probablemente congraciarse con Araoz por hechos anteriores y le envió cinco compañías del Segundo Batallón del Regimiento de Infantería de Puebla y 152 forzados como ayuda a las desoladas guarniciones de marinería de los buques de Aristizábal¹¹⁷⁹ que, al llegar a puerto, habían colapsado los hospitales con más de mil enfermos¹¹⁸⁰.

¹¹⁷⁵ AAB Expediciones a Indias, 16, Araoz a Revilla Gigedo, 23 de junio de 1794.

¹¹⁷⁶ AAB Expediciones a Indias, 16, Revista de 17 de junio de 1794.

¹¹⁷⁷ AGI Santo Domingo, 1866. Cuentas de Real Hacienda.

¹¹⁷⁸ *Derrotero de las islas Antillas y de las costas orientales de América*. Madrid: Dirección de Hidrografía 1863, pp. 23-27.

¹¹⁷⁹ AAB Expediciones a Indias, 17, Revilla Gigedo a Branciforte, 19 de noviembre de 1794.

¹¹⁸⁰ AAB Expediciones a Indias, 16, Araoz a Valdés, 30 de junio de 1794.

Desde luego todas estas prevenciones eran necesarias. Durante la segunda mitad del año 1794 la maestranza tuvo excesivo trabajo con los buques de Aristizábal. El largo viaje desde España y las misiones en el Caribe habían provocado daños que se incrementaron con el huracán. Un minucioso informe del otoño probaba que la práctica totalidad de los navíos en puerto y la mitad de las fragatas tuvieron que ser reparadas o acondicionadas o estaban siéndolo. Además, un estado de fuerza había demostrado que a la escuadra le faltaban nada menos que 936 hombres sin contar el millar que estaba en el hospital¹¹⁸¹. Por consiguiente, la reparación de buques pareció un problema menor comparado con la falta de personal. A las pocas semanas de llegar a puerto Aristizábal envió Araoz peticiones de levas y matrículas a Veracruz, Cartagena de Indias y Puerto Rico confiando en que al menos de 150 a 200 hombres pudieran remitirse de Cartagena ya que navíos como el *Santa Isabel* y *San Leandro* estaban virtualmente sin tripulaciones. Ante tamaña empresa el comandante de Marina solicitó toda la colaboración posible del gobernador de Cuba Luis de Las Casas, así fuera de «vagos»¹¹⁸². El gobernador mostró su total colaboración a lo que Araoz llamaba «recolección de gente».

A principios de 1795 Aristizábal estaba deseoso de salir con su escuadra de La Habana y posiblemente Araoz aún más. Sin embargo, el incansable trabajador que era el comandante de Marina tuvo dos altercados sin duda desagradables. El primero fue sorprendente incluso para él. Aristizábal le escribió en tono de reproche respecto de que aún no tenía todo el personal suficiente para poder levar anclas. Se quejó además de que el navío *San Pedro de Alcántara* estaba desarbolado y *La Ferme* no tenía manera de salir a la mar por falta de personal y problemas estructurales aún no resueltos. Araoz le respondió muy cortésmente sorprendido porque el teniente general estuviese rompiendo «la buena armonía entre ambos» con su carta, pero le demostró que había hecho todo lo posible y más. Solo pudo obtener 1.800 hombres «y con todo, he dado 1.200 a VE; 250 a los navíos *San Juan* y *San Pedro* [...] y 848 para tripular el *Príncipe de Asturias*». Por sorprendente que parezca, Aristizábal le contestó inmediatamente con ánimo conciliador, entendiendo que el comandante había hecho todo lo posible e incluso deslizando una sutil disculpa¹¹⁸³. Sin duda, entre marinos tenían formas muy caballerescas de resolver las disputas.

No ocurrió lo mismo con los militares del Ejército. En efecto, el intendente de Ejército y Hacienda Juan Pablo Valiente le escribió días después a Araoz una misiva extraordinariamente brusca en la que poco menos que le exigía la organización de un día para otro de la salida de la escuadra con la plata del rey «que hace mucha falta a SM»¹¹⁸⁴. Araoz es de suponer que se mordió la lengua para no escribir todo lo que pensaba pero fue lo suficientemente locuaz para dar algunas lecciones al ansioso intendente. Le respondió que la decisión de

¹¹⁸¹ AAB Expediciones a Indias, 16, Araoz 16 de septiembre de 1794.

¹¹⁸² AAB Expediciones a Indias, 17, Araoz a Las Casas, 24 de septiembre de 1794.

¹¹⁸³ AAB Expediciones a Indias, 18, Correspondencia entre Araoz y Aristizábal, 6 y 7 de febrero de 1795.

¹¹⁸⁴ AAB Expediciones a Indias, 18, Valiente a Araoz, 11 de febrero de 1795.

demorar la partida de una nutrida flota había sido tomada en Junta naval en la que estuvieron presentes, entre otros, Aristizábal y un representante de Las Casas (el superior del intendente). Igualmente le espetó que los buques no salían cuando se deseaba, sino cuando los vientos lo permitían, porque semanas antes el navío *San Gabriel* había partido en misión a la Florida con alto riesgo por no ser el mejor tiempo, y había tenido todo tipo de desperfectos y descalabros¹¹⁸⁵. Aristizábal inmediatamente cerró filas con Araoz y mandó una carta de apoyo total a la labor del comandante dirigida al ministro Valdés sobre este asunto, así como el subsiguiente reproche al intendente Valiente. Dejando al pie de los caballos al intendente, el gobernador también escribió a Araoz diciéndole que no era asunto de su competencia decidir cuándo partía una flota¹¹⁸⁶.

Se ha aludido expresamente a esta polémica para que se tenga una visión global de los enormes problemas que tuvo que enfrentar el comandante de La Habana. Si su posición ya no era cómoda respecto al inevitable freno de la industria naval, lo debió de ser aún menos con la presencia de una flota enorme que fagocitaba suministros, víveres y madera. Igualmente, Araoz había demostrado un alto grado de compromiso con la Armada asumiendo como algo natural la presencia de la escuadra de Operaciones pese a que tuviese un efecto devastador sobre su planificación en el astillero. Las habituales rencillas entre militares y los reproches mutuos deben, en cualquier caso, interpretarse como una consecuencia habitual del rigor y celo que cada actor representaba respecto de las autoridades peninsulares que, con cambios bruscos de política y órdenes que en esencia se contraponían unas a otras, generaban caos y frustración entre aquellos que eran responsables de miles de hombres y decenas de buques.

Finalmente la escuadra de Aristizábal partió de La Habana a finales de febrero de 1795 distribuyendo sus unidades entre aquellas que iban en dirección a España a entregar la remesa de metales y los buques que en marzo y abril realizaban operaciones en el Caribe, principalmente en torno a Trinidad¹¹⁸⁷. Esto debió representar cierto alivio para el comandante de La Habana quien pudo poner en grada la fragata *Anfitrite* el 1 de junio de 1795 y concentrarse en las reparaciones de las pocas unidades navales que habían quedado en el puerto¹¹⁸⁸. También en julio el ingeniero Honorato Bouyon informaba que las obras en la maestranza continuaban a un ritmo vertiginoso a causa de la constante entrada y salida de buques y los reparos necesarios a varios de ellos. La magnitud y escala del esfuerzo logístico en la maestranza la reflejaba el propio ingeniero al indicar que en ella trabajaban 832 operarios, de los que 222 eran carpinteros de ribera que, significativamente, eran los operarios que más específicamente realizaban labores de construcción y reparo con madera¹¹⁸⁹.

¹¹⁸⁵ AAB Expediciones a Indias, 18, Araoz a Valiente, 12 de febrero de 1795.

¹¹⁸⁶ AAB Expediciones a Indias, 18, Las Casas a Araoz, 12 de febrero de 1795.

¹¹⁸⁷ AAB Expediciones a Indias, 19, Araoz a Valdés, 8 de mayo de 1795.

¹¹⁸⁸ AAB Arsenales, 3815, Araoz a Valdés, 1 de junio de 1795.

¹¹⁸⁹ AAB Consignaciones, 7208, Bouyon a Valdés, 14 de julio de 1795.

A lo largo del verano de 1795 el virrey Branciforte (mucho más colaborador que su antecesor) procedió a organizar más envíos de plata a España pero sin olvidar las importantes remesas de dinero y suministros a La Habana¹¹⁹⁰. Efectivamente, en 1795 y 1796 Branciforte pudo enviar a la Tesorería de Marina cubana 2.312.929 pesos¹¹⁹¹, indispensables no solo para la conclusión de la fragata dispuesta (última unidad naval importante botada en La Habana) sino más primordialmente para atender a la escuadra de Aristizábal que entraba y salía permanentemente del puerto.

En efecto, la conclusión de la guerra contra Francia en julio de 1795 supuso un respiro para Araoz y un ligero cambio en la dinámica del astillero. Así, durante los siguientes meses la principal función del comandante fue orquestar adecuadamente el flujo naval en busca de los caudales que se trasladaban bien a La Habana o bien a España, aunque usualmente haciendo escala en puerto habanero. Sin embargo esta nueva dinámica no representó un menor costo efectivo para las arcas de Marina ya que la estancia en el puerto de los buques era permanente y la escuadra de Aristizábal entraba permanentemente en busca de víveres y reparos. Algunos navíos sufrían desperfectos tan importantes que aconsejaba su envío a La Carraca para una reforma estructural completa, como el caso del *San Gabriel*¹¹⁹², pero lo más usual era que se mantuviesen en Cuba. De esta forma, aunque intermitentemente, la estancia de buques se mantuvo de manera constante en 1796, como se observa en el siguiente cuadro:

Cuadro 35
BUQUES EN LA HABANA, 1796¹¹⁹³

ENERO	FRAGATAS: Santa Águeda, Palas, Nuestra Señora de la O, Calipso; NAVÍOS: San Ramón, La Ferme, San Gabriel, España, San Juan Bautista
FEBRERO	NAVÍOS: Asia, San Pedro de Alcántara, San Eugenio
MARZO	FRAGATA: Gloria; NAVÍO: La Ferme
SEPTIEMBRE	NAVÍOS: San Eugenio, Santa Isabel, San Ramón y San Leandro, y la goleta San Bruno
OCTUBRE	FRAGATA: Minerva, y goleta San Bruno

¹¹⁹⁰ AAB Expediciones a Indias, 19, Araoz a Valdés, 20 de agosto de 1795.

¹¹⁹¹ AGI Santo Domingo, 1865. Cuentas de Real Hacienda.

¹¹⁹² AAB Expediciones a Indias, 19, Araoz a Valdés, 24 de agosto de 1795.

¹¹⁹³ AGI Santo Domingo, 1865. Cuentas de Real Hacienda.

En septiembre de 1796 el escenario comenzó a cambiar de nuevo bruscamente. Araoz recibió noticias de rumores de declaración de guerra de Inglaterra a España a través de unos comerciantes, lo que le condujo inmediatamente a escribir a Madrid en busca de confirmación oficial¹¹⁹⁴ por pluma del nuevo secretario de Indias, Pedro Varela, sucesor de Valdés¹¹⁹⁵. En cualquier caso, la mera noticia era ya un enorme problema puesto que en un enfrentamiento con los ingleses, La Habana se convertiría de forma automática en objetivo militar generando, subsiguientemente, una nueva concentración (esta vez hipotéticamente mayor) de efectivos militares navales. El estallido de esta contienda representó el inicio del declive final del Imperio español que desembocaría en los procesos de independencia de Hispanoamérica, y por ende, el colapso de La Habana como centro neurálgico del poder naval español en América. Pero paradójicamente, la declaración de 18 de noviembre de 1797 que permitía el libre comercio con neutrales favoreció al comercio local habanero controlado históricamente por la élite de hacendados¹¹⁹⁶ que, ahora sin trabas legales, vería en esta medida un canal de enriquecimiento mucho más favorable que el negocio de la guerra.

Desde principios de 1797, ya constatada la guerra, se hicieron manifiestas las limitaciones del sistema logístico naval en el ámbito caribeño así como la falta de previsión. El breve periodo de paz entre la guerra contra los franceses y este nuevo conflicto con los anglosajones no había servido para establecer una planificación de las necesidades navales reales en América, sino que únicamente se había utilizado para disminuir la presión sobre las arcas habaneras (y por tanto mexicanas). Sin embargo, los tres años en los que la escuadra de Aristizábal estuvo en América en conflicto con los franceses no habían servido para llevar a cabo ninguna operación militar de envergadura, e incluso en ocasiones el teniente general se vio obligado a escribir en alta mar a Madrid indicando que no sabía adónde ir. En cambio, su presencia devoró recursos enormes y generó el cierre definitivo del programa constructivo en La Habana. Aunque resultaba muy evidente que había que enviar navíos a proteger las posesiones españolas Americanas, jamás se desarrolló un plan estratégico militar que tuviese un objetivo tangible y realizable, como sí se hizo durante la guerra de 1779 a 1783 cuando los mandos españoles a ambos lados del Atlántico tuvieron muy claro que la misión final era la expulsión (como así se hizo) de los ingleses de Mobila y Penzacola, entre otros enclaves.

De nuevo en guerra con los británicos, la situación era bien distinta. Desaparecidos los grandes planificadores en Madrid (Floridablanca, Valdés, entre otros) ahora al parecer el objetivo era simplemente sobrevivir. En marzo de 1797 Araoz escribió a Varela sus pensamientos y temores discutidos con Aristizábal. Señaló algunos puntos claves y dramáticos. Los almacenes

¹¹⁹⁴ AAB Expediciones a Indias, 20, Araoz a Varela, 19 de septiembre de 1796.

¹¹⁹⁵ La guerra comenzó oficialmente el 4 de octubre de 1796.

¹¹⁹⁶ DELGADO RIBAS, Josep M. «La desintegración del Imperio español. Un caso de descolonización frustrada (1797-1837)». *Illes i Imperis*, 8. 2006, pp. 9-10.

generales estaban casi vacíos después de tantos meses de gastos causados por los buques de Aristizábal y otros comandantes. Para suplir las carencias se había visto obligado a comprar a particulares «lo que he podido encontrar», trayendo igualmente jarcias desde Campeche. Estas disposiciones le habían podido poner en orden de navegar a los navíos *San Eugenio*, *Asia*, *San Lorenzo* y *Ángel*, así como las fragatas *Sirena*, *Minerva*, *Perpetua*, *Juno*, *Tetis* y *Palas*. Sin embargo, los navíos *Santa Isabel*, *San Ramón*, *San Leandro* y *San Pedro de Alcántara* (y varias fragatas) estaban imposibilitados de navegar por falta de tripulaciones y escasez de trabajos en la maestranza, ya que varios de ellos necesitaban importantes arreglos en el velamen. Indicaba con desesperación que aún no había recibido trascendentales suministros para los buques solicitados desde hacía meses y que lo más grave eran las tripulaciones. En efecto, constataba que la mayoría de los que servían en los buques eran soldados del Ejército de los regimientos fijos de La Habana, Puebla y México, sin formación marinera ninguna y reclamados (con razón) permanentemente por el gobernador de Cuba. Y lo peor era la marinería, que era escasa pese a que había tratado por todos los medios ampliar la matrícula «con gente ociosa» y solicitando marineros a diversas autoridades, aunque sin respuesta¹¹⁹⁷.

Este cuadro mostraba un drama que iba a caracterizar al astillero hasta su desaparición como institución realmente operativa. La capacidad de reacción ante la falta de planes fue realmente limitada y estuvo fuertemente socavada por la escasez de recursos y la ausencia de noticias. En esta amarga coyuntura, la escuadra de Aristizábal se convirtió más en un inconveniente que en un factor positivo para el mantenimiento de la presencia española en América vía Armada. En mayo el propio jefe de escuadra comunicaba a Juan de Lángara (sucesor del Varela al frente del Ministerio de Marina) que la presencia naval inglesa (sin contar fragatas y buques menores) ascendía a 28 navíos de línea¹¹⁹⁸. Esto suponía que los exiguos efectivos de Aristizábal y Araoz ni podrían operar ofensivamente ni defender con éxito La Habana en caso de intento de invasión inglés.

En efecto, una Junta general de julio de 1797 escenificó en gran medida el estado de real de la plaza y las difíciles circunstancias en torno al nuevo conflicto y su posición de virtual aislamiento. Presentes el conde de Santa Clara, gobernador de Cuba, Aristizábal, Araoz y el intendente de Ejército Valiente, se constató que La Habana estaba siendo vigilada permanentemente por escuadras inglesas que iban y venían, e incluso bloqueada durante días. Se acordó armar los navíos *San Eugenio*, *Santa Isabel* y *San Ramón*, para lo cual el gobernador se comprometía a ofrecerles 600 hombres de tropa y los generales de la Armada 700 marineros. El resto de navíos estaban en misiones exteriores y debían tratar de reunirse en La Habana tan pronto las cumplieran (se trataba de los navíos *Asia*, *San Lorenzo* y *Ángel*). Ante la falta de dinero, Araoz solicitó

¹¹⁹⁷ AAB Expediciones a Indias, 22, Araoz a Varela, 20 de marzo de 1797.

¹¹⁹⁸ AAB Expediciones a Indias, 22, Aristizábal a Lángara, 28 de mayo de 1797.

que se aprontaran de los existentes en Tesorería General, y que estaban destinados a España, petición que fue concedida por el gobernador e intendente a condición de que se reintegrasen con los próximos situados navales¹¹⁹⁹.

Aunque estas decisiones eran tan encomiables como necesarias y probablemente únicas, demostraban que tanto la flota de Aristizábal como la posición del astillero y sus unidades navales se habían convertido en absolutamente superfluas para la estrategia de la Armada en América. El gasto en recursos materiales y humanos sin un claro objetivo no podía suplir las limitaciones a las que había llegado el sistema naval español a finales de siglo. Desde los últimos meses de 1791 a la primavera de 1798 las misiones de la escuadra de La Habana se limitaron a la distribución de situados por el Caribe, la protección de algunos convoyes mercantes y el patrullaje¹²⁰⁰. Estas misiones, llevadas a cabo principalmente por las fragatas y unidades menores, aunque necesarias, generaron un enorme desgaste en esos buques y el mantenimiento de los navíos en puerto ya que, al no poder operar para evitar atraer a las fuerzas inglesas, consumían suministros y provocaban deserciones y muertes por enfermedades tropicales.

Como consecuencia directa, las grandes unidades navales necesitaron reparaciones constantes y mantenimiento permanente, languideciendo en puerto ante la atenta mirada de Araoz y Aristizábal. Como ejemplo, en noviembre de 1798 se elaboró un informe sobre el estado en que se hallaba la escuadra y las actuaciones que habían necesitado en los meses atrás, fiel reflejo de lo que acontecía en el astillero. El navío *San Eugenio* tenía los fondos sumamente sucios y se temía que tuviese que desmantelarse parte de la estructura de palos ante el mal estado, aunque se consideraba que podía navegar. El navío *Ángel* tuvo que sufrir una completa recorrida en su obra muerta, los fondos estaban sucios y se le había desprendido parte de su forrado. El *Santa Isabel* estaba en condiciones similares al anterior, mientras que el *San Ramón* estaba carenándose. Por su parte, el navío *San Leandro* necesitaba muchos reparos y tenía sus palos podridos, mientras que el *San Lorenzo* tenía problemas en sus forros y tenía los fondos sucios, aunque «puede salir a cortas campañas». Finalmente, el navío *Asia* era el único que estaba plenamente operativo porque se la acababan de poner los forros y carenado completamente¹²⁰¹.

La situación se volvió aún más dramática en 1799. En marzo se estimaba que se necesitaban 859 hombres para dotar a los navíos *San Eugenio*, *Ángel* y *San Lorenzo* del personal mínimo para poder «batirse con las baterías de una banda», lo que indicaba que pese a que dos años antes la Junta naval había estimado como improbable una invasión inglesa¹²⁰², ya se estaba pensando en la utilización de tres de los navíos como baterías flotantes en caso de ataque,

¹¹⁹⁹ AAB Expediciones a Indias, 24, Junta de guerra, 5 de julio de 1797.

¹²⁰⁰ AAB Expediciones a Indias, 24, Informe de operaciones navales, Aristizábal a Lángara, 24 de marzo de 1798.

¹²⁰¹ AAB Expediciones a Indias, 24, Bouyon a Araoz, 19 de noviembre de 1798.

¹²⁰² AAB Expediciones a Indias, 22, Junta naval, de 29 de marzo de 1797.

al estilo de lo que hizo Blas de Lezo en Cartagena de Indias en 1741. Los otros dos navíos en puerto (*San Ramón* y *San Leandro*) y las fragatas *Perpetua* y *Tetis* ni siquiera se pensaba en utilizarlas por la absoluta falta de personal, y solo se necesitaban 140 hombres más «para cuidarlos»¹²⁰³.

La descomposición de la escuadra de Aristizábal probablemente llegó a su punto culminante en diciembre de 1799 cuando en un nuevo estado de fuerza con las unidades navales en aquel instante (navíos *San Eugenio*, *San Lorenzo*, *Asia*, *Ángel*, *San Ramón* y *San Leandro*, y fragatas *Perpetua* y *Juno*), se constató la falta de nada menos que 2.286 hombres para el completo de sus dotaciones¹²⁰⁴, lo que convertía a las fuerzas navales de La Habana en una fuerza absolutamente inoperante y devoradora de recursos. Esta situación que apuntaba a una destrucción de la ya exigua fuerza de Aristizábal forzó a Araoz a utilizar las seis cañoneras y la corbeta disponibles (que naturalmente necesitaban muy pocos hombres y recursos) para destinarlas a tareas de control de las aguas, llegando a calificar su utilización como «un útil servicio»¹²⁰⁵.

El lento declive y disolución del escuadrón de Aristizábal no evitaba que desde Madrid se demandara una solución a los agudos problemas financieros en la metrópoli, que solo podían remediarse con la plata Americana. El dinero mexicano estaba en Veracruz a la espera de que unidades navales bien pertrechadas y sin los problemas de los navíos en La Habana recogiesen el cargamento. En 1798 esa misión había sido encomendada a Dionisio Alcalá Galiano quien, partiendo de Cádiz en noviembre con los navíos *San Fulgencio* y *San Ildefonso*, junto con las fragatas *Ceres*, *Nuestra Señora de la Asunción*, *Efigenia* y *Diana*, había logrado burlar el bloqueo inglés, llegado a Veracruz, y regresado a España vía La Habana en 1799¹²⁰⁶. La remesa con la que regresó Galiano (6.853.615 pesos) sin duda había merecido el riesgo¹²⁰⁷. Ahora en 1800, y con la situación militar en el Caribe aún peor para las unidades navales sitas en Cuba, se hacía necesario repetir la operación. En efecto, en agosto de 1800 ya se encontraba Galiano en La Habana con los caudales a bordo de los navíos *San Pedro de Alcántara*, *San Ildefonso*, *San Ramón* y *Asia*¹²⁰⁸. Los ingleses no estaban dispuestos a dejarse engañar dos veces y mantuvieron un férreo control sobre La Habana y Veracruz en espera de la salida de la escuadra española para cazarla. Afortunadamente la paz de Amiens puso fin (brevemente) a la guerra por lo que Araoz pudo informar a Madrid en marzo de 1802 que el navío *San Pedro de Alcántara* al mando de Dionisio Alcalá Galiano iba a partir con destino a Cádiz conduciendo seis millones de pesos y frutos¹²⁰⁹.

¹²⁰³ AAB Expediciones a Indias, 26, Estado de fuerza, Aristizábal, 6 de marzo de 1799.

¹²⁰⁴ AAB Expediciones a Indias, 26, Estado de fuerza, Aristizábal, 15 de diciembre de 1799.

¹²⁰⁵ AAB Expediciones a Indias, 27, Araoz a Cornel, 10 de octubre de 1800.

¹²⁰⁶ AAB Expediciones a Indias, 24, expediente de los navíos *San Fulgencio* y *San Ildefonso*, 20 de diciembre de 1798.

¹²⁰⁷ AAB Expediciones a Indias, 25, Extracto de la carga, 6 de abril de 1799.

¹²⁰⁸ AAB Expediciones a Indias, 28, Araoz a Cornel, 7 de agosto de 1800.

¹²⁰⁹ AAB Expediciones a Indias, 28, Araoz, 6 de marzo de 1802.

La peripecia de Alcalá Galiano fue un síntoma de la efectiva destrucción de las fuerzas navales en Cuba. Araoz, muy consciente de la escasez de recursos, suministros, tropas y dinero, no veía utilidad alguna en mantener navíos en puerto consumiendo vituallas y madera e incapaces de realizar la más mínima operación naval significativa. No obstante todos sus esfuerzos pasados, la constatación de esa cruda realidad le llevó a tomar una drástica (y triste) decisión. Así, en abril de 1800 elaboró un plan (junto con Aristizábal) para el más económico desarme de los buques en el astillero. Respecto de la escuadra de operaciones escribía certeramente que «no puede absolutamente considerarse ninguno de ellos en aptitud de operar, atendiendo a la total falta con que se hallan de guarniciones y tripulaciones, aun cuando lo permitiese el estado de sus cascos» que según el ingeniero era tan malo que lo imposibilitaban para navegar. En tal insólita situación proponía el desarmo completo de los navíos *Santa Isabel*, *San Eugenio*, *San Lorenzo*, *Ángel* y la fragata *Perpetua* «según el sistema establecido por la Ordenanza», quedando sus maderas útiles para los almacenes y conservando a la oficialidad. Los navíos *San Pedro de Alcántara* y *San Leandro* podían agregarse a la escuadra una vez se acabasen de carenar, y podrían viajar a España¹²¹⁰. Este triste proyecto, cuyo origen estaba tanto las dificultades logísticas como económicas, fue aprobado en Junta naval el día siguiente con presencia de todos los responsables del astillero, incluyendo el ingeniero Honorato Bouyon y el ministro principal de Marina Domingo Pavía¹²¹¹.

Inmediatamente se dieron las órdenes oportunas para proceder al desgüace, aunque cuando la noticia llegó a Madrid se pidieron explicaciones tratando de salvar lo insalvable. Estos navíos quedaron completamente desarmados y abandonados y, en efecto, el *Santa Isabel*, *San Eugenio* y *Ángel* fueron desgüazados en los siguientes años, lo mismo que la fragata *Perpetua*, pero se ordenó un informe exhaustivo al ingeniero Bouyon que determinó que se podría «salvar» el navío *San Lorenzo* con una completa carena. Araoz informaba en diciembre de 1801 que necesitaba saber qué hacer realmente con todos estos buques «porque no tengo maestranza para repararlos» y la carena del *San Leandro* había consumido hasta la fecha 66.638 pesos¹²¹². En el mismo mes de diciembre, Araoz y Bouyon firmaban un largo informe técnico sobre los motivos que les llevó a tomar esta decisión de manera que en Madrid entendiesen los enormes costos de salvar unos buques ya prácticamente deshechos que, en algunos casos, llevaban más de 7 años sin carenas completas¹²¹³. Finalmente, tras un largo tira y afloja, una Junta naval de 17 de octubre de 1803 determinó carenar completamente y reparar el navío *San Lorenzo*¹²¹⁴. Este navío logró sobrevivir hasta 1812.

¹²¹⁰ AAB Expediciones a Indias, 28, Araoz y Aristizábal, 7 de abril de 1800.

¹²¹¹ AAB Expediciones a Indias, 28, Acuerdo de la Junta naval de La Habana, 8 de abril de 1800.

¹²¹² AAB Expediciones a Indias, 28, Araoz al Príncipe de la Paz, 31 de diciembre de 1801.

¹²¹³ AAB Expediciones a Indias, 28, Araoz y Bouyon al Príncipe de la Paz, 24 de diciembre de 1801.

¹²¹⁴ AAB Expediciones a Indias, 33, Araoz a Domingo de Grandallana, 17 de octubre de 1803.

En esta dramática tesitura el teniente general Aristizábal era ya un marino sin buques y sin misión. En diciembre de 1801 se anunciaba su tornaviaje a España, partiendo en enero a bordo del navío *Asia* junto con caudales, otros oficiales y su familia¹²¹⁵. La aventura de Aristizábal había resultado realmente costosa. Un informe emitido por el virrey de México en 1807 indicaba que el costo de lo enviado por México para la subsistencia de la escuadra del teniente general había representado la cantidad de 6.944.236 pesos desde febrero de 1794 hasta mayo de 1803¹²¹⁶.

En 1804 Araoz era consciente de que su fin y el del astillero de La Habana estaban cerca. Solicitó al virrey Iturrigaray el envío de cantidades para mantener viva la Marina «que está reducida a la absoluta escasez», respondiendo lacónicamente el virrey que lo único que le podía enviar eran 50.000 pesos¹²¹⁷. Como respuesta el comandante aún tuvo tiempo de lanzar un último canto de cisne que reflejaba muy bien la exacta situación a la que había llegado el más prolífico y brillante astillero español del siglo XVIII. Remitió dos informes financieros demoledores. En uno mostraba que México debía al astillero de La Habana hasta 1804 la cantidad de 3.574.833 pesos, mientras que en otro indicaba que, a su vez, la Tesorería de Marina adeudaba 3.325.587 pesos a asentistas, personal del arsenal, operarios, oficiales y más de 2 millones a la Tesorería de Ejército y Hacienda por cantidades prestadas durante años¹²¹⁸. Sería una de las últimas cartas de Juan de Araoz.

El 14 de diciembre de 1804 España volvía de nuevo a declarar la guerra a Gran Bretaña. Se iniciaba así, el lento caminar hacia la trágica jornada de Trafalgar el 21 de octubre de 1805.

Mientras tanto, el comandante Juan de Araoz era reemplazado en el cargo por Juan María de Villavicencio por Orden de SM Carlos IV firmada por el Príncipe de la Paz con fecha 7 de abril de 1805, haciéndole entrega del mando el 28 de agosto, justo un día después de la arribada de Villavicencio¹²¹⁹. Tras de un mezquino debate jurídico con el contador de Marina sobre si le pertenecía o no la gratificación por retiro de 200 escudos mensuales, finalmente el rey aprobó tanto este disfrute como que se mantuviera en La Habana hasta que las circunstancias de la guerra le permitieran regresar a España¹²²⁰.

El 30 de abril de 1806 solicitaba a Carlos IV el rango de capitán general a título de propiedad tras un largo memorándum donde explicaba sus más de 63 años de servicio a la Armada. La respuesta oficial de 6 de enero de 1807 fue «S.M. no viene en ello por ahora». Ya era tarde. Araoz había muerto en La Habana el 29 de noviembre del año anterior.

¹²¹⁵ AAB Expediciones a Indias, 33, Araoz al Príncipe de la Paz, 31 de diciembre de 1801.

¹²¹⁶ AGI México, 1471, informe contable enviado a La Habana de 7 de octubre de 1807.

¹²¹⁷ AAB Expediciones a Indias, 36, Iturrigaray al Araoz, 14 de enero de 1804.

¹²¹⁸ AAB Expediciones a Indias, 36, Informes contables de 25 de febrero de 1804.

¹²¹⁹ AAB Expediciones a Indias, 39, Araoz a Francisco Gil y Lemos, 18 de septiembre de 1805.

¹²²⁰ AAB Expediciones a Indias, 39, Príncipe de la Paz a Francisco Gil y Lemos, 17 de febrero de 1806.

Con la muerte de Juan de Aroz desaparecía también una parte sustancial de la historia del astillero de La Habana en el siglo XVIII.

La madera de construcción: envíos y problema político

Los buques del siglo XVIII estaban, naturalmente, contruidos de madera. Eliminando los elementos no estructurales de un buque de guerra (como la artillería), entre el 90% y el 95% de todos sus componentes estaban constituidos por madera de diferentes tipos y formas. Esto significaba que la madera no solo era el elemento estructural básico e indispensable, sino que además constituía un factor decisivo en el progreso técnico-tecnológico que encerraba la construcción naval. De su tipología, tratamiento, forma y disposición dependía en gran medida la calidad del buque, su comportamiento en el mar y las capacidades de combate y resistencia¹²²¹. La necesidad tecnológica de mejorar el porte, velocidad y resistencia de los navíos originó una nutrida literatura técnica al respecto del uso de la madera, con cambios significativos a lo largo del siglo XVIII¹²²².

Sin embargo, el acceso al maderamen no siempre fue fácil ya que se trataba de un recurso necesitado por la práctica totalidad de la población. Con una demanda alta y una crónica carencia de infraestructura de accesos y comunicaciones en las zonas productoras de madera¹²²³, este vital aspecto de la construcción se transformó en un objetivo estratégico de primer orden, tanto en España como en Cuba. Aunque los bosques españoles eran muy abundantes aún en el siglo XVIII, concentrándose en la península en torno a Santander, Sierra de Segura, Cataluña, zonas del centro y, en general, toda la cornisa norte de España¹²²⁴, su agotamiento ante la utilización extensiva sin una adecuada planificación (y menos aún con una política de reforestación) generaban fuertes tensiones sobre una materia prima esencial para el programa de rearme naval a lo largo de todo el siglo. De igual forma, el recurso a las remesas de maderas extranjeras se había convertido tanto en una tradición como una necesidad durante el siglo XVIII, con contactos en Italia y especialmente el Báltico, cuya madera para arboladuras fue esencial¹²²⁵.

Esto provocó una fuerte iniciativa por parte del Estado para conservar y reservar bosques para el proyecto naval que generó, como era de esperar, desavenencias con la población y no pocos problemas legales, sin contar la tradicional falta de respeto al cumplimiento de las disposiciones regias. Así,

¹²²¹ DE ARANDA Y ANTÓN, Gaspar. *Op. cit.*, pp. 17-35.

¹²²² VIVAS PINEDA, Gerardo. «Legiones de madera: la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2. 1998, pp. 268-283. SAN JUAN, Víctor. «Jorge Juan y la construcción naval española en el siglo XVIII». *Dendra Méd Rev Humanid*, 14-2. 2015, pp. 240-256.

¹²²³ MELERO GRILLO, María Jesús. «“A la Mar Madera”: La madera en la arquitectura naval española», en *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*. 1989, p. 149.

¹²²⁴ MERINO, José P. *La Armada... Op. cit.*, pp. 182 y ss.

¹²²⁵ *Ibidem*. p. 220.

por Real Cédula de 31 de enero de 1748 se estableció la *Ordenanza para la conservación y aumento de los montes de la Marina en las provincias y distritos que se expresan*¹²²⁶, que pretendía reservar determinadas fracciones de terreno para uso específico de la Marina, extendiéndose en los años 1750 y 1760 la jurisdicción a montes situados en el interior peninsular, reservándose su utilización para fines navales en el espacio de 25 leguas de la costa del mar y ríos navegables¹²²⁷. De igual forma, y comprendiendo que el relanzamiento del programa naval desde la década de 1770 necesitaba ingentes cantidades de madera, se amplió la reserva de bosques para la Marina sobre podas y plantíos en las Ordenanzas de 1775 y 1799¹²²⁸.

Por otra parte, la calidad de las maderas cubanas no era, desde luego, un secreto para nadie. De hecho, había sido en las primeras décadas del siglo XVIII uno de los motivos principales de insertar en La Habana el único gran astillero español en América. Sin embargo, al terminar el siglo XVII y comienzos del XVIII la crisis general había afectado también a la utilización de los bosques cubanos con fines navales. Desde la concreción de la nueva planta de la Armada con Patiño se hizo necesaria la recuperación de los bosques cubanos y la canalización de sus maderas hacia la fábrica de buques, lo que generó una preocupación legislativa creciente sobre este elemento estratégico. La cuestión forestal se convirtió, por tanto, en parte sustancial del proyecto de Patiño tanto en España como en Cuba¹²²⁹.

La delimitación de los bosques para fines navales fue, consecuentemente, la principal preocupación de las autoridades políticas que eran conscientes, en especial respecto de La Habana, del enorme impacto que esta tendría para la población. De esta manera, lo que constituía en suministro esencial para la Armada fue paulatinamente desgranándose hacia un problema político y social de enormes consecuencias en Cuba. Sin embargo, y a diferencia de la península, la madera cubana cumplía un doble propósito. Por una parte, debía nutrir a la propia industria naval del astillero habanero, pero por otra, se hacía igualmente necesaria su redistribución hacia los astilleros en España a causa de su ancestral calidad. Esto auspició con el tiempo una agria polémica y disputa con la población en general, y con los hacendados en particular, especialmente visible en las últimas décadas del siglo.

En efecto, en 1719 y 1721 encontramos ya las primeras cédulas y disposiciones que trataban de regular el uso de los bosques alrededor de La Habana.

¹²²⁶ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. «La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII». *Anuario de Estudios Americanos*, 71, 2. 2014, pp. 571-602.

¹²²⁷ DE ARANDA Y ANTÓN, Gaspar. «Relaciones documentales de los bosques y los montes marítimos peninsulares en los archivos históricos españoles durante el siglo XVIII y comienzo del XIX». *Ecología*, n.º 17. 2003, p. 360.

¹²²⁸ *Ibidem*.

¹²²⁹ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. «Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)». *Revista HispanoAmericana. Publicación digital de la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras*, n.º 3. 2013, pp. 6-7.

Si en una primera instancia se salvaguardaba los intereses de los particulares frente a la utilización indiscriminada de los bosques por parte de los constructores de navíos (1719), dos años después a quien se protegió fue a la propia fábrica del astillero. La Real Orden de 25 de febrero de 1721 (y tras la preceptiva queja de Acosta) se prohibió a los particulares la tala de árboles para construir buques de más de 20 codos de quilla, instándose al gobernador a que vigilara a los particulares y promoviese la utilización de maderas inútiles para la fábrica de cajas de azúcar, en vez de la de cedro, vital para la construcción naval en el astillero¹²³⁰. En el mismo sentido iban las Ordenanzas de 1748, de época de Ensenada, en las que se hacía especial hincapié en el control del maderamen por parte de los intendentes de Marina¹²³¹. Como resultado de estas disposiciones, las mejores maderas cubanas quedaron reservadas para uso exclusivo del astillero y los particulares quedaron (formalmente) excluidos del perímetro de bosques de uso naval militar. Por otra parte, esta política era concomitante con las necesidades de madera en España cuando ya con Patiño se hizo patente la insuficiencia de los bosques peninsulares, lo que trajo como consecuencia directa el comienzo de peticiones de remesas desde Cuba¹²³².

Efectivamente, el constructor Pedro de Torres ya había indicado en 1730 la enorme importancia que tenía la implantación cerca del astillero de un corte de maderas, puesto que las que se aprontaban hasta ese momento «quedaban algo lejos»¹²³³. En relación con los envíos a la península, las maderas llegadas a Cádiz (La Carraca) en la década de 1730 gozaron de una amplia aceptación no solo por Ciprián Aufrán (constructor en aquel momento en España)¹²³⁴, sino también por Lorenzo Montalvo, que obtenía alabanzas por el envío de suministros a España¹²³⁵. En 1735 el gobernador Güemes Horcasitas había incluso facilitado a Acosta la venta de maderas para buques mercantes siempre que fuesen a buen precio y se le permitiera la fábrica de bombas para obtener madera con destino a Cádiz donde se utilizaban fundamentalmente para carenas y reparaciones navales¹²³⁶. Esto permitió a Juan de Acosta firmar en 1737 un asiento exclusivo para enviar maderas a La Carraca¹²³⁷ iniciando así un proceso imparable de vinculación de la política naval española con las necesidades de madera cubana.

La agresiva política de construcción naval indujo a las autoridades, por tanto, a vincular al sector privado en el corte de madera y su potencial envío

¹²³⁰ JORDÁN REYES, Miguel. *La deforestación de la isla de Cuba durante la dominación española. (1492-1898)*. Tesis Doctoral. Madrid: Universidad Politécnica 2006, pp. 53-54.

¹²³¹ Ordenanzas para el aumento y conservación de montes y plantíos de 7 de diciembre de 1748, cit. en *ibidem*, p. 55.

¹²³² MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. *Bosques y política... Op. cit.*, p. 24.

¹²³³ AGS Marina, 303, Torres a Patiño, 25 de abril de 1730.

¹²³⁴ QUINTERO GONZÁLEZ, José «La madera en los pertrechos navales». *Tiempos Modernos*, 10, 2004, p. 3.

¹²³⁵ AGS Marina, 306, Montalvo, 24 de octubre de 1736.

¹²³⁶ AGS Marina, 305, Horcasitas a Patiño, 4 de julio de 1735.

¹²³⁷ AAB Arsenales, 5514. Expediente de asientos.

a España desde Cuba, máxime cuando se habían desestimado operaciones de compra de navíos extranjeros holandeses a causa de la poca durabilidad de sus maderas que no podían competir con el roble o cedro cubano¹²³⁸. Respecto de La Habana, el precedente estuvo ya anclado en el padre y hermano del asentista Juan de Acosta (Salvador y Pedro de Acosta) quien ya en fecha tan temprana como 1725 los vemos firmando contratos para la construcción de fragatas aprontando ellos mismos la madera¹²³⁹. De esta forma, y hasta la década de 1770, los cortes de madera y su apronto tanto al astillero como su envío a España quedaron bajo control casi exclusivo de asentistas privados. Además del caso de Acosta, sabemos que en el contrato para la construcción de navíos firmado por la Real Compañía en 1740, se obligaba a encargarse del corte de maderas cerca del astillero según las directrices del comisario de Marina, en momentos específicos del año y su transporte a Ferrol y Cádiz¹²⁴⁰.

Subsiguientemente, la tala de árboles y las constantes peticiones de Madrid generaron un impacto directo en el sector privado habanero relacionado con la industria naval y la madera que se vio favorecido, paradójicamente, por el desastre de 1762. Así, la imperiosa necesidad de reconstruir una Marina fuertemente disminuida por la conquista de La Habana arrastró hacia las contratas a una auténtica nube de asentistas. El 29 agosto 1763, se aprobó un primer asiento de madera a favor de Agustín Piña, a propuesta a su vez por Lorenzo Montalvo, quien con sus vínculos en la ciudad no tuvo ninguna dificultad en conseguir ofertas. En el verano siguiente (26 de junio de 1764), se admitió igualmente la contrata a cargo del coronel de milicias de Matanzas Gerónimo Contreras para surtir directamente al astillero¹²⁴¹. La expansión de los pertrechos navales de madera desde los años 1760 benefició igualmente a la península, y más exactamente a La Carraca, cuyos almacenes llegaron a tener superávit de maderamen en la segunda mitad de esta década¹²⁴².

Sin embargo, la relativa armonía entre los asentistas privados, los hacendados, la población y las necesidades de la Armada se vio rota abruptamente por dos hechos consecutivos. En primer lugar, el ya mencionado Decreto de liberalización comercial de 1765 tuvo un impacto inmediato sobre la industria azucarera, especialmente poderosa y bien visible en esa élite de la sacarocracia perfectamente ligada a Montalvo y entrelazada endogámicamente. Concomitante con este proceso liberalizador estuvo el Decreto de Libre Comercio de 1778 que extendía, de facto, los beneficios a la práctica totalidad de los puertos importantes Americanos. Como resultado del inmediato beneficio mercantil obtenido por las exenciones fiscales o las rebajas impositivas, los ingenios de azúcar se multiplicaron exponencialmente en poco tiempo anunciando una futura guerra por la madera. Esta constituía un bien indispensable no solo para

¹²³⁸ AGS Marina, 316, Madrid, 21 de julio de 1749.

¹²³⁹ AGI Santo Domingo, 379, virrey Casafuerte, 9 de septiembre de 1725.

¹²⁴⁰ MARRERO, Leví. *Cuba. Economía y Sociedad*. San Juan: 1972, vol. 3, pp. 6-8.

¹²⁴¹ AGI Santo Domingo, 2118, Juntas de La Habana.

¹²⁴² QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La madera... Op. cit.*, pp. 6-8.

las cajas donde se transportaba, sino también para la quema y producción del azúcar. Si hacia 1759 La Habana contaba con 88 ingenios activos y alrededor de una decena en construcción que representaban el 75% del total de azúcares elaborados en toda la isla, a finales 1780 ya existían 180, elevándose a 228 en 1792¹²⁴³. Naturalmente, esto tuvo un impacto directo en la exportación de azúcar que pasó a duplicarse en una década desde principios de 1780 a 1791, con más de 244.592 arrobas¹²⁴⁴. El combustible vegetal que necesitaban estos ingenios era abrumador. Se ha calculado que por cada 40 arrobas de azúcar necesitaban quemarse 65 de madera, y como la producción media por ingenio solía estar en torno a las 4.000 arrobas anuales, el resultado final (6.500 arrobas de madera¹²⁴⁵) representaba no solo un proceso de rápida deforestación, sino también una competencia contra los intereses madereros de la Marina.

Por otra parte, páginas atrás ya analizamos el importante efecto causado por las Ordenanzas de 1772 y 1776 que militarizaban las actividades navales en el interior del complejo del astillero, haciendo desplazar al intendente a un papel casi residual en el seno de una Junta naval liderada por un militar, el comandante del astillero. La luna de miel de Montalvo (intendente) y la élite habanera tocó a su fin desde entonces, y esto afectó decisivamente la organización y gestión de los asuntos de la madera, y por consiguiente, el control de la tala, utilización y exportación. Hasta ese momento, la cesión de derechos sobre la explotación de la madera a los hacendados y pobladores estaba determinada tanto por el gobernador como por el comandante de Marina. Ambos tenían jurisdicciones independientes y por tanto intereses diversos. Mientras que el gobernador solía atender los requerimientos de los poderosos, sabedor de que dichos «favores» le eran devueltos de múltiples maneras, como por ejemplo, con préstamos a la Real Hacienda, el comandante de Marina era extremadamente celoso del cumplimiento de su objetivo estratégico, que no era otro que reservarse la mejor madera para los buques y el envío de cantidades crecientes a España. Así las cosas, con Juan Bautista Bonet al frente de la Comandancia desde 1772 la madera se transformó en un asunto político y jurisdiccional.

Los creadores de las ordenanzas desde luego eran muy conscientes del cambio de rumbo que insertaban en el panorama de las relaciones políticas dentro de los arsenales y astilleros. Por tal motivo, aprobaron las pertinentes instituciones para gestionar los asuntos navales respecto del corte, utilización y exportación de madera. Por Real Orden de 20 de noviembre de 1776 se creaba la Junta de Maderas cuyos integrantes en La Habana eran todos los altos responsables políticos, significativamente, el gobernador, el comandante de Marina, el comisario de Marina y el intendente de Ejército y Hacienda¹²⁴⁶.

¹²⁴³ GARCÍA RODRÍGUEZ, Mercedes. «Ingenios habaneros del siglo XVIII: mundo agrario interior». *América Latina en la Historia Económica*, n.º 26. 2006, p. 44.

¹²⁴⁴ FUNES MONZOTE, Reinaldo. *De bosque a sabana: azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba, 1492-1926*. Madrid: Siglo XXI, 2004, p. 85.

¹²⁴⁵ GARCÍA RODRÍGUEZ, Mercedes. *Op. cit.*, pp. 50 y ss.

¹²⁴⁶ AGI Santo Domingo, 1238, Junta de maderas, 3 de septiembre de 1783.

Estas Juntas en La Habana fueron todo menos un recinto de paz y tranquilidad. Allá se produjo hasta finales de siglo una obcecada batalla por el control de la tala de árboles y su utilización. Con Bonet al frente de los asuntos navales, no solo quedó relegado Montalvo a un papel subsidiario, sino que se mostró con cruda realidad cómo los intereses militares de la Armada pugnaban ferozmente contra el creciente poder de la clase comerciante local. Bonet, un militar *advenedizo* que ni entendía ni le interesaba realmente la élite cubana, se centró en cumplir su labor, que no era otra que mantener un flujo creciente de excelente madera cubana hacia Ferrol y Cádiz, mientras acopiaba parte de ella para el programa de rearme naval.

En esta nueva y dramática coyuntura, la administración directa de los cortes de madera ganó claramente la batalla a los asentistas con consecuencias no del todo gratas para la Marina. Los aspectos relacionados con la madera de uso naval complejizó las relaciones hasta provocar tensiones que a su vez obligaron a solicitar a Madrid mediación. Si antes de 1772 la gestión de los cortes de madera había quedado delimitada por una, como mínimo, cordial relación entre el gobernador de turno y el intendente, el desplazamiento de Montalvo dejaba al gobernador frente al irresoluble problema de contentar al comandante de Marina y los intereses locales. Hasta el inicio de la guerra en 1779 estos conflictos quedaron relativamente ocultos y contenidos ante la presencia en escena de Montalvo que, aunque limitado en poder, aún mantenía esa imponente figura e influencia que mantuvo a Bonet con cierto ánimo conciliador. Pero la muerte del intendente en 1778, las necesidades de la guerra, y la reactivación del programa naval después de 1785, avivaron la contienda provocando verdaderos choques frontales ante intereses divergentes.

Durante el gobierno de Francisco Antonio Cagigal de la Vega (1747-1760) se habían establecido los primeros cortes del rey, determinando además que no se abrieran nuevos sitios para ingenios o labranza sin licencia del gobernador¹²⁴⁷. Esta medida fue ampliada y reglada por un bando en tiempos de Bucarelli señalando los lugares¹²⁴⁸ en los que los particulares podían cortar leña y árboles para las cajas de azúcar¹²⁴⁹. Sin embargo, desde 1772 todas esas disposiciones habían quedado obsoletas¹²⁵⁰, tanto por el incremento de las necesidades de la Marina como por la incorregible propensión de los lugareños a incumplir los lugares asignados.

El primer intento de arreglo tuvo lugar en la Junta de Maderas de 2 de octubre de 1779. Allí se expuso sobre la mesa el conflicto en toda su magnitud con el primer choque frontal entre el gobernador y capitán general Luis Un-

¹²⁴⁷ FUNES MONZOTE, Reinaldo. «Propiedad y uso de los bosques habaneros. Sobre un “bien común” en el contexto colonial cubano hasta fines del XVII», en PIQUERAS, José A. (coord.) *Bienes comunales: propiedad, arraigo y apropiación*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación 2002, pp. 83-84.

¹²⁴⁸ Bando de 3 de octubre de 1767, AGI Cuba, 1159.

¹²⁴⁹ *Ibidem*, p. 85.

¹²⁵⁰ Bando de 27 de agosto de 1772, que extendía los cortes particulares pero los limitaba en los lugares con maderas de mejor calidad, AGI Cuba, 1159.

zaga y Bonet como comandante de Marina. Frente a los intentos del primero por conciliar los intereses de los vecinos y poderosos azucareros con las necesidades de la Armada, se oponía el dictamen de Bonet deseoso de construir navíos y enviar a España cantidades crecientes de madera. Para el gobernador era importante mantener el control (igualmente simbólico como máxima autoridad en Cuba) de las licencias sobre los cortes de madera, máxime si se tiene en cuenta que el principal prestamista de la Hacienda local eran precisamente el grupo de hacendados y dueños de ingenios, entre otros comerciantes. Por su parte, Bonet se obcecaba en cumplir tanto las Ordenanzas de 1748 como las más recientes de 1772 y 1776, defendiendo con uñas y dientes su jurisdicción sobre el astillero. De esta forma, lo que aconteció en aquella junta (que no llegó a ningún acuerdo y solicitó dictamen al Consejo de Indias) fue una pugna entre dos poderes paralelos, el Ejército y la Armada. Por otra parte, este asunto afectaba a jurisdicciones políticas diferentes en España. Mientras Bonet escribía con desesperación a su superior Valdés que, como ministro de Marina estaba naturalmente muy interesado en que se cumplieran los designios navales, el gobernador de Cuba acudía de la misma manera al ministro de Indias, José de Gálvez, de quien dependía. Aunque la relación entre ambos secretarios era cordial y comprensiva, se tuvo que recurrir al Consejo de Indias para dilucidar un problema que era ya, claramente, político. Para los hacendados, la pretensión de la Armada de reservarse en propiedad los montes y bosques para su uso exclusivo atentaba contra los derechos de propiedad reglados en las Leyes de Indias¹²⁵¹. Finalmente, urgía resolver la cuestión lo más rápidamente posible porque oficiales de la Comandancia de Marina habían llegado a expropiar madera que los particulares y hacendados presuntamente habían acopiado ilegalmente de lugares reservados a la Armada¹²⁵², amenazando en convertir el problema en un asunto de verdadero orden público.

El dictamen del Consejo de Indias de 4 de agosto de 1784¹²⁵³ trató de conciliar ambas posturas señalando una delgada línea roja jurisdiccional al respecto de la disputa, pero en realidad dejó el problema sin solución hasta finales de siglo. Suspendiendo las disposiciones previas que había otorgado el gobernador concediendo determinadas licencias de cortes de madera, se decidió que el comandante de Marina, habida cuenta la necesidad «urgente» de maderas en España y para la fábrica en La Habana, se reservaría para sí la elección de aquellos sitios y bosques con la mejor madera para fines navales, estableciendo en ellos los cortes del rey con funcionarios propios, es decir, ampliando la administración directa de la gestión de la madera a los lugares que él mismo determinase. Por su parte, el gobernador quedaría «con igual facultad y autoridad» respecto del resto de lugares y tipos de madera, obviamente, de menor calidad¹²⁵⁴. Haciendo valer la Marina este fallo, dispuso reservarse 40 leguas a

¹²⁵¹ *Ibíd.*, pp. 92-93.

¹²⁵² Exposición previa al dictamen del Consejo de Indias, AGI Santo Domingo, 1242.

¹²⁵³ AGI Santo Domingo, 1242.

¹²⁵⁴ Dictamen del Consejo de Indias, AGI Santo Domingo, 1242.

sotavento y barlovento de La Habana, 6 leguas de fondo a la costa del norte y 20 por la banda del sur desde el surgidero del Batabano sin fondo¹²⁵⁵.

Esto supuso una auténtica declaración de guerra para los hacendados que lucharon durante años por ampliar sus lugares y privilegios de extracción ante el cada vez mayor negocio (y beneficio) del comercio libre internacional. La Armada, por su parte, logró el control exclusivo de las maderas cubanas de mejor calidad pero a un costo muy elevado.

En efecto, al desplazar la Marina al sector privado del acopio y ofrecimiento al astillero de las maderas apropiadas, la Comandancia hubo de hacerse cargo de todo el proceso. Desde el estudio e inspección de los lugares idóneos, hasta el propio corte, traslado y transporte, todo recayó en la administración de la Armada. Por de pronto, hubo de construir en las décadas de 1780 y 1790 decenas de buques de diferente porte para estos menesteres. El comandante de Marina Borja informaba, por ejemplo, en agosto de 1784 que había decidido construir dos embarcaciones para la conducción de maderas a un costo de 19.738 pesos¹²⁵⁶, cantidad realmente importante toda vez que no se trataban de buques de guerra propiamente dichos. Significativamente, esto expelió a los asentistas de «colaborar» con la Marina, en especial sabiendo las duras condiciones contractuales imperantes desde que las impuso (como se explicó páginas atrás) Romero Landa. Las dos últimas contratas que hemos detectado datan de 1775, en manos de José Melchor de Acosta (para cortes de madera) y Andrés Yung para arboladuras¹²⁵⁷; así como la de Juan Blanco de 1781, para el corte y traslado de maderamen¹²⁵⁸.

Paralelamente, el control local en Cuba de los negocios de la madera por parte de la Marina dio pie en algunas autoridades a buscar un resquicio para obtener beneficios, como cuando el gobernador de Trinidad José María Chacón ofreció en diciembre de 1785 un plan a Valdés para cortar maderas de construcción naval en la isla y desembocadura del Orinoco, justificándolo con argumentos de calidad superior de la madera frente a las cubanas: Valdés rechazó tal sugerencia¹²⁵⁹.

Por otra parte, la Comandancia de Marina se vio forzada a buscar componentes navales que no existían en Cuba o eran de mala calidad, como las arboladuras. Y estas solo se podían obtener en las costas del virreinato novohispano. Con la presión de trasladar a España (en pleno despegue del programa naval de Valdés) muchas maderas, de calidad, y de todos los tipos necesarios, las autoridades navales de La Habana tuvieron que negociar (esta vez sí) con asentistas novohispanos¹²⁶⁰, bien directamente, bien a través del virrey, y obvia-

¹²⁵⁵ Resolución de 4 de octubre de 1784, AGI Santo Domingo, 1252.

¹²⁵⁶ AAB Arsenales, 3764, Borja a Valdés, 23 de agosto de 1784.

¹²⁵⁷ AGS Marina, 353, Acuerdos de la Junta naval, 27 de marzo de 1775.

¹²⁵⁸ AAB Arsenales, 5514, Expedientes de asientos.

¹²⁵⁹ AAB Consignaciones, 3776, Chacón a Valdés, 19 de diciembre de 1785.

¹²⁶⁰ ANDRADE MUÑOZ, Germán Luis. *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*. México: Instituto Mora 2006, pp. 93-97.

mente, con condiciones muy probablemente nada ventajosas para la Armada que se tenía que comprometer a enviar buques para su transporte a La Habana, y de ahí a España, con el subsiguiente costo añadido a sus ya exhaustas arcas.

Aunque en 1772 no se podía saber, el control directo y prácticamente total (administración directa) de todo el proceso de adquisición, utilización y transporte de la madera fue una de las causas del colapso financiero del astillero de La Habana. Los enormes costos para las arcas de la Tesorería de Marina se hicieron inaceptables a finales de la década de 1780 y en los últimos años del siglo. El presupuesto solicitado para el año de 1784, por ejemplo, mostraba a todas luces la presión financiera sobre las arcas de la Armada en Cuba en relación con este asunto. En efecto, la proyección de las necesidades financieras para ese año fijaba los sueldos anuales para las tripulaciones de las 14 embarcaciones de conducción de maderas en 19.440 pesos; las piezas de arboladuras traídas por particulares desde Nueva Orleans demandaban 22.500 pesos; mientras que finalmente los cortes del rey, que incluía un gran número de funcionarios, boyadas y esclavos, otros 118.200 pesos¹²⁶¹. En total representaba 160.140 pesos, o el equivalente a un navío de 64-70 cañones. Como tendremos ocasión de analizar en el último apartado de este libro, los costos de la tala y transporte de la madera fueron extraordinariamente altos y no siempre relacionados con su uso en La Habana ya que, en la última década, casi toda era exportada o reexportada a España.

Este proceso de concentración del poder sobre la cuestión forestal en manos de la Comandancia trajo, sin embargo, frutos inmediatos que favorecieron a corto plazo los intereses de la Armada, especialmente en España. En efecto, el programa de construcción de navíos de alto porte (tres puentes) demandaba fuertes cantidades de madera, lo mismo que el modelo de Romero Landa de navíos estandarizados de 74 cañones, alguna de cuyas partes debían construirse con maderas cubanas y arboladuras novohispanas y de Nueva Orleans. Las remesas de madera se incrementaron exponencialmente desde finales de la década de 1780 y, a falta aún de una monografía al respecto, ofrecemos aquí algunos datos concluyentes.

Cuadro 36
REMESAS DE MADERA DESDE LA HABANA, 1786-1796¹²⁶²

	Navíos tres puentes	Navíos de 64 a 74	Fragatas de 36	Bergantines	Codos cúbicos
1786	163	58	89	10	1.594
1787	388				1.427
1789	210	114	404	18	2.849

¹²⁶¹ AAB Consignaciones, 3776, Junta naval, 22 de septiembre de 1783.

¹²⁶² AAB Expediciones a Indias, 4, 5, 10, 12, 13, 14, 20. Los datos se refieren a número de piezas.

	Navíos tres puentes	Navíos de 64 a 74	Fragatas de 36	Bergantines	Codos cúbicos
1791	152	109	128	114	1.784
1792	84	29	77	105	1.262
1793	524	328	525	361	8.050
1795	157	32	112	127	1.737
1796	17	44	24	35	444

Pese a no tratarse de unos datos definitivos ni exhaustivos, la tabla muestra la enorme importancia que tenía la exportación (en algunos casos la re-exportación) de madera para el relanzamiento del programa naval de Valdés desde 1785. Concluyentemente, los números muestran una gran relación entre los destinos de la madera y la conformación técnica de los navíos de línea españoles lograda, finalmente, con la estandarización de Romero Landa. Así, se destaca la importante contribución habanera al esfuerzo constructivo de los tres puentes peninsulares (Ferrol) y al programa de desarrollo de unidades veloces como las fragatas. Ni que decir tiene, que todo este proceso de exportación de madera desde Cuba causó enormes problemas financieros, atisbados con anterioridad, pero que se hicieron crónicos en la década de 1790. O dicho de otra forma, aunque la aportación del maderamen Americano (cubano-no-vohispano) fue vital para los intereses de los departamentos navales que lo demandaban (Cádiz y Ferrol) lo cierto fue que el gasto público generado no compensó el esfuerzo porque socavó las bases del astillero que, posiblemente, más estaba aportando al proyecto naval, es decir, La Habana.

Finalmente, el inflexible control de la Marina de los recursos forestales cubanos no se detuvo ahí. En 1789 se publicó en La Habana un Bando que eliminaba las restricciones que tenía la Armada fuera de los cortes asignados por el propio comandante, reservándose desde entonces lo que se juzgase por más conveniente al rey en el seno de la Junta naval¹²⁶³. La extensión del monopolio de la Marina sobre los bosques y su aprovechamiento con fines constructivos (y principalmente su remisión a España) se hizo sobre toda la isla desde entonces.

Los hacendados reaccionaron después de que la aguda crisis financiera del astillero se plasmara en una Real Orden de 9 de agosto de 1794 por la que se ordenaba una reducción general de los gastos navales en La Habana (la cancelación de facto del programa constructivo), incluyendo el cultivo de maderas, su arreglo y separación, destinándose a las labores de acopio y traslado a 100 presidiarios del astillero, en vez de a los peones para ahorrar gastos¹²⁶⁴. Efectivamente, tras la erección del Consulado de La Habana (4 de abril de

¹²⁶³ FUNES MONZOTE, Reinaldo. *De bosque...* *Op. cit.*, p. 145.

¹²⁶⁴ AAB Consignaciones, 7210.

1794), los hacendados solicitaron y obtuvieron en 1800 la limitación de los bosques bajo control de la Marina y una mayor representatividad en la nueva Junta de maderas conformada desde esa fecha. Igualmente se les aceptó liberar los cortes de madera para construcción de buques en las haciendas situadas a 30 leguas a barlovento y sotavento¹²⁶⁵.

Fue un triunfo final, cuando el astillero claramente languidecía hasta su extinción.

Financiación, gasto y colapso del astillero

La evolución de la financiación de la Marina en La Habana y toda la industria en torno al astillero, siguió entre 1786 y 1805 una evolución pendular dependiente de diversos factores, la mayoría de ellos complejos y todos interrelacionados.

Por una parte, el notable aumento de las rentas de La Habana comenzando con el primer Decreto liberalizador de 1765, se vio exponencialmente acrecentado con los efectos del Decreto de Libre Comercio de 1778. Si durante la guerra de 1779 a 1783 los incrementos netos de la hacienda habanera no pudieron reflejar, naturalmente, los beneficios de una apertura comercial que incentivaba el tránsito mercantil, y por tanto, los beneficios (vía rentas: alcabala y almojarifazgo principalmente), tras la conclusión de la guerra La Habana se convirtió en uno de los centros portuarios más favorecidos por la nueva reglamentación¹²⁶⁶. Como consecuencia, la Tesorería General dispuso (al menos en teoría) de mayores recursos para autofinanciarse, y eventualmente, poder soportar parte del esfuerzo financiero propuesto por Valdés a la Armada después de 1785 en aguas Americanas. Igualmente, el flujo mercantil no solo incrementó las rentas locales (mejorando sustancialmente las posibilidades de financiar con recursos propios la Administración militar), sino que también constató la exportación hacia España de un creciente número de cajas de azúcar que, como analizamos páginas atrás, suponían una utilización creciente de madera que enfrentó a la élite de la *sacarocracia* cubana con la Comandancia de Marina (y el gobernador). Así pues, ambos elementos acabaron profundamente enlazados. Si los incrementos netos de la Tesorería General generaban sustanciales productos netos que redundaban en beneficio del complejo administrativo y militar habanero, por otra parte esa alza estaba tan directamente relacionada con el tráfico mercantil (madera, negocios de altas ganancias) que acabó separando al grupo de los hacendados de la industria naval.

En relación con esto, resultaba obvio que cualquier beneficio neto creciente de la Tesorería General podría ser canalizado hacia el universo militar, especialmente costoso en La Habana. Fortificaciones, milicias, tropas

¹²⁶⁵ JORDÁN REYES, Miguel. *Op. cit.*, p. 87.

¹²⁶⁶ GARCÍA-BAQUERO, Antonio. «Los resultados del libre comercio y “el punto de vista”: una revisión estadística». *Manuscrits*, 15. 1997, pp. 304-321.

regulares, suponían una presión constante sobre la gestión de dichos fondos en manos del tándem gobernador-intendente de Ejército y Hacienda. En este sentido, el siguiente cuadro muestra los productos netos de la hacienda cubana haciendo la salvedad de que para 1786 y 1788 la información es documentalmente incompleta.

Cuadro 37
INGRESOS POR RENTAS TESORERÍA LA HABANA, 1786-1801¹²⁶⁷

	INGRESOS RENTAS		INGRESOS RENTAS
1786	236.140	1794	1.019.432
1787	817.934	1795	558.609
1788	368.023	1796	1.196.782
1789	624.200	1797	1.285.943
1790	999.520	1798	1.846.636
1791	907.279	1799	1.927.421
1792	1.131.347	1800	1.846.843
1793	961.744	1801	1.985.139

En efecto, la Tesorería pudo incrementar sus ingresos de forma patente y sostenida durante este periodo como efecto de las medidas liberalizadoras dobles de 1765-1778. Incluso el periodo de permanente guerra desde 1793 (primero con Francia y posteriormente con Inglaterra) no pareció afectar sustancialmente el ritmo ascendente de los productos de las rentas, lo que sugiere que la apertura comercial, el tráfico mediante registros sueltos y las distancias cortas con zonas de intercambio mercantil, tales como Estados Unidos y el Caribe, influyeron decisivamente en disminuir el impacto negativo que toda guerra tiene sobre el comercio.

Aunque se ha insistido mucho historiográficamente sobre la importancia de los situados caribeños¹²⁶⁸, lo cierto es que, aun aceptando su trascendencia, estos nunca podrían haber soportado por sí mismos el entramado militar cubano, incluyendo su complejo industrial naval. Enclaves como

¹²⁶⁷ AGI Santo Domingo, 1834, 1835, 1848, 1851, 1852, Cuentas Real Hacienda, y elaboración propia.

¹²⁶⁸ MARICHAL, Carlos. «Las reales finanzas en el Gran Caribe en el siglo XVIII: situados y monopolio del tabaco», en ROLDÁN DE MONTAUD, Inés (ed.) *Las haciendas públicas en el Caribe hispano durante el siglo XIX*. Madrid: CSIC, 2008, pp. 30-35.

Puerto Rico¹²⁶⁹ o Santo Domingo¹²⁷⁰, donde la élite mercantil era escasa o nula, dependían casi exclusivamente de las aportaciones novohispanas. Sin embargo, y pese a la innegable necesidad de la plata mexicana para la Administración militar cubana, aquella tuvo gradualmente menos impacto sobre las necesidades financieras militares en La Habana gracias al notable repunte de sus rentas locales.

Cuadro 38
FLUJO BUQUES MERCANTES Y DERECHOS REALES, 1791-1801¹²⁷¹

	Buques nacionales	Extranjeros	Cajas de azúcar extraídas	Ingreso por derechos reales y municipales
1791	290	84	71.674	520.212
1792	329	97	72.853	851.794
1793	308	109	87.470	688.784
1794	304	191	103.628	702.111
1795	253	170	70.437	810.847
1796	228	230	120.374	997.281
1797	136	494	118.065	1.257.169
1798	125	544	134.872	1.822.348
1799	131	706	165.602	2.006.021
1800	109	667	142.096	2.249.680
1801	104	889	159.841	2.419.396

El anterior cuadro muestra, significativamente, el flujo de buques mercantes en La Habana asociado al pleno impacto del Decreto de 1778, vinculados con la Aduana marítima y los derechos cobrados en toda la isla de Cuba. Ambas series de datos reflejan una tendencia impensable 50 años atrás, cuando los ingresos tanto de Cuba como de La Habana eran muy limitados,

¹²⁶⁹ ESPINOSA, José Manuel. «Militarismo, gasto y subversión del orden colonial en el Puerto Rico de las Reformas Borbónicas (1765-1815)». *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, núm. 13. Noviembre 2010, pp. 39-66.

¹²⁷⁰ SEVILLA, María Rosario. *Santo Domingo Tierra de Frontera (1750-1800)*. Sevilla: EEHA 1980, pp. 221-281 y 323-337.

¹²⁷¹ AGI Santo Domingo, 1851, 1852, 1853, 1854, 1855, 1856, Cuentas Real Hacienda, y elaboración propia.

forzando a la Tesorería General a ser fuertemente dependiente de las remesas mexicanas. Desde 1786 se percibió un cambio de tendencia notable por su impacto sobre el astillero y la industria naval en su conjunto. La mayor disponibilidad de productos netos de las rentas en determinados años generó un superávit de caja que pudo ser desviado hacia las necesidades militares más apremiantes, significativamente la Marina. Cuanto mayores eran los ingresos de la Tesorería General, mejores opciones existían de poder ayudar a las siempre exhaustas arcas del astillero. No obstante, los situados seguían siendo decisivos, en especial en épocas de grandes concentraciones de hombres y/o buques en el astillero, pero lejos de ser el elemento exógeno sin el cual no habría gasto militar (bancarrotas), desde 1786 el situado fue para la administración del Ejército un factor reequilibrador de las cuentas públicas. Las remesas mexicanas se ajustaban a un presupuesto determinado por las tropas fijas y los gastos en fortificaciones, a pesar de que los gastos reales siempre eran superiores. Sin embargo, lejos de generar pánico financiero en las autoridades centrales (gobernador, intendente de Ejército), las diferencias entre los gastos militares efectivos y las entradas de numerario novohispano podían ser soportadas por el beneficio de las rentas locales y del conjunto de la isla. Como resultado, el mayor prestamista de la Comandancia de Marina después de 1786 no fueron ni los hacendados ni el grupo de ricos comerciantes, sino la propia Tesorería de Ejército.

Ambas series de datos deben ser interpretadas, por consiguiente, no como indicadores puramente fiscales y mercantiles con connotaciones únicamente hacendísticas, sino como canales naturales de financiación militar. Las reformas fiscales buscaban, en última instancia, que América fuese lo más independiente posible en cuanto a sus gastos militares¹²⁷². En este sentido, la Tesorería Principal respondía básicamente a la necesidad de incrementar sus márgenes netos de beneficios vía rentas (flujo mercantil) para trasladarlos hacia el aparato militar. Mientras que la Tesorería de Marina no tenía a su cargo rentas (al menos no dignas de mención) la de Ejército y Hacienda cumplía con la doble misión de ser recaudatoria y redistribuidora de sus rendimientos netos hacia el complejo militar. De esta manera, la Tesorería de Marina representaba un pasivo permanente, sin capacidad alguna de autofinanciarse; en cambio, el intendente de Ejército, pese a la pesada carga que representaba los onerosos gastos del conjunto de la Administración pública habanera, disponía de márgenes de beneficios que podía, o bien canalizar hacia el Ejército, o bien hacia la Armada. En última instancia, esa dependencia financiera de la Marina respecto del Ejército representó el triunfo de estos últimos frente a aquellos después de una larga batalla de décadas.

No obstante, esto no quiere decir que la Tesorería Principal tuviese un movimiento financiero desahogado. Las tensiones presupuestarias eran cons-

¹²⁷² PINTO BERNAL, José Joaquín. «Fiscalidad e Independencia en Santafé y Bogotá, 1780-1830». *América Latina en la historia económica*, vol. 22, n.º 3. 2015, pp. 8-39.

tantes y los efectos de la guerra y la subsiguiente deuda preocuparon a las autoridades locales. Sin embargo, la intendencia de Ejército y Hacienda era depositaria del control de todas las rentas de La Habana, así como de la gestión y fiscalización de las demás cajas sufragáneas de la isla de Cuba lo que, unido al notable incremento del tráfico mercantil, coadyuvaba a reequilibrar las finanzas locales de manera mucho más rápida que la Tesorería de Marina, dependiente de los ingresos externos. Un informe de 1795 reconocía que el producto líquido de las rentas de La Habana (sin contar los ingresos por Aduana) representaba más de 700.000 pesos anuales¹²⁷³, algo que hemos podido verificar en los cuadros expresados arriba, lo que unido a los situados y préstamos eventuales solicitados, permitía a la hacienda disponer de una masa de capital capaz de amortizar relativamente la deuda e incluso transferir dinero hacia la tesorería naval.

Naturalmente, los beneficios del libre comercio también se sintieron en el Virreinato. Mientras que entre 1728 y 1739 entraron en Veracruz 222 buques mercantes, durante el periodo de pleno desarrollo del Decreto de Libre Comercio entre 1784 y 1795 lo hicieron nada menos que 1.142 buques¹²⁷⁴. Los productos líquidos de las rentas novohispanas aumentaron, subsiguientemente, en la misma proporción, generando un remanente de caja que podía ser redistribuido tanto a Cuba como a España. Los envíos extraordinarios (al margen del anual situado) trasladados a la Tesorería Principal desde México incrementaron sus posibilidades financieras y permitieron la transferencia de fondos allá donde más se necesitaba, es decir, al componente naval.

Por otra parte, los datos expuestos ayudan a comprender el problema de la política forestal y la dura batalla entre la Armada y el resto de la población cubana. Las enormes cantidades de cajas de azúcar exportadas lejos de poder interpretarse como un elemento anecdótico, hay que entenderlas como factor analítico en la batalla por la madera; batalla que tenía fuertes connotaciones mercantiles, y por tanto fiscales, para el ámbito de la hacienda regional. El acopio de madera representó un punto de no-retorno en las relaciones entre la élite mercantil (cuyos ingresos aumentaron ostensiblemente después de 1783), y la Comandancia de Marina. Si los hacendados perdieron la batalla política por el control de los montes cubanos, también se tomaron su revancha frente a la Armada retirándoles el apoyo financiero (préstamos) que antaño le ofrecían. Como resultado, la Tesorería de Marina tuvo que depender, principalmente, de los ingresos exógenos (situado naval) y las aportaciones que, graciosamente, le otorgaba en determinados casos la Tesorería General, es decir, sus rivales del Ejército.

¹²⁷³ AGI Santo Domingo, 1834.

¹²⁷⁴ MANERO, Vicente E. *Noticias históricas sobre el comercio exterior de México desde la conquista hasta el año 1878, con dos croquis que señalan, el uno: las rutas de las flotas y demás embarcaciones que venían de España a Indias, y el otro: la situación de los puertos de la república*. México: Tipografía de Gonzalo A. Esteva 1879, pp. 15-16.

Cuadro 39
INGRESOS TESORERÍA DE MARINA, 1786-1802¹²⁷⁵

	DE REAL HACIENDA	DE MÉXICO	OTROS	PRÉSTAMOS
1786	50.000		4.320	55.402
1787	164.979	1.170.558	29.100	
1788	42.000	1.117.620	31.706	23.543
1789	393.680	635.730	14.777	25.650
1790	20.746	1.150.456	22.429	
1791		958.929	14.747	
1792	4.940	678.231	17.900	7.000
1793		820.428	41.567	
1794	30.000	1.690.288	63.549	6.000
1795		636.244	116.913	85.400
1796	150.000	1.676.686	234.453	24.500
1797	360.000	1.280.193	78.135	3.700
1798	333.747	1.449.875	144.694	
1799	205.000	1.753.332	185.055	146.500
1800	599.550		44.492	12.000
1801	979.305	343.306	91.504	
1802	300.000	1.558.716	315.477	25.353
TOTALES	3.633.947	16.920.592	1.450.818	415.048
			INGRESO TOTAL	22.420.405

En efecto, los datos referentes a los ingresos de la Comandancia de Marina muestran todos los síntomas anunciados. Proporcionalmente la Marina dispuso de más fondos que en la etapa anterior, con un total de más de 22 millones de pesos en los 17 años de análisis, frente a los más de 23 millones en 21 años en el periodo 1765-1785. Sin embargo, un atento análisis muestra realidades diferentes que afectaban estructuralmente la dinámica del astillero. Ostensiblemente, los situados navales representaron el volumen principal de los ingresos, algo que venía siendo la tónica general y era el elemento clave para sostener el entramado naval en La Habana. El 75,4% de los ingresos provenían de este concepto, lo que suponía 4 puntos más que en la etapa anterior. Sin embargo, las mayores diferencias están, efectivamente, en los apartados dinámicos e intermitentes, ajenos a la naturaleza formalmente anual de los situados navales. En efecto, la Tesorería Principal transfirió el 16,2% de

¹²⁷⁵ AGI Santo Domingo, 1865, 1866, 1867, y elaboración propia.

los fondos gestionados por Marina, o lo que es lo mismo, 7 puntos más que en la etapa de 1765 a 1785. Significativamente, estos más de un millón de pesos trasladados desde la Tesorería Principal a la de Marina reflejaban el incremento de los beneficios netos de las rentas por aquellas gestionadas que, como ya se analizó, le proporcionaba un margen de maniobra financiera no presente décadas antes. El peaje que hubo de pagar Marina por la «generosidad» del Ejército fue su dependencia política y de gestión de los fondos del astillero, haciendo supeditar de facto al comandante de Marina respecto de su rival de Ejército y Hacienda. El trato a veces exageradamente servil y suplicante del comandante del astillero hacia el intendente o el gobernador cabe interpretarlo en términos de consecución de objetivos concretos, es decir, la obtención de dinero. Araoz era muy consciente de su debilidad presupuestaria y por tanto estaba atado tanto al dinero novohispano como a la comprensión tácita de los gestores de la Tesorería Principal.

Sin embargo, lo que más llama la atención es la brusca caída de los ingresos por préstamos. Apenas supusieron algo más de 400.000 pesos y un insignificante 1,8% sobre el total de las entradas en Tesorería Naval. En la etapa inmediatamente anterior este concepto representó un 13,4% y más de 3 millones de pesos. Y conocemos las causas. Como ya se analizó páginas atrás, la élite hacendada y mercantil cubana (especialmente la habanera) se retiró dramáticamente del apoyo a la Armada. Mientras que en el periodo anterior la inserción de este poderoso grupo en los negocios navales fue una constante, ahora penduló sus recursos hacia los canales más beneficiosos, vinculados al comercio del azúcar y al tráfico mercantil mediante registros sueltos hacia el Caribe y España. Los hacendados y comerciantes apoyaron a la Marina en los momentos en que los beneficios de este soporte les revertían beneficios tangibles, bien sociales o bien financieros. Sin embargo, en el momento en que la política mercantil comenzó a dar sus frutos por el cambio provocado a causa del Decreto de 1778, simplemente giraron la cabeza hacia réditos y beneficios rápidos y visibles.

La creación del Consulado de La Habana en 1794 representó, de igual forma, la puntilla para las ilusiones de Marina de obtener financiación de este poderoso sector empresarial. En efecto, casi todos los accionistas de este poderoso gremio mercantil pertenecían al mismo grupo que poco antes había aprontado suculentas cantidades a la Armada¹²⁷⁶. Sin embargo, ahora giraron sus miras hacia el negocio del azúcar en clara expansión después de 1786, en donde el riesgo era limitado y los beneficios extraordinariamente altos. Esta decisión de los hombres de negocios habaneros prueba que su inserción anterior, vía préstamos, en la industria naval nada tenía que ver con el altruismo o el servicio al rey, sino con beneficios que ahora se encontraban en otros lugares.

¹²⁷⁶ Véase a este respecto: GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, M.^a Dolores. *Cuba, la isla de los ensayos: cultura y sociedad (1790-1815)*. Madrid: CSIC 1999; ARREGUI, Salvador. «La fundación del Consulado de La Habana (1794)». *Anales de Universidad de Murcia*, XLI: 3-4. 1983, pp. 43-94; ARREGUI, Salvador. *El Real Consulado de La Habana, 1794-1834*. Murcia: Universidad de Murcia 1992.

En este sentido, en 1799 el comandante Araoz reunió con carácter de urgencia la Junta naval para exponer la grave situación financiera del astillero, solicitando con desesperación fondos para sufragar los suministros indispensables de los asentistas de víveres y hospital, toda vez que amenazaban con no surtirlos a causa de las deudas acumuladas con ellos. Araoz solicitó fondos al gobernador, al intendente, al obispo diocesano, al juez de difuntos, así como a «los señores hacendados y comerciantes». Tras las lógicas súplicas ante la dramática situación, logró 50.000 pesos del Fondo de Milicias ofrecidos por el gobernador (Tesorería Principal) mientras que el intendente «ofreció ver el modo», lo que significaba que debía estudiar cómo y en qué cuantía podía aportar alguna cantidad a Marina. Por su parte, el señor obispo «no contribuyó» dejando lacónicas palabras sobre su imposibilidad. El Consulado y comercio ofreció las siguientes cantidades: marqués de Villalta: 8.000 pesos; los cónsules José Manuel López (10.000) y Juan José Patrón (10.000); marqués de casa Peñalver, 10.000 pesos, y finalmente el marqués de Arcos, 4.000. El resto de sujetos del Consulado al que se solicitó ayuda «no contestaron», lo que obligada al apesadumbrado Araoz a «acudir a la autoridad del Exmo. gobernador y capitán general», ya que los señores hacendados y comerciantes «se han desentendido» de la caótica situación de urgencias de la Marina. Y el panorama no podía ser más desolador, porque el comandante expresaba con lacónica sinceridad que la Tesorería de Marina debía a la Caja de Ejército hasta esa fecha la cantidad de 894.804 pesos, y por sueldos, empleados y demás atenciones de su Ministerio otros 488.341 pesos, lo que arrojaba una deuda final de la tesorería a su cargo de nada menos que de 1.383.145 pesos¹²⁷⁷. Recuérdese que el propio José Manuel López había sido poco tiempo atrás uno de los mayores prestamistas de la Marina, aunque ahora ofrecía una cantidad meramente simbólica en comparación con su verdadero poder adquisitivo y los préstamos ofrecidos con anterioridad. Similar análisis se puede trasladar respecto del marqués de Villalta. Pero lo verdaderamente significativo fue la dejadez con la que decenas de ricos hacendados y miembros del Consulado miraban ahora las urgencias de la Armada. Así pues, se produjo la paradoja de que mientras los efectos del libre comercio beneficiaban a la Tesorería General aumentando las posibilidades de ofrecer colaboración financiera a la Marina, la clase mercantil se sustrajo de ese apoyo ante la concomitancia de dos factores. Por una parte, los beneficios netos de las actividades comerciales, mucho más jugosos que el riesgo de prestar a la Armada y esperar tal vez varios años a recibir los fondos a cambio de un *premio* realmente poco atrayente (entre un 2% y un 4%); mientras que por otra, con este desinterés frente a los problemas de la Comandancia se tomaban la revancha en su lucha por el control de la madera.

Por otra parte, el análisis específico de los situados navales nos puede aportar interesantes interpretaciones sobre la financiación del astillero y su crónica dependencia de la Tesorería General.

¹²⁷⁷ AAB Consignaciones, 7213, Araoz, 19 de febrero de 1799.

Cuadro 40
 REMISIONES DE SITUADOS TESORERÍA DE MARINA, 1786-1802¹²⁷⁸

	NOMBRE BUQUES	TIPO	FECHA	CANTIDAD	TOTAL ANUAL
1786	No Llegó Nada				
1787	<i>Liebre</i>	Fragata	17-1-1787	500.375	1.170.558
	<i>Clotilde</i>	Fragata	13-3-1787	312.866	
	<i>San Julian</i>	Navío	26-11-1787	357.317	
1788	<i>Begoña</i>	Bergantín	25-1-1788	50.500	1.117.620
	<i>Alvarado</i>	Bergantín	22-3-1788	25.250	
	<i>Lucía</i>	Fragata	26-5-1788		
	<i>San Julián</i>	Navío	24-7-1788		
	<i>Santa Bibiana</i>	Fragata	28-7-1788		
	<i>Castilla</i>	Navío	5-8-1788	578.117	
	<i>Postillón</i>	Correo	20-11-1788		
	<i>Conde Floridablanca</i>	Correo	15-12-1788	463.753	
1789	<i>Areñón</i>	Bergantín	25-2-1789	50.375	635.730
	<i>Nuevo Sandoval</i>	Bergantín	26-3-1789	50.500	
	<i>Wilson</i>	Urca	30-6-1789	50.268	
	<i>Conde Floridablanca</i>	Correo	26-9-1789	50.500	
	<i>Dichoso</i>	Bergantín	23-11-1789		
	<i>Alvarado</i>	Bergantín	17-12-1789		
	<i>Castilla</i>	Navío	22-12-1789	434.087	
1790	<i>San Cristóbal</i>	Polacra	9-2-1790	25.125	1.150.457
	<i>Nuevo Sandoval</i>	Bergantín	1-3-1790	25.250	
	<i>El Príncipe</i>	Bergantín	22-3-1790	25.250	
	<i>Patizón</i>	Bergantín	21-4-1790	25.250	
	<i>Venus</i>	Fragata	26-5-1790	158.472	
	<i>Princesa</i>	Bergantín	26-5-1790	25.250	
	<i>Redentora</i>	Urca	22-6-1790	35.740	
	<i>Diligente</i>	Bergantín	23-6-1790	25.250	
	<i>Rey</i>	Bergantín	7-8-1790	75.750	
	<i>Redentora</i>	Urca	17-9-1790		
	<i>Polonia</i>	Urca	17-9-1790	100.000	
	<i>Alvarado</i>	Bergantín	22-10-1790	25.250	
	<i>San Julián</i>	Navío	30-10-1790	100.000	
	<i>Venus</i>	Fragata	19-11-1790	453.370	
	<i>Rey</i>	Bergantín	22-11-1790	25.250	
<i>Dichoso</i>	Bergantín	18-12-1790	25.250		

¹²⁷⁸ AGI Santo Domingo, 1865, 1866, 1867, y elaboración propia.

	NOMBRE BUQUES	TIPO	FECHA	CANTIDAD	TOTAL ANUAL
1791	<i>San José</i>	Bergantín	18-2-1791	25.150	958.929
	<i>Diligente</i>	Bergantín	5-3-1791	25.250	
	<i>Pinzón</i>	Bergantín	21-3-1791	25.250	
	<i>Atocha</i>	Fragata	22-3-1791	139.458	
	<i>Dichoso</i>	Bergantín	30-4-1791	25.250	
	<i>Princesa</i>	Bergantín	6-6-1791	25.250	
	<i>Astrea</i>	Fragata	15-6-1791	274.495	
	<i>Dichoso</i>	Bergantín	27-6-1791	25.250	
	<i>Blanca</i>	Bergantín	27-7-1791	25.250	
	<i>Alvarado</i>	Bergantín	10-9-1791	25.250	
	<i>Minerva</i>	Fragata	13-9-1791	30.203	
	<i>Rey</i>	Bergantín	7-10-1791	25.250	
	<i>Florida</i>	Bergantín	7-11-1791	25.250	
	<i>Pinzón</i>	Bergantín	18-11-1791	25.250	
	<i>San Isidoro</i>	Navío	17-12-1791	211.973	
	<i>Volador</i>	Bergantín	27-12-1791	25.150	
1792	<i>Sandoval</i>	Bergantín	4-2-1792	25.250	678.231
	<i>Reina Luisa</i>	Bergantín	22-2-1792	25.250	
	<i>Dichoso</i>	Bergantín	21-3-1792	25.250	
	<i>Dichoso</i>	Bergantín	28-4-1792	25.250	
	<i>San Isidoro</i>	Navío	2-5-1792	123.731	
	<i>Diligente</i>	Bergantín	26-5-1792	25.250	
	<i>Alvarado</i>	Bergantín	30-6-1792	32.122	
	<i>Rey</i>	Bergantín	4-8-1792	25.250	
	<i>Galverston</i>	Bergantín	28-9-1792	150.000	
	<i>Sandoval</i>	Bergantín	1-10-1792	25.250	
	<i>Conde Floridablanca</i>	Bergantín	8-10-1792	25.250	
	<i>Reina Luisa</i>	Bergantín	31-10-1792	25.250	
	<i>Dichoso</i>	Bergantín	24-11-1792	25.250	
	<i>San Pedro de Alcántara</i>	Navío	3-12-1792	94.628	
	<i>Despacho</i>	Bergantín	29-12-1792	25.250	
1793	<i>Sandoval</i>	Bergantín	4-2-1793	25.250	820.428
	<i>Diligente</i>	Bergantín	22-2-1793	25.250	
	<i>Príncipe</i>	Bergantín	23-3-1793	25.250	
	<i>San Pedro de Alcántara</i>	Navío	27-4-1793	183.085	
	<i>Rey</i>	Bergantín	29-4-1793	25.250	
	<i>Santa Librada</i>	Urca	10-7-1793	214.039	
	<i>Santa Librada</i>	Urca	19-9-1793	86.694	
	<i>Gloria</i>	Fragata	13-12-1793	235.610	

	NOMBRE BUQUES	TIPO	FECHA	CANTIDAD	TOTAL ANUAL
1794	<i>Gloria</i>	Fragata	12-3-1794	259.160	1.690.289
	<i>Miño</i>	Navío	18-6-1794	267.982	
	<i>San Lorenzo</i>	Navío	18-8-1794	300.225	
	<i>Rosa</i>	Fragata	10-12-1794	862.922	
1795	<i>Santa Águeda</i>	Fragata	2-6-1795	374.958	636.244
	<i>Perpetua</i>	Fragata	6-10-1795	261.286	
1796	<i>Gloria</i>	Fragata	3-2-1796	736.055	1.676.685
	<i>San Pedro de Alcántara</i>	Navío	27-6-1796	205.555	
	<i>La O</i>	Fragata	5-12-1796	735.075	
1797	<i>Ángel</i>	Navío	27-3-1797	204.403	1.280.193
	<i>Ángel</i>	Navío	3-4-1797	590.952	
	<i>Asia</i>	Navío	21-8-1797	484.838	
1798	<i>San Lorenzo</i>	Navío	12-1-1798		1.449.875
	<i>Minerva</i>	Fragata	12-1-1798		
	<i>Anfitrite</i>	Fragata	12-1-1798		
	<i>Tetis</i>	Fragata	12-1-1798	758.728	
	<i>Gloria</i>	Fragata	13-8-1798		
	<i>Tetis</i>	Fragata	13-8-1798		
1799	<i>Juno</i>	Fragata	13-8-1798	691.147	1.753.332
	<i>Saeta</i>	Bergantín	15-4-1799	150.000	
	<i>Volador</i>	Bergantín	17-4-1799	150.150	
	<i>Anfitrite</i>	Fragata	7-5-1799		
	<i>Juno</i>	Fragata	7-5-1799	231.133	
	<i>Diligencia</i>	Corbeta	6-9-1799		
	<i>Saeta</i>	Bergantín	6-9-1799	298.785	
	<i>Asia</i>	Navío	12-9-1799		
1800	No Llegó Nada				
1801	<i>San Ildefonso</i>	Navío	24-1-1801		343.306
	<i>San Pedro de Alcántara</i>	Navío	24-1-1801	343.306	
1802	<i>Gloria</i>	Fragata	9-2-1802		1.558.716
	<i>Anfitrite</i>	Fragata	9-2-1802	471.214	
	<i>San Ramón</i>	Navío	16-2-1802	157.071	
	<i>Ntra Sra De La O</i>	Fragata	13-4-1802	314.142	
	<i>El Vigilante</i>	Bergantín	20-4-1802	499.900	
	<i>Saeta</i>	Bergantín	28-5-1802		
	<i>Volador</i>	Bergantín	28-5-1802	116.389	

En efecto, si bien era trascendental que los situados navales llegasen puntualmente, aún lo era más que lo hiciesen cuando resultaba más necesario y en las cantidades adecuadas. Objetivamente, las remisiones fueron, por regla general, importantes y por encima de la asignación presupuestaria decretada (650.000 pesos y desde 1790, 700.000), pero lo cierto fue que estas no tuvieron el volumen deseado por Marina. La fragmentación de los situados navales en pequeñas cantidades durante el mandato del virrey Revilla Gigedo (1789-1794), cuando la costumbre era remitirlos por tercios, generó un insoluble problema presupuestario para la Marina. La Tesorería Naval no giraba gastos mensuales de manera regular, ni en cuantía ni en naturaleza. Pese a que Araoz trató en repetidas ocasiones de «convencer» al virrey para que retornara al «viejo» sistema de situados, lo cierto es que no lo logró. La tozuda actitud del virrey estaba profundamente relacionada con sus deseos de remitir la mayor cantidad posible de plata a España y consideró que controlando los gastos navales de La Habana con envíos pequeños podría hacer disminuir sus gastos, y por ende, trasladar los remanentes a la península. Sin embargo, esta torpe decisión solo provocó el endeudamiento de la Comandancia de Marina y el incremento de las peticiones de fondos a la Tesorería General para cubrir el déficit. De igual manera, los asentistas, que naturalmente vieron disminuir sus cobros a causa de la escasez de dinero líquido, no tuvieron más remedio (entre otras razones) que incrementar los precios para compensar el retraso en los cobros.

Lo paradójico de la situación fue que, en principio, la disponibilidad dineraria en época del mencionado virrey era mayor que años atrás, y por tanto, debió haberse producido el efecto contrario, puesto que La Habana aún mantenía activo el programa de construcción de navíos de gran porte, significativamente los famosos tres puentes. En efecto, el quinquenio posterior a la conclusión de la guerra en 1783 fue un periodo de fuerte amortización de la deuda en todo el ámbito caribeño. Un informe de 1789 mencionaba que la deuda del virreinato resultante de la anterior guerra había decrecido hasta los 168.177 pesos¹²⁷⁹. Incluso la propia Tesorería General de La Habana podía informar en 1794 que sus deudas habían descendido hasta los 177.472 pesos¹²⁸⁰. En efecto, en 1789 el virrey había remitido a la Tesorería Principal de La Habana (al margen de los situados) la cantidad de 494.030 para «las deudas de la pasada guerra», en 1790 otros 150.000 pesos con la misma finalidad, y en 1791 48.500 pesos adicionales¹²⁸¹. Si añadimos las deudas contraídas por la Tesorería frente a diversos enclaves caribeños dependientes de ella, el saldo negativo aumentaría en unos 400.000 pesos, pero el intendente conocía que la amortización de esos débitos provendría del virreinato por lo que, de facto, la situación de caja era relativamente cómoda en comparación con la Tesorería

¹²⁷⁹ AGI Santo Domingo, 1975, informe contable, 2 de diciembre de 1789.

¹²⁸⁰ AGI Santo Domingo, 1834, informe contable, 12 de noviembre de 1794.

¹²⁸¹ AGI Santo Domingo, 1854, 1855. Cuentas de Real Hacienda.

Naval. Todo esto, junto con el crecimiento de las rentas, le permitía al intendente indicar en 16 de febrero de 1792 la existencia de un líquido en la caja de La Habana de 652.093 pesos¹²⁸².

En cambio, y a pesar de los fuertes ingresos de situados navales, la Tesorería de Marina mantuvo una deuda flotante durante toda la etapa que tendió incluso a aumentar. En efecto, mientras que la deuda de Marina ascendía en marzo de 1790 a 202.842 pesos¹²⁸³, nueve años después representaba la astronómica cifra de 1.383.145 pesos¹²⁸⁴, es decir, casi siete veces mayor. Si bien el periodo de Revilla Gigedo y sus fragmentados envíos de dinero contribuyeron al crecimiento de la deuda, la causa principal estribó en la propia naturaleza polivalente y fluctuante del presupuesto naval que, como veremos, obligó al comandante a demorar pagos y decretar a efectos prácticos la bancarrota del astillero a finales de siglo.

El marqués de Zambrano, tesorero general en Madrid, explicaba cómo se efectuaban los pagos a la Marina en 1792: «a los departamentos de Marina se les tienen aplicados los productos de las administraciones más inmediatas que se pagan por la Tesorería Mayor en virtud de certificaciones de efectos entregados en ellos, se libran otras a los ministros de Marina en diferentes provincias según lo piden los intendentes, y cuando todo esto no alcanza para la consignación mensual, se les libra de la Tesorería del Ejército más inmediata con arreglo al estado y necesidades en ese momento»¹²⁸⁵. Ahora bien, como paso previo, los departamentos navales solicitaban un presupuesto anual que, tras las preceptivas rebajas de la Secretaría de Hacienda, era aprobado y generaba los canales de pago mencionados por Zambrano. Esto significaba que, de facto, cada departamento naval en España fundaba presupuestos diferentes cada año ajustados a la realidad del momento, siempre cambiante. A pesar de que no disponían de un *situado*, las fuentes de financiación naval estaban explicitadas con claridad y los responsables de Hacienda solían ser conscientes de las variaciones interanuales de cada departamento.

Sin embargo, la Comandancia de Marina de La Habana debía ajustar su gasto a un presupuesto (consignación) previamente establecido y que sabemos se mantuvo estable entre los 650.000 y 700.000 pesos anuales. Aunque es cierto que el comandante solicitaba cantidades extraordinarias a tenor de las circunstancias, estas debían pasar por la aprobación política del virrey, no siempre tan consciente de las necesidades navales habaneras. Por consiguiente, uno de los principales problemas del situado del astillero estribaba en su propia naturaleza, más que en su cuantía. Constreñidos en unas cantidades que usualmente eran cortas, los responsables de la Comandancia tuvieron cruentas batallas acerca de la naturaleza de los envíos mexicanos y su correcta canalización. Pese a las reiteradas quejas, incluso trasladadas a Madrid, nunca se

¹²⁸² AGI Santo Domingo, 1834, 16 de febrero de 1792.

¹²⁸³ AAB Consignaciones, 7201, Habana, 27 de marzo de 1790.

¹²⁸⁴ AAB Consignaciones, 7213, Araoz, 19 de febrero de 1799.

¹²⁸⁵ AGS SSH 53, Marqués de Zambrano, 21 de enero de 1792.

determinó un cambio del situado naval. De igual manera tampoco se otorgó a la Armada canales de financiación subsidiarios, más allá de la capacidad para obtener algunos ingresos por las ventas de las astillas o la de algún comiso. En 1790 se requirió un aumento del situado a 800.000 pesos pero Madrid insistió en que la solución no era aumentar el situado, sino reducir los gastos para «ajustarlos» a la cantidad establecida¹²⁸⁶.

En 1789 el comandante Araoz había solicitado a su «colega» de la Marina el virrey Manuel Antonio Flórez¹²⁸⁷ que entendiese que con un presupuesto de 650.000 de situado naval (en aquel momento) no podría hacerse cargo de los más de 300.000 pesos del costo de mantener varios buques de vigilancia en la Costa de los Mosquitos, tal y como se le había ordenado desde Madrid¹²⁸⁸. El 18 de octubre (dos días después de que Flórez abandonara legalmente el virreinato) envió cuatro presupuestos que probaban que el astillero necesitaba para todas sus atenciones 880.000 pesos anuales, máxime atendiendo al agresivo programa de construcción de navíos de tres puentes¹²⁸⁹. Como consecuencia, y tras una nutrida correspondencia suplicatoria por parte del comandante de Marina, se logró un aumento desde 1790 del situado hasta los 700.000 pesos, aunque con la indicación expresa del nuevo virrey titular, conde de Revilla Gigedo, de que Araoz debía ajustarse a esa cantidad e ir pagando paulatinamente la deuda que había contraído por el envío de buques de guerra a la Costa de los Mosquitos.

No es difícil imaginar la reacción de Araoz ante estos hechos, consciente de que el canal que debía financiarlo (situados) era extremadamente rígido y ajeno a la realidad cotidiana de un astillero como el de La Habana. Naturalmente, si los envíos extraordinarios hubiesen cerrado los déficits presupuestarios la situación habría sido diferente. De hecho, en enclaves caribeños de fuerte raigambre militar, como Cartagena de Indias, los situados también solían quedarse cortos, pero las remisiones extraordinarios y canales de financiación alternativos como los préstamos de la clase comerciante y las rentas cerraban los inevitables vacíos presupuestarios. Por más que se obcecara Araoz en hacer ver que las necesidades y responsabilidades eran muy difíciles en el astillero, los situados ni se elevaron ni se cubrieron con importantes transferencias extraordinarias. Antes al contrario, con la noticia de que el situado naval había sido elevado a 700.000 pesos le llegó al comandante una orden de 20 de enero de 1790 según la cual *podía* solicitar el presupuesto que estimara conveniente, pero acto seguido debía rebajar las cantidades para hacerlas ajustar lo más posible al presupuesto del situado. Esto le dio la oportunidad a Araoz de mostrar la ridiculez del sistema. Mandó al ingeniero Autrán que elaborara el presupuesto con todas las asignaciones bajo responsabilidad de la Coman-

¹²⁸⁶ AAB Consignaciones, 7201, Junta naval, 22 de mayo de 1790.

¹²⁸⁷ Teniente general de la Armada, y virrey de Nueva España del 16 de agosto de 1787 al 16 de octubre de 1789.

¹²⁸⁸ AAB Consignaciones, 7201, Araoz a Flórez, 16 de abril de 1789.

¹²⁸⁹ AAB Consignaciones, 7201, 18 de octubre de 1789.

dancia de Marina. El resultado fue unas necesidades de 1.312.787 pesos para 1790¹²⁹⁰. Acto seguido, y «para cumplir con la Real Orden» adjuntó las rebajas pertinentes, que ascendían a 742.814 pesos, para un total de 569.973 pesos que entraba perfectamente en la asignación del situado anual. La diferencia entre el presupuesto final y el situado tenía relación con el pago de la deuda, especialmente los buques destinados a la Costa de los Mosquitos. Inmediatamente se señalaba que con estas rebajas «se debe producir forzosa lentitud en las obras que se fijan», especialmente porque 440.000 pesos de los descuentos sobre el presupuesto real se habían efectuado en la construcción de un navío de 112 cañones¹²⁹¹.

El lento goteo de porciones del situado a razón de 25.500 pesos cada vez instaurado por el virrey, no daba al comandante tranquilidad financiera precisamente. Por tal motivo, Araoz convocó Junta naval en junio para hacer constar el malestar general. Señalaba la «escasez y miseria» que envolvía a los empleados del astillero que llevaban desde marzo sin cobrar y se habían suspendido la mayor parte de los pagos estratégicamente vitales, como los de víveres y hospitales. Ante la ausencia del situado en cantidades razonables, y sin un extraordinario que lo supliese, se había visto forzado a utilizar dinero reservado al corte de maderas con el obvio impacto sobre la construcción en La Habana y los reenvíos de madera a España¹²⁹².

Con el arribo de la escuadra de Aristizábal en 1794 la situación se volvió sencillamente crítica. Ya no se realizaron presupuestos anuales ante la desbordante situación, sino desesperados llamamientos para el envío de auxilios desde México. Se tramitaron innumerables expedientes sobre los costos de mantenimiento de la Escuadra de Operaciones, los gastos generados y los acuciantes problemas de liquidez. Pero el situado nunca se modificó. Aunque durante ese año el nuevo virrey se mostró más receptivo trasladando hacia la Tesorería de Marina 1.690.289 pesos, lo cierto fue que al año siguiente de nuevo bajó a 636.244 pesos. Los costos de la escuadra de Aristizábal (calculados por el propio Araoz años más tarde en 5.302.495 pesos¹²⁹³) acabaron colapsando financieramente el astillero, haciendo completamente inicuo el sistema de situados.

El modelo de situados navales acabó siendo un completo fracaso a causa de que convivía con órdenes y deseos políticos contradictorios. En este sentido, Madrid fijó un presupuesto anual a través del sistema de situados para el astillero que esencialmente representaba el único ingreso neto que no debía devolver de algún modo. Sin embargo, y muy significativamente después de

¹²⁹⁰ AAB Consignaciones, 7201, Autrán, 15 de abril de 1790.

¹²⁹¹ *Ibidem*.

¹²⁹² AAB Consignaciones, 7191, Junta naval, 1 de junio de 1790.

¹²⁹³ AAB Expediciones a Indias, informe del comandante de Marina Juan de Araoz, 30 de abril de 1806. Un informe realizado en México en 1807 eleva la cantidad a 6.944.236 pesos desde febrero de 1794 hasta mayo de 1803, posiblemente al contabilizar datas directas del virreinato o suministros pagados con posterioridad por las autoridades virreinales. AGI México, 1471, informe contable enviado a La Habana de 7 de octubre de 1807.

1793, demandó constantes y crecientes remisiones de plata desde México para amortizar la política de creación de deuda pública (vales reales) sin considerar que la fuente de donde provenía ese numerario (el virreinato) era exactamente la misma que debía sostener la Comandancia Naval de La Habana. Consecuentemente, ambos deseos eran excluyentes entre sí, puesto que el virrey tendió a mostrar su más generosa cara frente al rey con graduales envíos de plata, socavando las bases que nutrían el astillero. O dicho de otra forma, el virrey debía decidir si apoyar la construcción naval en Cuba y mantener en buenas condiciones todos los buques surtos en puerto, o canalizar la plata mexicana hacia la Tesorería General de Madrid. En tal disyuntiva prácticamente cualquier virrey habría tomado la decisión política que más mérito le granjearía frente al soberano. Como consecuencia, las remisiones mexicanas se mantuvieron, incluso con la poderosa flota de Aristizábal en puerto (y otras más que llegaron también), en unos niveles casi inalterables pese a que las circunstancias prácticas y logísticas eran radicalmente distintas. Durante el quinquenio 1794-1798 en que la mayor parte de las escuadras españolas caribeñas estaban en puerto cubano, la media anual de situados fue de 1.346.657 pesos, mientras que de 1789 a 1793, sin la presencia naval peninsular, las remisiones llegaron a 848.755 pesos anuales, es decir, solo un incremento de 497.892 pesos de un periodo con más de una decena de navíos y fragatas en puerto, a otro con apenas 2-3 unidades. El mismo Araoz, consciente de que la presencia de Aristizábal convertía en insuficiente el situado, calculó ya en 1794 el costo de sostener dicha escuadra en 539.066 pesos¹²⁹⁴, sin contar los buques propios ni el carenado, arreglo y reparación que presumiblemente requerirían. Tan solo la Maestranza, que se vio fuertemente incrementada de personal y trabajo para mantener todos los buques en puerto, demandaba un gasto anual de 171.265 pesos en 1796¹²⁹⁵. Como era de esperar, la negativa a incrementar las remesas mexicanas, bien de forma permanente bien a través de envíos extraordinarios sustanciales, provocó un doble efecto. Por un lado, frenó completamente la construcción naval en el astillero puesto que Araoz dio, naturalmente, prioridad a conservar la escuadra de Aristizábal. Por otra parte, se vio forzado a solicitar desesperadamente dinero a la Tesorería de Ejército y Hacienda, así como a otros actores locales, en general bastante reticentes, con el subsiguiente incremento exponencial de la deuda y el colapso final en 1805.

No obstante, la tragedia de la Armada no fue tanto la cortedad de los situados o la rigidez de la asignación de los mismos, sino que tuvieron que ver pasar frente a sus narices inmensas cantidades de plata mientras los buques se pudrían en puerto, se cancelaba el programa de construcción de navíos y los operarios de la Maestranza eran despedidos por falta de pagas.

En efecto, el propio Araoz en su informe de 1806 hacía constar que desde julio de 1788 hasta fin de agosto de 1804, había navegado rumbo a España la

¹²⁹⁴ AAB Expediciones a Indias, 20, 17 de junio de 1794.

¹²⁹⁵ AAB Consignaciones, 7210, informe de 20 abril 1796.

enorme suma de 149.510.100 pesos en plata acuñada, tanto del rey como de particulares. Esos datos han sido corroborados por la historiografía de manera significativa¹²⁹⁶. De igual manera, el informe de Araoz refleja unos ingresos de 57.858.933 pesos en concepto de situados y tabaco en La Habana para el mismo periodo. Nuestros propios datos avalan esas cifras. Efectivamente, entre 1786 y 1799 entraron en La Habana en concepto de situados 46.873.839 pesos que, con las correcciones por las diferencias de años y el hecho de que no computamos el situado del tabaco ya que este se enviaba íntegramente a España, valorizan los datos de Araoz. ¿A dónde iban todas esas cantidades?

La Habana era un centro redistribuidor de situados. Desde allí se reexportaban las cantidades salidas de Veracruz a lugares tan diferentes y distantes como Puerto Rico, Santo Domingo, Luisiana, Nueva Orleans, Cartagena de Indias o Cumaná. Sin embargo, un porcentaje sustancial eran remesas específicamente para sostener el Ejército de La Habana (tropas fijas, milicias) y las costosas fortificaciones, además del situado naval ya analizado.

Cuadro 41
RELACIÓN SITUADO EJÉRCITO-SITUADO NAVAL, 1786-1800¹²⁹⁷

	SITUADO EJÉRCITO	SITUADO NAVAL
1786	513.132	-
1787	992.945	1.170.558
1788	256.615	1.117.620
1789	372.836	635.730
1790	384.377	1.150.456
1791	485.817	958.929
1792	521.694	678.231
1793	833.502	820.428
1794	888.739	1.690.288
1795	300.963	636.244
1796	303.560	1.676.686
1797	188.060	1.280.193
1798	147.041	1.449.875
1799	208.168	1.753.332
1800	800.000	0
TOTAL	7.197.449	15.018.570

¹²⁹⁶ GARCÍA-BAQUERO, Antonio. *El comercio colonial en la época del absolutismo ilustrado. Problemas y debates*. Granada: Universidad de Granada 2003, pp. 70 y ss.

¹²⁹⁷ AGI Santo Domingo, 1865, 1866, 1867, y elaboración propia.

Los datos muestran una realidad aparentemente sorprendente. En 1784 el intendente de Ejército Juan Ignacio Urriza recibía la RO del ministro de Indias José de Gálvez según la cual la asignación del situado para la guarnición, las fortificaciones y demás gastos militares de tierra quedaba fijada en 550.000 pesos, es decir, 100.000 menos que el situado naval del momento¹²⁹⁸. Lo más significativo es que el intendente verificaba con esta información que lo recibido desde ese instante por la Administración militar de La Habana iba a suponer una merma de nada menos que de 301.651 pesos sobre lo que hasta el momento se recibía. Es decir, el conjunto de la guarnición y las fortificaciones veía reducida su asignación vía situado de México en un 35%. Cuando en 1790 el situado naval se elevó de 650.000 a 700.000 pesos anuales, la asignación novohispana sobre la Administración militar se mantuvo estable en 550.000 pesos, de los que 400.000 estaban destinados a la guarnición fija¹²⁹⁹.

Estos datos explican por sí mismos la notable diferencia entre las remesas destinadas al Ejército y la Marina en esta etapa. La Comandancia Naval, en efecto, ingresó prácticamente el doble que la Intendencia de Ejército, aunque sabemos que era la Intendencia la que prestaba recurrentemente dinero a la Armada. ¿Cómo era posible esto?

En realidad ya sabemos la respuesta. La misma disposición de 1790 que fijaba el situado de tierra ligaba directamente a la financiación de la plaza la cantidad de 506.189 pesos provenientes de las rentas de la Tesorería Principal que, como sabemos, controlaba el gobernador y el intendente de Ejército y Hacienda. Tan solo dos años antes (en 1788), lo que se destinaba de rentas al entramado militar de la plaza eran 600.000 pesos, suponiendo el reajuste de 1790 en realidad una merma para el Ejército respecto a dos años antes. O dicho en otras palabras, a pesar de que el situado naval era bastante superior al del Ejército, aquel solo disponía a efectos prácticos de esos ingresos fijos, mientras que la guarnición, fortificaciones, milicias, suministros, y toda una amplia gama de gastos militares gozaban de una financiación extra proveniente del producto líquido de las rentas de La Habana. Es en este punto donde mejor se advierte el beneficio de las reformas fiscales y comerciales después de 1765. Madrid pudo recortar los gastos directos y permanentes de los situados a la guarnición de La Habana porque vinculaba (incluso legalmente) suculentas partidas de los ramos de la Real Hacienda para destinarlas a las tropas y fortificaciones. Paralelamente no hay que minusvalorar el control efectivo que el intendente de Ejército (junto con el gobernador) tenía sobre la Tesorería Principal de Cuba. Aunque se asignara una cantidad fija especialmente destinada a soportar su entramado militar, nada impedía al intendente de Ejército utilizar partidas añadidas provenientes tanto de la masa común de Real Hacienda como de bienes ajenos e incluso particulares. La Tesorería de La Habana, al contrario que la gran caja matriz de México, no tenía la obligación legal de reexportar sus remanentes de caja hacia

¹²⁹⁸ AGI Santo Domingo, 1973, Informe de Urriza, 2 de agosto de 1784.

¹²⁹⁹ AGI Santo Domingo, 1975, Domingo Hernani a Valdés, 29 de abril de 1790.

España. Sus productos líquidos correspondientes al notable crecimiento de los ingresos de la Hacienda pública debían ser destinados a sostener, por diversos medios, el conjunto de la pesada maquinaria institucional de la isla. En este sentido, sus responsabilidades eran sostener las administraciones militares anexas y dependientes del gobernador y capitán general de Cuba, como era la Luisiana, las Floridas, e incluso Puerto Rico o Santo Domingo. Igualmente debía promover el cultivo del tabaco, bien estratégico de primer orden por el que recibía una asignación fija anual (entre 400.000 y 500.000 pesos) para la compra de toda la producción y su reexportación a España¹³⁰⁰.

Por otra parte, la administración del Ejército gozaba de otra significativa ventaja frente a la Comandancia de Marina. El notable incremento de la presencia de tropas peninsulares y unidades de milicias en tiempos de guerra generaba, naturalmente, un desequilibrio en las arcas de la Intendencia de Ejército. Sin embargo, y a diferencia de la Marina, esos desajustes podían ser relativamente compensados con los masivos envíos de plata mexicana en concepto de *extraordinario*. Disponemos de abundante información al respecto. A pesar de que la Tesorería Principal sufriese fuertes tensiones financieras (y momentos de verdadera escasez) lo cierto es que los aportes novohispanos de carácter extraordinario no solían tardar en llegar, reequilibrando la difícil situación. Sin embargo, sabemos que el tratamiento recibido por la Marina no era precisamente equitativo. Las constantes peticiones a México para que aprontara fondos, y las no menos recurrentes negativas de los virreyes a cubrir todas sus necesidades, prueban que los titulares virreinales mostraban una muy mal disimulada predilección por sus colegas del Ejército cubano. Como consecuencia directa, y al contrario de lo que comúnmente se ha creído, las limitaciones financieras de la Intendencia habanera eran mucho menos graves que las de sus compañeros de armas los marinos.

Los presupuestos militares que poseemos clarifican aún más el panorama. En 1788 la contaduría principal del Ejército redactó un presupuesto con las necesidades que cubrían todo el conjunto de la Administración pública de La Habana. Lejos de ser un presupuesto «ajustado» al situado legalmente establecido, reflejaba la cantidad de 1.128.660 pesos necesarios para sostener a toda la institución militar habanera, que incluía desde las fortificaciones, guarnición fija y milicias, hasta el cuerpo de oficiales militares, hospitales y artillería, entre

¹³⁰⁰ Véase a este respecto: RODRÍGUEZ GORDILLO, José Manuel. «Una aportación al estudio de la expansión de la Renta del tabaco en el siglo XVIII». *Historia. Instituciones. Documentos*, núm. 5. 1978, pp. 1-30; GÁRATE OJANGUREN, María Montserrat; de Luxán y Meléndez, Santiago. «Cuba y Nueva España: los dos pilares del tabaco español en el siglo XVIII». *Ullúa. Revista de Historia, Sociedad y Cultura*, 14. 2009, pp. 35-74; TORRES SÁNCHEZ, Rafael. «El consumo de tabaco en Cataluña durante el siglo XVIII», en RODRÍGUEZ GORDILLO, J. M. y GÁRATE OJANGUREN, M. M. (dirs.) *El monopolio español de tabacos en el siglo XVIII. Consumos y valores: una perspectiva regional*. Col. Los libros de Altadis, núm. 8. Madrid: Fundación Altadis 2007, pp. 293-334; SOLBES, Sergio. «Consumos y valores de la Renta del tabaco en la administración provincial del Reino de Valencia, 1731-1798», en RODRÍGUEZ GORDILLO, J. M. y GÁRATE OJANGUREN, M. M. (dirs.) *El monopolio español de tabacos en el siglo XVIII. Consumos y valores: una perspectiva regional*. Col. Los libros de Altadis, núm. 8. Madrid: Fundación Altadis 2007, pp. 269-291.

otros muchos ramos¹³⁰¹. El presupuesto de 1790 para exactamente las mismas erogaciones mostraba una cantidad de 1.030.729 pesos, ligeramente inferior al de dos años antes, manteniendo la misma cuantía de situado mexicano¹³⁰².

Llegados hasta aquí es fácil deducir que contando únicamente con las remesas novohispanas hubiera sido imposible sostener a miles de hombres, construir o mejorar las fortificaciones, o comprar miles de productos para avituallar a la numerosa tropa de La Habana. La diferencia respecto de la Marina estribaba en que la administración del Ejército contaba no solo con un canal de financiación extraordinario (los productos de las rentas), sino con dos.

En efecto, poseemos fuertes indicios y documentación que prueba que mientras que desde 1786 (como vimos) los hacendados y comerciantes de La Habana habían retirado su apoyo a la industria naval, el Ejército aún lo mantenía. Los préstamos de la élite habanera aún podían significar muy importantes cantidades para la Intendencia de Ejército en caso de aprietos, mientras que la Tesorería de Marina muy rara vez lograba algún «generoso» aporte. La causa que explica este comportamiento tan dispar descansa en la propia naturaleza de la Institución militar en Indias, y muy especialmente en Cuba. La milicia gozaba de un innegable atractivo social y un canal natural de ascenso dentro de una élite enormemente competitiva política y socialmente. Los hacendados eran muy conscientes de esta situación. La colaboración con las limitaciones o desajustes presupuestarios de la Intendencia de Ejército vía préstamos o donativos tenía siempre su compensación. Una parte significativa de la élite cubana acabó insertándose en la oficialidad militar de La Habana, y uno de los canales más habituales (y rápidos) era «colaborar graciosamente» con el rey¹³⁰³ a través de los préstamos a tesorería. De igual modo, la poderosa clase comerciante habanera ligada a los negocios del azúcar gozó del apoyo del gobernador en su eterna disputa con la Marina por el control de las maderas. En esta coyuntura resultaba bastante natural que, en caso de necesidad, los préstamos de los hacendados fuesen a la Intendencia de Ejército y no hacia la Tesorería de Marina, virtualmente abandonada por la élite de negocios durante los últimos años del siglo XVIII.

Podemos en este punto establecer una clara caracterización de los canales de financiación de una y otra Institución militar. Mientras que la Tesorería de Marina solo disponía de un canal permanente y más o menos estable para financiarse (el situado naval), sus colegas del Ejército disfrutaban de tres vías distintas. Por una parte, la asignación mexicana del situado, al que habría que añadir las muy importantes partidas extraordinarias. Por otra parte, la vinculación directa de partidas significativas de los productos de las rentas locales hacia la Institución militar, lo que no impedía tampoco en caso de urgencia la utilización de otros productos líquidos o remanentes de caja. Finalmente, la colaboración

¹³⁰¹ AGI Santo Domingo, 1975, Presupuesto, 9 de noviembre de 1788.

¹³⁰² AGI Santo Domingo, 1975, Domingo Hernani a Valdés, 29 de abril de 1790.

¹³⁰³ MEDINA MARTÍNEZ, Eduar. «La oficialidad del ejército regular vía de ascenso criollo en Cuba a finales del siglo XVIII», en *Élites urbanas en Hispanoamérica: de la conquista a la independencia*. Sevilla: Universidad de Sevilla 2005, pp. 197-202.

de la élite social, política y mercantil cubana a través de donaciones y préstamos que redundaba en beneficios tal vez menos tangibles, pero más provechosos, como la incorporación al escalafón militar de sus hijos y familiares, la inclusión en cargos administrativos, y el apoyo tácito del gobernador a la hora de solicitar hábitos nobiliarios a Madrid. Este desequilibrio entre Marina y Ejército respecto a las fuentes de financiación explican por qué entre 1799 y 1805 quien colapsó financieramente fue la Comandancia de Marina y no la Intendencia de Ejército.

Terminado en este punto el análisis de la financiación naval, nos adentraremos seguidamente en el aún más complejo mundo del gasto de la Comandancia de Marina, que dispone de múltiples aristas interpretativas, al margen de los datos meramente cuantitativos.

En efecto, en el capítulo anterior vimos cómo los gastos navales se originaban en dos tesorerías diferentes: Intendencia de Ejército, y Tesorería de Marina. Aunque el grueso del gasto provenía, obviamente, de la Tesorería Naval, el Gobernador e Intendente realizaron múltiples erogaciones a causa de la coyuntura bélica (1779-1783) con cantidades que México enviaba para sostener las escuadras en puerto y que, políticamente, deseaba que fuese gestionado ese gasto por las autoridades principales de la isla. Sin embargo, a partir de 1786 ese factor cambió.

Cuadro 42
GASTOS NAVALES, CAJA REAL HACIENDA, 1786-1800¹³⁰⁴

	GASTOS NAVALES
1786	108.620
1787	57.200
1788	22.932
1789	166.479
1790	75.054
1791	57.458
1792	91.684
1793	44.425
1794	38.246
1795	23.773
1796	25.680
1797	43.921
1798	73.116
1799	71.065
1800	68.419
TOTAL	968.072
MED. ANUAL	64.538

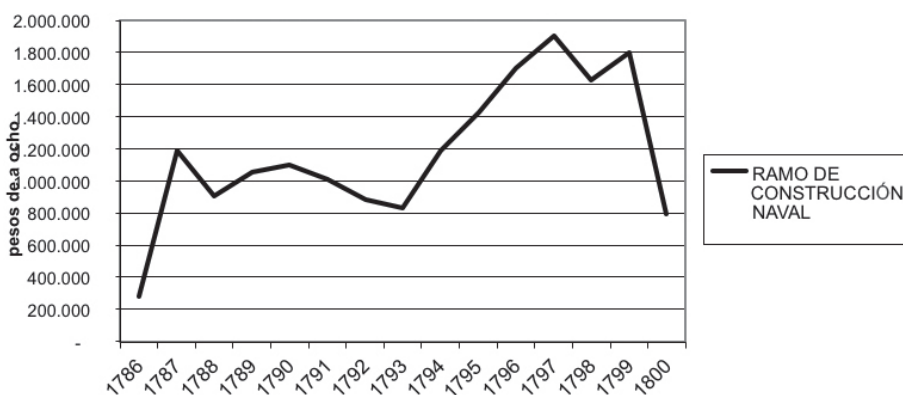
¹³⁰⁴ AGI Santo Domingo, 1865, 1866, y elaboración propia.

En efecto, mientras que entre 1765 y 1785 la Tesorería Principal (Intendencia de Ejército) se había hecho cargo de de 5.220.610 pesos para el mantenimiento de las escuadras (principalmente durante la guerra), ahora apenas llegaba al millón de pesos. Ni siquiera cuando las escuadras españolas (Aristizábal) colapsaron el puerto y generaron insoportables presiones sobre las arcas de Marina, fue capaz la Tesorería Principal de sufragar con sus medios (o los llegados externamente) esta coyuntura dramática para la Armada. La causa directa de este cambio respecto del periodo anterior hay que buscarlas en las posiciones políticas de una y otra institución. Siendo el gobernador y capitán general de Cuba un militar de alto rango (similar al comandante del astillero), y al mismo tiempo responsable de las erogaciones de la isla, trataba con este distanciamiento de los problemas financieros de Marina de fijar su posición política respecto del comandante. El control político se ejercía, en este caso, mediante el control financiero. Cuanto más dinero pagase directamente la Intendencia de Ejército, más libre se sentiría el comandante naval de gestionar los dineros de su tesorería. Los gobernadores optaron ahora por una sutil combinación de presión política y financiera sobre el astillero, conscientes de que disponían (como hemos visto) de muchos más recursos que la Armada. Al gobernador y al intendente les resultaba mucho más práctico trasladar vía préstamos internos de tesorería las cantidades que necesitara Marina con el fin de que esta se hiciera responsable, no solo de la ejecución del gasto, sino también de su devolución. Era, en efecto, una medida de control que maniató a la Armada a los intereses concretos de la Intendencia de Ejército.

Por consiguiente, donde se realizaban efectivamente el gasto naval entre 1786 y principios del siglo XIX fue, como veremos, en la Tesorería de Marina.

Gráfica 22

Gastos construcción naval, Caja de Armada, 1786-1800



Cuadro 43
GASTOS RAMO CONSTRUCCIÓN NAVAL, CAJA DE ARMADA, 1786-1800¹³⁰⁵

	RAMO DE CONSTRUCCIÓN NAVAL
1786	282.506
1787	1.186.694
1788	902.934
1789	1.053.268
1790	1.101.313
1791	1.007.566
1792	882.201
1793	829.630
1794	1.191.732
1795	1.424.773
1796	1.700.266
1797	1.903.309
1798	1.626.350
1799	1.798.189
1800	792.353
TOTAL	17.683.084
MED. ANUAL	1.178.872

Aunque los datos aquí mostrados se hacen bajo el epígrafe «ramo de construcción naval», hay que notar que solo una mínima parte de ellos están efectivamente relacionados con la construcción de buques de guerra. Se hace así puesto que la función primordial del astillero de La Habana fue siempre la de formar parte del programa de revitalización de la Armada, pese a que sus múltiples funciones determinaron su doble esencia como astillero y arsenal. De igual manera, se establece esta diferenciación conceptual para separarla de aquellos gastos que, bajo control de la Tesorería General, tenían como finalidad el sostenimiento de las escuadras, por lo común, el pago de salarios.

La gráfica muestra un comportamiento pendular dependiente de factores que nada tenían que ver con la construcción naval al final del periodo. Entre 1786 y 1791 los datos de gasto reflejan en gran medida el relanzamiento de la construcción propiciado por Valdés, cuyos productos conocemos: navíos *Mexicano*, *Conde de Regla*, *Real Carlos*, *San Pedro de Alcántara*, *San Hermenegildo*, *Asia*,

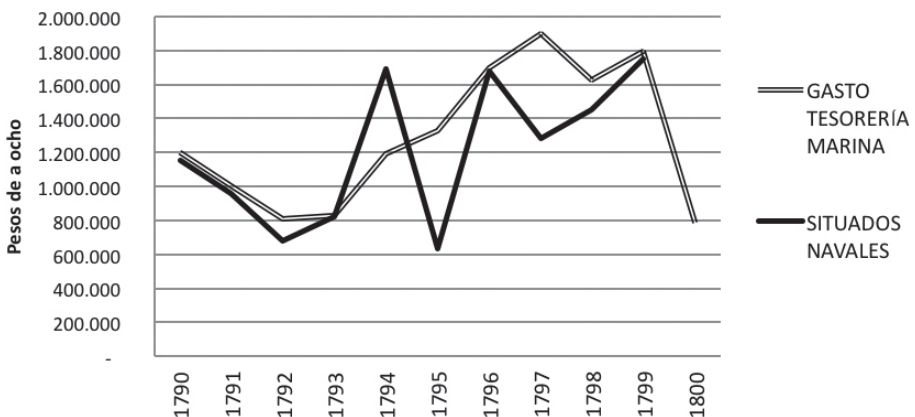
¹³⁰⁵ AGI Santo Domingo, 1865, 1866, y elaboración propia.

Soberano e Infante Pelayo. Durante ese quinquenio de fuerte reactivación del programa constructivo el astillero, mantuvo unos gastos que, en efecto, estaban directamente relacionados con la fábrica naval. Como se analizó páginas atrás, la dinámica y problemas en esa etapa estuvieron más relacionados con la adopción de las mejores decisiones que hicieran frente al agresivo plan de construcción de nuevas unidades, que con la problemática logística de mantener escuadras en puerto. La mejoría del puerto, la construcción de nuevas gradas, el control técnico de los nuevos buques, y la gestión propia de la maestranza, fueron casi las únicas preocupaciones.

Sin embargo, después de 1791 el astillero entró en una profunda crisis financiera que se agravó con el paso de los años. No es casualidad que coincidiera con el mandato del virrey Revilla Gigedo que, como vimos, centró su política en el masivo envío de remesas de plata a España. A partir de ese momento la consecución de fondos para mantener vivo un programa (los navíos de tres puentes) que oficialmente se mantenía, determinaron todas las relaciones entre el Comandante y la Intendencia de Ejército y Virreinato. El punto de fricción fue, en efecto, la llegada de la flota de Aristizábal, a la que se unieron varias más en el transcurso de los años. Como consecuencia, la Maestranza siguió activa, pero volcada en el problema logístico del sostenimiento de las flotas peninsulares. Tras la conclusión del navío *Príncipe de Asturias* en 1793 no existía posibilidad alguna de mantener el programa de fábrica de tres puentes, pese a que se comenzó el *Real Familia*.

Con un situado naval limitado y que jamás se incrementó, el comandante tuvo que hacer denodados esfuerzos por obtener fondos, en este caso, no para proseguir la construcción naval, sino para gestionar la presencia masiva de hombres y buques en el puerto. En efecto, es desde 1795 cuando la situación financiera comenzaba a ser crítica, y es a partir de esa fecha cuando los pres-

Gráfica 23
Relación gasto Tesorería Marina-Situado naval, 1790-1800



tamos de la Intendencia de Ejército fluyeron hacia el astillero para sufragar el enorme costo de la flota de Aristizábal. De los 3.633.947 pesos proveídos por el intendente de Ejército a la Tesorería de Marina en esta etapa (1786-1802), el 80% lo fueron después de 1795 cuando el programa naval estaba concluido de facto. Hasta 1791 los situados navales consiguieron sustentar la actividad constructiva de la Maestranza, pero después de esa fecha la Tesorería de Marina no pudo hacer frente a los dos componentes al mismo tiempo: construcción y mantenimiento de flotas. Eso explica por qué hay casi una exacta relación entre las remesas Americanas y el sostenimiento de la escuadra de Aristizábal, ya que se trataba prácticamente de la única erogación del astillero.

En efecto, conocido en el astillero que la construcción de buques había dejado de existir, después de 1794 el situado se canalizó casi en exclusiva hacia los navíos en puerto y su sostenimiento. Incluso con esta nueva coyuntura, ya analizamos anteriormente que las remesas mexicanas fueron insuficientes ante el abrumador costo de la nutrida escuadra de Aristizábal. Aunque algunos buques partieron sucesivamente a España, desde 1796 se mantuvieron suficientes unidades navales como para hacer inviable cualquier intento de continuar la fábrica de navíos. La imposibilidad de aumentar el situado como consecuencia de la cada vez mayor canalización de los recursos mexicanos hacia España, y los limitados medios de la Tesorería de Marina por obtener fondos suplementarios provocaron un colapso financiero a pesar de los enormes gastos generados. Cuando los situados dejaron de arribar, sencillamente el astillero no tuvo más opción que dejar languidecer a las unidades navales que, lamentablemente, quedaron en puerto, siendo desguazadas paulatinamente.

Los gastos de la Maestranza representaron, por tanto, una parte sustancial de los egresos del astillero, aunque no siempre vinculados a la construcción propiamente dicha. En este sentido, la industria naval generaba una fuerte demanda de trabajadores cualificados (y no cualificados) de gran importancia socio-económica para La Habana. Sin embargo, y por la misma razón, era extremadamente sensible a las dificultades financieras pudiendo generar ralentizaciones graves en las obras civiles y militares del astillero.

En 1778, cuando las labores en la maestranza estaban plenamente activas gracias al programa naval, solo frenado por el inicio de la guerra en 1779, trabajaban en el astillero 650 operarios¹³⁰⁶. De ellos, 277 eran carpinteros de rivera, 127 calafates, 34 carpinteros de lo blanco, y 6 escultores, además de varias decenas de otros operarios. En abril de 1796, una vez se hallaban en las unidades de Aristizábal, el número de operarios de la Maestranza se había elevado a 743 personas, atraídos por los elevados sueldos que significaban a la Tesorería de Marina 171.265 pesos al año. Aunque los salarios eran muy dispares, el grueso de los operarios cobraba sueldos realmente elevados que significaban una carga financiera difícil de soportar. Así, el constructor ganaba 136 pesos al mes, el ayudante de constructor 55, los capataces de rivera 42, y

¹³⁰⁶ AAB Consignaciones, 7200, Joseph Chenard, 3 de julio de 1778.

los carpinteros y calafates de primera 36 pesos al mes¹³⁰⁷. A estos habría que añadir varios cientos de peones que trabajaban fundamentalmente en obras civiles e hidráulicas del astillero. En agosto de 1795 había 374 de estos peones de los cuales 350 (peones ordinarios) recibían un salario de 12 pesos al mes, suponiendo todo el grupo de operarios no cualificados otros 25.362 pesos al año¹³⁰⁸.

El único miembro de la Junta naval que señaló claramente el aparentemente insoluble problema de los altos sueldos fue el ministro principal de Marina, Domingo Pavía, cuya función se asimilaba a la del antiguo intendente, y por tanto, era muy sensible a las cuestiones de la economía. En efecto, Pavía apuntó el dedo en la llaga cuando escribió una dura crítica sobre el sistema de gestión económica de la Comandancia diciendo que los jornales «son casi el triple a los de Europa», defendiendo vehementemente (fue el único) que todo el proceso constructivo en el astillero se hiciese mediante contratas privadas¹³⁰⁹. El ministro detectó que era imposible con los escasos recursos del astillero, la poca o nula ayuda de los hacendados y comerciantes, y las aportaciones fragmentarias de la Intendencia de Ejército, soportar la pesada carga que suponía la administración directa de todos los aspectos navales de la Comandancia. Pero nadie le hizo caso.

Sin embargo, los problemas financieros de La Habana eran bastante similares a los que sufrían los demás departamentos navales peninsulares en una época en la que la activación de decenas de unidades navales después de 1793 estaba llevando a la Secretaría de Marina a la bancarrota. Tal vez conscientes en España del singularmente alto costo del astillero, o tal vez inmerso en un proceso de reestructuración general que afectara a toda la Marina, pero lo cierto fue que el ministro Lángara informó a Araoz que desde el 1 de enero de 1799 todos los asuntos del sistema económico de la Marina en Cuba caerían bajo el control de las autoridades de Hacienda¹³¹⁰. Esto significaba a efectos prácticos que el comandante perdería todo control sobre la gestión y fiscalización del dinero, que pasaría directamente a manos del intendente de Ejército. Esto significaba el fin del comandante naval como autoridad independiente. Pese a que Lángara trató de «tranquilizar» a Araoz explicándole que bajo ningún concepto esta orden era aplicable a su mando militar, lo cierto era que importaba poco: Araoz ya no tenía escuadra que mandar. No hay duda que esta medida buscaba una unificación completa de la gestión del inmenso presupuesto y gasto naval a ambos lados del hemisferio, pero era técnicamente inviable, y se encontraría con la resistencia de los oficiales navales. Tal vez por esto en 1802 se dio marcha atrás y se volvió al sistema anterior, aunque en aquel momento la situación del astillero habanero era de abierta bancarrota.

¹³⁰⁷ AAB Consignaciones, 7210, Araoz, 29 de febrero de 1796. Los sueldos de los trabajadores de la Maestranza se calculaban por 24 jornadas (días) de trabajo al mes, excepción hecha de los oficiales que tenían varios días más de descanso.

¹³⁰⁸ AAB Consignaciones, 7210, Informe de 7 de agosto de 1795.

¹³⁰⁹ AAB Consignaciones, 7210, Pavía, 1 de mayo de 1796.

¹³¹⁰ AAB Consignaciones, 7213, Lángara a Araoz, 26 de enero de 1799.

En efecto, el sorprendido Araoz, muy posiblemente frustrado ante la descomposición de la Comandancia, redactó un informe de deudas en febrero de 1799 que demostraba que la Tesorería de La Habana debía 840.800 pesos a diferentes individuos, autoridades e instituciones, en algunos casos desde 1794. Significativamente, 366.079 pesos a la Intendencia de Ejército, 60.000 al fondo de tabacos (gestionado por aquel), y 130.292 a asentistas, entre otros empréstitos y deudas por satisfacer. Finalmente anunciaba dramáticamente que hacían falta 488.000 pesos anuales para mantener a flote lo que quedaba de la Escuadra de Operaciones y las exiguas unidades bajo su mando¹³¹¹. Como sabemos, nunca logró su objetivo.

Estos aspectos nos llevan a otro nivel de análisis, como es el de la naturaleza interna del gasto de la Tesorería de Marina.

Cuadro 44
NATURALEZA DEL GASTO, TESORERÍA DE MARINA, 1786-1801¹³¹²

	CORTES DE MADERA	PAGAS MAESTRANZA	NAVÍOS EN PUERTO	ASIENTOS	OTROS
1786	48.595	53.789	100.028	55.210	24.884
1787	152.619	249.772	330.419	243.883	210.001
1788	118.885	226.431	290.729	142.834	124.055
1789	195.498	136.928	347.765	194.845	178.232
1790	156.586	81.225	197.012	248.224	418.266
1791	133.487	135.127	198.336	279.780	260.836
1792	101.976	123.318	181.980	159.981	314.946
1793	63.619	162.480	113.047	238.443	252.041
1794	36.617	174.104	280.034	368.312	332.665
1795	53.289	189.297	527.836	399.562	254.789
1796	48.124	176.258	644.923	606.765	224.196
1797	37.748	200.323	769.895	662.759	232.584
1798	39.919	206.477	551.761	673.372	154.821
1799	67.647	176.445	553.021	461.408	539.668
1800	33.963	127.673	330.409	210.146	90.162
1801	99.888	133.557	420.582	538.587	152.647
Totales	1.388.460	2.553.204	5.837.777	5.484.111	3.764.793
%	7.2	13.4	30.6	28.8	19.7

¹³¹¹ AAB Consignaciones, 7213, Araoz, 13 de febrero de 1799.

¹³¹² AGI Santo Domingo, 1865, 1866, 1867, y elaboración propia.

En esta tabla se han agrupado los gastos en función de su naturaleza y atendiendo a criterios de homogeneidad. La columna *cortes de madera* se refiere a los cortes del rey establecidos por administración directa y que tenían como finalidad no solo la tala y transporte de madera al astillero para los buques en puerto (construcción y/o reparación) sino también para su re-exportación a España. Las *pagas de la maestranza* vinculan partidas erogadas tanto por la fábrica naval como por las carenas y acondicionamiento de buques. *Navíos en puerto* se refiere fundamentalmente a las pagas del personal embarcado (marinería y soldados) así como a la oficialidad y apronto de víveres para su subsistencia una vez partían a España. La columna *asientos* trata de los asientos formalmente establecidos para surtir el astillero (harinas, hospitales y víveres) como también las compras extraordinarias no llevadas a cabo por asientos, como carne, bizcocho y otro material diverso para almacenes. Finalmente la columna *otros* está vinculada a las pagas del personal propio del astillero, amortización de la deuda, envíos al exterior y obras logísticas en puerto.

Los datos demuestran que hasta que el programa naval se canceló de facto en 1792 (languideciendo lentamente), la tala de maderas, acondicionamiento y transporte jugaba un papel estratégico de primer orden, al igual que el envío de ciertas cantidades a España. Tras este año la política forestal enfocada hacia la construcción naval dejó de ser un rubro potencialmente elevado para descender en importancia y en concomitancia con el abandono de la fábrica de buques. Existe una evidente relación causa/efecto entre la llegada de la flota de Aristizábal y el cambio de naturaleza de los gastos de la Tesorería. De esta forma, las erogaciones para sostener las escuadras vía pagas de personal y vituallas, constituyen la parte más significativa después de 1794. De igual manera la Maestranza vivió un lento declinar después de que en 1799 se acabara destruyendo lo que quedaba de la flota española, y más de la mitad de su personal hubiera de ser despedido. Casi el 60% de todos los gastos del astillero estaban vinculados a los suministros, acondicionamiento de buques y el mantenimiento de varios miles de marineros en puerto. Visto en perspectiva, los datos demuestran la paradoja de que el propio producto de un astillero (los buques) podía llevar a su completa destrucción sin una adecuada planificación ni canales de financiación estables y permanentes.

La obligación de llenar los almacenes y hospitales con la llegada de importantes unidades navales generó un alza de los precios que no pudo controlar la comandancia. Una lista de 1795 reflejaba esa subida de los productos necesarios para el carenado y apresto de buques¹³¹³ que, junto con los elevados salarios, provocaron el lento colapso financiero que tan acertadamente criticara el ministro principal de Marina Domingo Pavía.

La dotación habitual del astillero consistía en un navío y dos fragatas, cuyo costo anual por víveres, hospitalidades, medicinas, sueldos, carenas y

¹³¹³ AAB Consignaciones, 7210, Lista de géneros, 31 de diciembre de 1795.

otros gastos, ascendía a 165.340 pesos. Sin embargo, entre 1790 y 1791 se mantuvieron en puerto en distintas etapas los *navíos San Julián, Castilla, Asia, Miño y Soberano*, además de 7 fragatas y 4 urcas, lo que elevó el gasto anual hasta los 373.046 pesos¹³¹⁴. El arribo de unos pocos buques que, por lo demás, estuvieron en puerto varios meses, era más que suficiente para que se hiciera urgente la compra extraordinaria de ingentes cantidades de vituallas, medicinas y suministros de todo tipo que, junto con las pagas del nuevo personal en puerto y las carenas necesarias, multiplicaban en pocos meses por dos la asignación para buques en La Habana. Esta leve *desviación* presupuestaria no sería nada comparado con lo que tocaba por venir.

Efectivamente, cuando llegó la escuadra de Aristizábal se produjo un verdadero Armagedón financiero. Ya vimos que solo la Maestranza consumía en abril de 1796 la cifra de 171.265 pesos anuales¹³¹⁵. En julio de 1795 el subinspector del arsenal alertó de la difícil situación que hacía prácticamente imposible surtir a los buques en puerto de sus necesidades más apremiantes «ni aún para los precios diarios», lo que es una clara evidencia de la escalada inflacionista cuando el astillero se llenaba de buques y personal¹³¹⁶. En noviembre de 1796 se calculaban los auxilios inmediatos a la escuadra de Aristizábal en 12.559 pesos¹³¹⁷, al tiempo que se presupuestaba el costo anual mínimo en 749.263 pesos¹³¹⁸. Los individuos que componían la planta del astillero eran 893 individuos a finales de 1796¹³¹⁹; sin embargo en enero de 1797 se informaba dramáticamente que la población militar en el arsenal a causa de la congestión de buques en puerto (oficiales, marineros, tropa embarcada) era de 4.591 personas¹³²⁰.

Esta dinámica modificó por completo la naturaleza del gasto y representó el principio del fin para el astillero. En otoño de 1794 se había terminado un meticuloso estudio sobre el estado de la escuadra de Aristizábal. Tras más de un año en América las noticias no podían ser peores. La práctica totalidad de los navíos necesitaban profundas reformas estructurales, incluyendo carenados íntegros a varios de ellos que llevaban años sin ser profundamente acondicionados. En algunos casos las reformas obligaban a los navíos a mantenerse en puerto indefinidamente a causa de que gran parte del material no se encontraba en los almacenes de La Habana y debía traerse de España¹³²¹. Es muy posible que en ese preciso instante el comandante de Marina se diese cuenta de que ya no podía ejercer un control eficaz sobre la gestión financiera del astillero, y de que el programa de construcción naval estaba finiquitado de facto.

¹³¹⁴ AAB Consignaciones, 7210, 29 de marzo de 1791.

¹³¹⁵ AAB Consignaciones, 7210, Araoz, 29 de febrero de 1796.

¹³¹⁶ AAB Consignaciones, 7210, Juan Bautista Elizalde a Araoz, 20 de julio de 1795.

¹³¹⁷ AAB Consignaciones, 7210, Juan Bautista Elizalde, 30 de noviembre de 1796.

¹³¹⁸ AAB Consignaciones, 7210, 1 de mayo de 1796.

¹³¹⁹ AAB Consignaciones, 7210, Juan Bautista Elizalde, 30 de noviembre de 1796.

¹³²⁰ AAB Consignaciones, 7211, 24 de enero de 1797.

¹³²¹ AAB Consignaciones, 7210, Araoz y Aristizábal, 24 de septiembre de 1794.

Araoz, en cualquier caso lo intentó. Remitió a México largas y detalladas cartas sobre el estado del astillero y las necesidades del mismo desde la llegada de Aristizábal. Argumentó (aparentemente de manera convincente) que el costo mensual de dicha escuadra se situaba en 166.376 pesos, a los que habría que añadir sueldos atrasados y desfases en tesorería respecto de meses anteriores. En total pensaba que harían falta 1.370.950 pesos para mantener la escuadra de Aristizábal, la suya propia y mantener el astillero operativo. Lamentablemente para el comandante la petición no salió nada bien. El virrey contestó con verdadera vehemencia y acritud, y tras mostrar todo lo que hasta ese momento se había remitido por vía de situado, poco menos que señaló a Araoz como un ocultador de información veraz. Le imprecó que deseaba que le pagasen por una escuadra que cuando llegó a La Habana no estaba ni mucho menos al completo de sus dotaciones y le mostró abruptamente que quería incluir en la escuadra de Aristizábal buques que estaban bajo su mando. No bastando con ello, le vociferó que para que se enviasen suplementos extraordinarios debía remitir previamente estados justificativos de los gastos realizados con anterioridad, incluyendo su naturaleza y en qué se había invertido, y «no ha venido una sola razón, estados en compendio». Antes al contrario, le señalaba como deudor al no haber pagado aún los suplementos que el gobernador de Santo Domingo hizo a Aristizábal por sus urgencias¹³²².

Tras estos acontecimientos, Araoz hubo de darse cuenta de que su mejor opción era que saliesen de La Habana el mayor número posible de buques, no solo para disminuir gastos, sino para evitar su deterioro. Durante los meses siguientes la Maestranza operó esencialmente en orden a poner operativos los navíos de Aristizábal. Sin embargo, no era tarea fácil con fondos reducidos y material limitado. En marzo de 1798 la flota de Aristizábal había descendido su dotación hasta los 3.533 hombres, descenso que fue aún mayor en la revista de mayo de ese año, con un total de 2.864 hombres¹³²³. El 15 de diciembre de 1799 había bajado la dotación aún más, hasta los 2.286 miembros¹³²⁴. En esta tesitura el problema no solo era presupuestal, sino también de hombres de dotación porque, como efectivamente ocurrió, al final se tuvieron que dejar en puerto varios navíos ante la carencia más absoluta de marinería.

Estos insolubles problemas articularon una deuda flotante imposible de amortizar y canceló definitivamente el programa de construcción. En el siguiente cuadro podremos apreciar la evolución bimensual de los gastos del astillero para determinadas categorías, significativamente, la construcción de buques, deudas y suministros.

¹³²² AAB expediciones a Indias, 22, marqués de Branciforte, México, 17 de diciembre de 1796.

¹³²³ AAB Expediciones a Indias, 23, Estados de la escuadra de 15 de marzo y 15 de mayo de 1798.

¹³²⁴ *Ibidem*.

Cuadro 45
EVOLUCIÓN BIMESTRAL PAGOS TESORERÍA DE MARINA, 1786-1794¹³²⁵

	CONSTRUCCIÓN	MADERAS	SUMINISTROS	EXTRAORDINARIO	DEUDAS
Ene-Feb 1786	21.094	18.723	12.064	5.889	5.939
Jul-Ago 1786	35.154	21.343	25.855	3.367	3.740
Sep-Oct 1786	15.133	26.829	36.288	123	28.838
Nov-Dic 1786	7.169	18.453	3.041	749	
Ene-Feb 1787	13.220	38.872	76.301	115.498	
Mar-Abr 1787	29.395	28.002	73.842	2.680	1.691
May-Jun 1787	23.532	22.161	6.537	21.342	25.938
Jul-Ago 1787	20.691	20.979	15.997	19.739	4.107
Sep-Oct 1787	3.025	7.226	6.297	1.029	18.448
Nov-Dic 1787	31.356	35.376	41.076	48.845	104.440
Ene-Feb 1788	14.279	15.750	2.166	51.253	1.647
Mar-Abr 1788	8.971	12.238	575	4.995	
May-Ago 1788	53.843	42.933	94.240	41.729	7.685
Sep-Oct 1788	4.270	24.263	5.031	21.537	4.945
Nov-Dic 1788	4.652	2.370	5.305	2.139	5.199
Ene-Feb 1789	6.489	30.363	9.973	111.015	50.000

¹³²⁵ AAB Consignaciones, 7196, 7198, 7199, 7200, 7201, 7202, y elaboración propia.

	CONSTRUCCIÓN	MADERAS	SUMINISTROS	EXTRAORDINARIO	DEUDAS
Mar-Abr 1789	18.145	27.376	15.765	1.397	422
May-Jun 1789	7.620	38.286	39.780	6.401	202
Jul-Ago 1789	16.237	39.860	25.680	5.164	110
Sep-Oct 1789	13.780	37.139	21.385	41.511	44.906
Nov-Dic 1789	12.811	22.472	18.440	2.969	30.032
Ene-Feb 1790	10.365	46.753	44.606	19.913	
Mar-Abr 1790	17.863	33.879	35.893	1.296	14.507
Mar-Abr 1791	8.099	29.784	46.541	9.302	
Nov-Dic 1791	14.866	18.975	31.729	32.508	
Ene-Feb 1792	8.877	23.445	13.066	4.902	
Mar-Abr 1792	6.352	21.635	8.495	1.553	
May-Jun 1792	6.537	23.490	21.276	3.759	
Jul-Ago 1792	7.010	19.554	12.874	3.570	
Nov-Dic 1793	7.517	1.987	37.484	1.449	
Ene-Feb 1794	4.784	26.196	21.846	4.561	
Mar-Abr 1794	8.571	9.745	43.323	3.773	
Jul-Ago 1794	2.437	10.340	105.512	5.796	
Sep-Oct 1794	1.332	11.378	38.643	1.854	

La reconstrucción bimestral mediante estos estados de pagos, aunque incompleta, muestra la tendencia que queremos analizar. Estos documentos son especialmente útiles para un análisis más específico del gasto porque muestran la naturaleza exacta de las erogaciones. En el caso que nos ocupa, permite determinar y disociar los pagos hechos por la Maestranza con indicación de si fueron realizados por la carena y apresto de buques (que no hemos reproducido), o por obrajes de construcción de nuevas unidades navales. Interesante igualmente es que nos permite dividir los pagos por suministros a través de asentistas, o los llevados a cabo de manera directa por la Comandancia, que aparecen bajo el epígrafe de *extraordinario*. Finalmente nos indican la evolución y cuantía por amortizaciones de deuda que en otros documentos son difíciles de deslindar.

En efecto, un atento análisis de estos datos nos lleva a interesantes conclusiones. Por una parte, los gastos por construcción naval en la Maestranza siguen la línea marcada por el programa naval de fábrica de tres puentes y demás buques de guerra, pero desaparece casi completamente desde 1794. Como ya se ha analizado, la llegada de la flota de Aristizábal sencillamente destruyó la continuación de nuevas unidades puesto que la Maestranza reorientó casi toda su labor hacia el apresto de buques, reforma o mejora. Los suministros, que en este caso están relacionados con asentistas, reflejan una tendencia ambivalente pero en general de elevados costos. Aunque existían pocos asentistas durante esta etapa, estos suministraban las partidas más importantes para el astillero, tales como víveres y medicinas para el hospital. Sin embargo, la política de concentración de los asientos en pocas manos tenía la desventaja de que no podía cubrir contractualmente las variaciones estacionales que causaban la fortuita llegada de buques al puerto. Como consecuencia, la Comandancia se veía forzada a comprar (no contratar) enormes cantidades de suministros a pequeños vendedores, por lo común, a precios fuera de mercado. Esta natural alza de precios, comprensible ante las necesidades de miles de hombres, es un factor nada desdeñable para comprender la nula capacidad que tuvo la Comandancia para reequilibrar en algún momento sus finanzas. Antes al contrario, al obligarse a comprar casi a cualquier precio los elementos indispensables, se cortaba de raíz cualquier opción real de mitigar la presión financiera sobre sus arcas. El resultado directo (observable en la columna *deudas*) fue que la amortización de los empréstitos (que tuvo un ritmo estable durante los primeros años) tuvo que cancelarse en la década de 1790, coincidiendo con la llegada de las primeras escuadras desde España, hasta que con Aristizábal, este rubro desaparece completamente. Esto explica por qué la deuda del astillero (cómoda de manejar hasta 1789-1790), fue creciendo exponencialmente hasta alcanzar cifras astronómicas en 1799. En ausencia de amortización, sin canales de financiación extraordinarios, con miles de bocas que alimentar y más de una decena de buques que reparar o reformar, se hacía imposible cualquier intento por rebajar los pasivos sobre la tesorería del astillero.

Paralelamente, la política de abastos y suministros al astillero reflejó en gran medida la carencia de un plan óptimo para equilibrar el presupuesto, y sumió a la Comandancia en un *desfalco legal* que influyó decisivamente en su catarsis final. Durante la etapa de Montalvo, la política de asientos y compras para surtir de vituallas, suministros y todo lo necesario para el astillero estuvo completamente controlada por el poderoso intendente. Confluyendo en él las facetas política y económica del astillero, durante décadas se armonizó con aparentemente buen resultado, las acciones tendentes a mantener bien surtidos los almacenes. Sin embargo, sabemos que las Ordenanzas de 1772 y 1776 dejaban a Montalvo fuera del control efectivo de los asientos, y su muerte en 1778 trasladó el problema directamente al seno de la Junta naval en donde las funciones del antiguo intendente recaían ahora en la aislada figura del ministro principal de Marina. Como consecuencia directa, la coherente política de concentración de compras en múltiples asentistas controlados básicamente por el intendente, desapareció. Igualmente, la escalada de tensión entre la élite local y la comandancia alejó a los grandes asentistas de los negocios navales, e insertó en la política de compras de suministros a empresarios *puros* con visiones meramente especulativas en sus relaciones con la Comandancia. Finalmente, una nube de vendedores se acercó al astillero en busca de negocios y beneficios rápidos, aprovechando la disputa brutal entre las autoridades por el modelo de contratación de suministros.

En efecto, después de la guerra en 1783, y especialmente desde 1785-1786, la política de asientos para el astillero (que afectaba no solamente a los suministros sino también a la adquisición de componentes navales) había dado paso a una contumaz pugna política sobre el modelo de contratación que evidenció, además, graves implicaciones hacendísticas. Los hechos constatados después de esa fecha sin duda tuvieron su origen en los problemas legales que tuvo que enfrentar el intendente de Ejército Juan Ignacio de Urriza (1776-1787). Entre 1784 y 1785 diversas denuncias anónimas acusaban a Urriza de cometer desfalco en la hacienda a su cargo. Las alarmantes noticias forzaron a Madrid a enviar en visita de inspección a José Pablo Valiente (1786) coincidiendo con la llegada de Ezpeleta al frente de la Gobernación y Capitanía General de Cuba un año antes. El tándem Ezpeleta-Valiente procedió a una profunda investigación que demostró un importante desfalco dirigido desde la propia Intendencia de Ejército, y que afectaba tanto a la propia gestión como a las compras y contrataciones para el Ejército. Como consecuencia, Urriza hubo de partir hacia España para hacer frente a una investigación más profunda de la que salió finalmente absuelto aunque no sin constatar que, si bien él no ejecutó el desfalco, difícilmente podrían haberlo realizado los oficiales bajo su mando sin su complicidad al menos por omisión¹³²⁶.

¹³²⁶ AMORES CARREDANO, Juan Bosco. «Juan Ignacio de Urriza y la Intendencia de La Habana (1776-1787)», en *Euskal Herria y el Nuevo Mundo. La contribución de los vascos a la formación de las Américas*. Vitoria: Universidad del País Vasco 1996, pp. 239-245.

El escándalo afectó indudablemente a la Marina, ya que algunos de los asentistas que salieron a relucir durante la investigación habían proveído suministros tanto a la Intendencia como a la Comandancia de Marina. La sustitución interina de Urriza por Valiente (1787-1788) no hizo más que constatar las limitaciones, inconsistencias e incluso irregularidades de los asientos con la Armada. De la misma forma, el inmediato ascenso del nuevo gobernador y capitán general Domingo Cabello (1789-1790) redundó en un brutal cruce de acusaciones entre los responsables de la contratación de Marina y el propio gobernador, que llegó a alcanzar tintes verdaderamente agresivos. Esta confrontación fue especialmente violenta después de que Domingo Hernani fuese nombrado en julio de 1788 intendente de Ejército y Hacienda, relevando en el mando a Valiente (quien había ocupado el cargo interinamente), pero conservando al mismo tiempo el cargo de ministro principal de Marina, que ocupaba desde 1778, y mantuvo hasta 1792.

En 1785 ya salió a la luz las dificultades que perturbarían el futuro de los asientos hasta finales de siglo. El asentista Antonio Abad Valdés Navarrete, suministrador de víveres al Ejército y prestamista de la Tesorería General, miembro de la oligarquía habanera e igualmente ligado a apellidos ilustres como los Barreto o Peñalver¹³²⁷, se había convertido en fiador del asentista de la Marina Félix de Hita Salazar, cuyo contrato con la Comandancia se prolongó hasta 1779. En 1783 el asiento de general víveres a la Marina fue otorgado a José Francisco Vento, pero este lo hizo con la salvedad de que se respetaran las mismas condiciones que el anterior asiento del consorcio Hita-Valdés. La cláusula que estos habían incluido indicaba que el proveedor que los supliera debía comprar todos los aperos y utensilios construidos durante su asiento. La sutil idea de este consorcio no era otra que amortizar los gastos de su contrata trasladando para de sus activos (como una carga) al asentista que les tomara el relevo. De esta forma se garantizarían que los postores de su asiento se lo pensarán dos veces antes de tratar de desplazarlos del negocio. Como Vento no era precisamente un comerciante advenedizo, hizo incluir la misma cláusula en su contrata con la Marina. Inmediatamente saltaron chispas entre la Intendencia y la Comandancia a causa de la jurisdicción contractual que, de facto, vinculaba estos asientos a ambas instancias. La Intendencia trató de forzar a Vento a que efectivamente comprara los utensilios de Valdés, y Marina se enzarzó con la Intendencia para liberarle de la carga. La disputa tuvo que resolverse en 1785 en Madrid, declarándose que ambos asentistas quedaban liberados de sus compromisos, pero Vento debía decidir si aceptaba o no hacerse cargo de los activos de su contrincante¹³²⁸. El resultado directo fue que el asiento se canceló temporalmente y la Comandancia hubo de recurrir a compras directas de los suministros que le hicieran falta.

¹³²⁷ GUERRA, Ramiro. *Historia de la Nación Cubana*. La Habana: Editorial Historia de la Nación Cubana 1952, pp. 266-267.

¹³²⁸ AGI Santo Domingo, 1140, Madrid, 12 de junio de 1785.

Este asunto, que demostraba la falta de coherencia ante unos negocios que estratégicamente eran vitales para la Marina, afectó decisivamente las actuaciones inmediatas de la Comandancia y su política contractual mediante asientos. De igual manera, la investigación y escándalo por el presunto desfalco de Urriza encendieron las alarmas ante las evidencias de que ni la administración directa ni los asientos privados parecían favorecer los intereses financieros de la Marina. Muy posiblemente escandalizado por todo esto, en 1786 Valdés advirtió al comandante Araoz de que el rey había determinado que no se hicieran compras particulares en aquel puerto, y que lo necesario para almacenes del astillero se solicitara con anticipación a España¹³²⁹. La inmediata respuesta de la Junta naval fue suprimir el cargo de comisario de compras y determinar que desde ese momento las adquisiciones las realizarían siete oficiales supernumerarios de la Contaduría que se rotarían entre sí en nombre de la Junta naval¹³³⁰. Esta decisión, que fue aprobada por el rey con fecha de 8 de julio de 1791¹³³¹, fijaba la compra de suministros de todo tipo (en especial los destinados al reparo y construcción de buques) por administración directa de manera paralela a los asientos privados.

El intendente saliente José Pablo Valiente se permitió instruir al nuevo gobernador Domingo Cabello en diciembre de 1789 de unas situaciones que le estaban alarmando enormemente respecto de estos asuntos. Constató que tanto la propia erección de la Intendencia como el libre comercio habían propiciado abundancia de harinas y demás componentes, lo que le llevó a considerar que era muy mala idea la celebración de asientos de víveres puesto que esto llevaría a que la Real Hacienda «sería la única que comprase más caro que los demás, habiendo innumerables causas justas para conseguirlo con más equidad que todo»¹³³². Inmediatamente señaló un nefasto ejemplo que hizo enfurecer al gobernador. En marzo de 1787 la Junta de Marina había firmado contrata general de víveres con José Vento quien, como vemos, dejó pasar un par de años antes de volver a gestionar negocios directamente con la Comandancia. El problema residía en que la Marina no había hecho un estudio sobre los precios reales de los víveres, pagando finalmente unos precios «desorbitantes» al asentista obteniendo «una ganancia tan extraordinaria y asombrosa que no puede oírse sin admiración». El intendente de Ejército (Domingo Hernani) que era al mismo tiempo ministro principal de Marina «en su sana inteligencia» de que el asentista ofreció precios justos, hizo público inmediatamente después la contrata con Vento para lograr el mismo asiento para la Intendencia. Para su sorpresa (e imaginamos que también para Valiente) un consorcio formado por Fernando Rodríguez Berenguer y Gerónimo del Pozo ofrecieron a la Intendencia exactamente los mismos productos mediante asiento de víveres, pero un 20% más barato que la Marina, indicando inme-

¹³²⁹ AAB Arsenales, 3831, Valdés a Araoz, 27 de mayo de 1786.

¹³³⁰ AAB Arsenales, 3831, Junta naval, 12 de agosto de 1786.

¹³³¹ *Ibidem*.

¹³³² AGI Santo Domingo, 1975, Valiente a Cabello, 23 de diciembre de 1789.

diatamente en la exposición al Gobernador que «en cuyas circunstancias no puede dejar de conocerse el exceso de los precios de la Marina»¹³³³. El poco sutil y acaparador Vento trató incluso de ganar también el asiento con la Intendencia llegando a ofrecer a Hernani el 18% de rebaja sobre el mismo asiento que ya tenía con la Marina (y en cuya aprobación intervino el propio Hernani, en esta ocasión, como ministro principal), pero acabó retirándose de la puja cuando sus rivales Rodríguez-Pozo ofrecieron un 20% de descuento «y todos saben en La Habana que no es capaz de entrar en negocio alguno sin previa seguridad de ganancias»¹³³⁴. No es difícil imaginar el sonrojo de Cabello cuando leía estas líneas que demostraban una descarada especulación que arruinaba completamente a la Hacienda.

Pero Valiente no se detuvo ahí y puso algunos elocuentes ejemplos. Los asentistas suministraban menestra que compraban a 2 reales la arroba y la venden a 5, no obstante de que en la anterior guerra, cuando los precios subieron naturalmente, no se pagaban a más de 2 y medio o 3 y medio como mucho. La carne de vaca en salmuera la cobraban a más del doscientos por ciento de beneficio. Por otra parte, le recordaba al estupefacto gobernador que en su tiempo cuando hizo contrata de hospitales con Juan de Dios García Menocal la obtuvo a casi un cien por ciento de ventaja respecto de los asentistas Rodríguez-Pozo. Igualmente remató el asiento de maloja para el consumo de la factoría de tabacos en Miguel Díaz a menos de tres reales el quintal «que la Marina paga a diez y seis» con igual precio para la Intendencia solo que con la consabida rebaja del 20%. Para Valiente era bastante notorio que lo mejor en caso de necesidad era simplemente buscar los productos a cualquier comprador, sin atarse a un asiento. Finalmente, le mostraba a Cabello cuál había sido su sistema de adquisiciones, bastante lógico y eficaz por otra parte. En vez de comprar a los asentistas a precios abusivos, sobre todo teniendo en cuenta que no eran más que intermediarios, lo más adecuado era celebrar «contratillas» directamente con los proveedores y productores, incluso yendo al puerto de mar por los suministros, que de paso, le permitía «ir adquiriendo los conocimientos que en caso conveniente pudieran determinarme a un asiento general». O dicho de otra forma, había que ir a buscar directamente los productos y averiguar los precios reales de mercado sobre los que fijar, en el futuro, una eventual contrata general. Evitar ser engañado era la clave.

El gobernador Cabello montó en cólera. Inmediatamente pudo comprender que tanto la Intendencia como especialmente la Marina estaban siendo

¹³³³ Ibidem.

¹³³⁴ En efecto, Rodríguez pertenecía a un nutrido grupo de comerciantes que comenzaron a llegar a La Habana al calor de las ventajas de la Intendencia y el libre comercio, la mayoría de los cuales hizo rápida fortuna y se convirtieron además en prestamistas de Hacienda. Los principales eran: Fernando Zarza, Pedro Juan de Erice, Juan Bautista Lanz, Pablo Serra, Bernabé Martínez de Pinillos, Lorenzo de Quintana, Manuel de Quintanilla, Manuel de Torrontegui, Juan Bautista Galainena, Bonifacio González Larrinaga, Mariano Carbó, Pablo y Jaime Boloix, Tomás de la Cruz Muñoz, y Cuesta y Manzanal. Cit en: AMORES, Juan Bosco. «La Habana en la crisis del imperio español en América: una visión comparada». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 62. 2016, p. 7.

engañados por los asentistas, con la complacencia y tal vez la connivencia de las autoridades responsables. Solicitó a través de diversas disposiciones los precios reales de infinidad de productos que nutrían los almacenes de Marina y el Ejército, haciendo llegar estas peticiones a los principales comerciantes y hacendados, al fin y al cabo, los que vendían a los asentistas o compraban directamente a los productores. En febrero de 1790 llegaron las confirmaciones de lo que se temía y le había anunciado Valiente. En efecto, todos los hacendados en sus cartas al gobernador (algunos con elaboradas listas de productos y precios) le demostraron que los asentistas ofrecían precios especulativos¹³³⁵.

Durante el anterior mes de enero escribió a Hernani innumerables cartas en tonos enormemente rudos e incluso agresivos. Le espetó que «VS ha celebrado contrata de víveres sin mi presencia como Gobernador» algo que contravenía la Real Cédula de 4 de noviembre de 1768, solicitándole abruptamente todos los expedientes relativos tanto a los asientos con la Intendencia como con la Comandancia de Marina¹³³⁶. La respuesta de Hernani (a la vez intendente y ministro principal de Marina) fue abiertamente defensiva. Le contestó que como intendente tenía potestad para hacer aquellas contratas según la propia Ordenanza de Intendentes de Cuba de 1764, y que se verificó el remate en Junta de Ministros de Hacienda de 22 de diciembre de 1788, «de que proviene que aunque no mediase otra razón que esta soberana resolución, queda afianzada mi autoridad», retando al gobernador a que le indicara cuáles eran «los fundamentos para asentar los perjuicios que suponen a la Real Hacienda»¹³³⁷. Por otra parte, ante el asedio a que se veía sometido Hernani, el fiscal de la Intendencia Juan Patiño emitió un dictamen legal sobre las peticiones de expedientes del gobernador al intendente en términos igualmente abruptos, afirmando al gobernador que «ni el Rey ha conferido al actual Sr. Capitán General particular comisión para sindicar o criticar los decretos de VS [el Intendente]», siendo del parecer del fiscal que no solo no debía entregar dichos expedientes, sino que «no continúe» con las peticiones «sino que dé cuenta a SM de la presente ocurrencia»¹³³⁸.

Tratando de pasar al contraataque, Hernani hizo una encendida defensa del sistema de asientos, argumentando, por ejemplo, que en 1788 la Real Hacienda había comprado el pescado salado a 8 reales el par, mientras que «por contrata se paga a cinco y medio», defendiendo además que con el sistema de asientos la Marina estaba bien surtida de forma permanente, mientras que por Hacienda debía estar comprando regularmente y a precios cambiantes. Igualmente deducía que él había obtenido incluso un 20% de rebaja para los precios de la Intendencia «véase que diferencia tan notable», porque, entre otras cosas, las compras que se pudrían por cuenta de Hacienda eran menoscabos directos al rey, por lo que «el Rey por esta contrata ha resultado bien servido»¹³³⁹.

¹³³⁵ AGI Santo Domingo, 1975, cartas de entre el 3 y el 18 de febrero de 1790.

¹³³⁶ AGI Santo Domingo, 1975, Cabello a Hernani, 7 de enero de 1790.

¹³³⁷ AGI Santo Domingo, 1975, Hernani a Cabello, 12 de enero de 1790.

¹³³⁸ AGI Santo Domingo, 1975, Fiscal Patiño a Cabello, 14 de enero de 1790.

¹³³⁹ AGI Santo Domingo, 1975, Hernani a Cabello, 15 de marzo de 1790.

Lamentablemente para Hernani y el sistema de asientos, el gobernador tenía muchas y contundentes pruebas. En marzo le comunicó en una dura carta al intendente que todas las informaciones de que disponía de compradores directos y productores evidenciaban una cruda realidad. Antes del asiento «todos me han asegurado» que la carne de vaca la «compraron y compran» a entre 5 y 12 reales, siendo este último precio en «muy raras partidas, pagándolo la Marina a 22 reales y la Intendencia a 17 y medio». Como ejemplo notorio del despropósito, Cabello ofrecía un contundente dato prueba de la especulación a la que había llevado el asiento y la manera de cerrarse. Un vendedor independiente sin asiento llamado Marcos Lloveras había ofrecido al mismo asentista Hita carne de vaca en salmuera a 14 reales y de tasajo a 12, y «Marina paga al mismo Hita 30 y 22», siendo que el propio Lloveras vende a precios aceptables al asentista «y dentro de la Plaza ganan de una mano a otra lo que no puede decirse sin asombro y sobresalto»¹³⁴⁰.

Los posteriores intentos de defenderse Hernani fueron baldíos. Antes al contrario. Las acusaciones del gobernador fueron en incremento y llegaron a extremos de franca y directa acusación de negligencia. Y la Marina quedó muy malparada. Cabello pudo demostrar cómo las pérdidas para la Comandancia a causa de estos asientos habían afectado transversalmente a todo el entramado que surtía el astillero, desde las medicinas, carne y pescado, hasta productos de poco uso real como el aceite. Las pérdidas para la Marina, cuya Tesorería padecía una crónica escasez de fondos, había sido calculada por el gobernador, con solamente uno de esos asientos, en más de 61.000 pesos, cantidad a todas luces significativa¹³⁴¹.

Estos dramáticos acontecimientos pusieron en entredicho todo el sistema de abastecimiento de la Marina, como también de la Intendencia. Como se recordará, la Intendencia de Ejército era el principal prestamista de la Marina, por lo que cualquier pérdida financiera de la Tesorería General afectaba a las posibilidades de financiación desde aquella a la Armada. Por otra parte, quedó patente la falta de cohesión y profesionalidad de los actores implicados en los asientos, cuyas acciones u omisiones habían lesionado los intereses de la Marina y socavado la confianza en el sistema de contrataciones privadas de manera irreversible. Significativamente, al mismo tiempo que se iniciaba la batalla entre Cabello y Hernani, en la Junta naval del 20 de enero de 1790 (que explicamos páginas atrás) el ingeniero Autrán (en presencia del propio implicado Hernani) puso en evidencia el sistema de asientos privados para la construcción de navíos y fragatas en el astillero. Y como sabemos, este sistema se acabó abandonando a favor de la administración directa. Por consiguiente, ambos elementos (el sistema de asientos de construcción naval y de suministros de víveres y vituallas) estaban profundamente entrelazados.

Las consecuencias para los responsables de la disputa acerca de la idoneidad del sistema privado de abastecimientos a la Marina no se hicieron esperar.

¹³⁴⁰ AGI Santo Domingo, 1975, Cabello a Hernani, 8 de marzo de 1790.

¹³⁴¹ AGI Santo Domingo, 1975, Cabello a Hernani, 19 de marzo de 1790.

El intendente Hernani fue depuesto discretamente y nombrado en su lugar (ahora como titular) a José Pablo Valiente con fecha 12 de noviembre de 1791¹³⁴². A principios de 1792 Hernani fue igualmente apartado del cargo de ministro principal de Marina, partiendo hacia España, y siendo relevado en el cargo por Domingo Pavía.

Sin embargo, el sistema de asientos a la Marina no desapareció completamente, fundamentalmente porque la administración directa no disponía de los medios y hombres capaces de sustituir un sistema que llevaba décadas operando, y que había insertado a parte de la élite de negocios cubana en la industria naval militar. En efecto, se firmaron varios asientos en la década de los noventa aunque con rígidos controles de precios y cláusulas controladas muy de cerca por la Junta naval. En 1791 el asiento de motonería recayó en Francisco Castellón; al año siguiente le tocó el turno a Juan Antonio Valdés Navarrete (hijo del anterior mencionado) por el asiento general de víveres, aunque solo por dos años. Entre 1795 y 1796 este mismo asiento fue detentado por Gabriel Valdés Navarrete (otro hijo) y el conocido Vento, aunque limitados a un único año, mientras que en 1794 se acabó firmando la contrata de hospitales a cargo de Nicolás Sastre¹³⁴³. Todos estos contratos incluían cláusulas de pérdidas por «pudriciones» a cargo del propio asentista, algo que anteriormente recaía en la propia Hacienda, como así se desprende de la Junta naval de 21 de diciembre de 1793, en la que se especificaba que este método ahorra anualmente a la Marina 41.540 pesos¹³⁴⁴.

Hubo, sin embargo, algunos efectos colaterales no esperados. El exceso de celo de la Junta naval para evitar los inconvenientes de antaño llevó a vaciar de contenido el cargo de ministro principal de Marina, ahora en manos de Domingo Pavía. En efecto, mediante acuerdo de 4 de enero de 1798 la Junta presidida por Araoz decidió hacerse directamente responsable de todas las compras directas realizadas por fuera de los pocos asientos firmados, lo que provocó las airadas protestas de Pavía. En carta dirigida al secretario de Marina Lángara, el ministro principal acusaba a la Junta de haberle desplazado del control de su principal función, que era precisamente canalizar las compras atendiendo a criterios puramente económicos. Volviendo sobre terreno mojado señaló que la Junta no compraba con sentido de las necesidades reales, y lo hacía además a «precios crecidos»¹³⁴⁵. Su petición no fue atendida y siguió siendo la Junta quien controló durante el resto de siglo las compras.

Paradójicamente, ahora lo que fallaba no era el sistema propiamente dicho, sino la financiación. Colapsado el astillero desde 1794 por la escuadra de Aristizábal, falta de recursos propios, con situados limitados de México, sin préstamos de los hacendados y con remisiones de extraordinarios siempre

¹³⁴² DE LA PEZUELA, Jacobo. *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, de la isla de Cuba*. La Habana: Imprenta Mellado 1863, Tomo Tercero, p. 399.

¹³⁴³ AAB Arsenales, 5514, Expedientes de asientos.

¹³⁴⁴ AAB Expediciones a Indias, 67, Junta naval de 21 de diciembre de 1793.

¹³⁴⁵ AAB Arsenales, 3709, Pavía a Lángara, 11 de mayo de 1798.

cortas, los asentistas que ahora sí se estaban rigiendo (aparentemente) por criterios ortodoxos de eficacia, no recibían sus pagos por los productos suministrados a los almacenes. En enero de 1799, Araoz escribió desesperadamente al gobernador conde de Santa Clara anunciándole que los asentistas Gabriel Valdés Navarrete (de víveres) y Nicolás Sastre (de hospitales) amenazaban con cancelar sus asientos a causa de que hacía meses que la Tesorería de Marina no les pagaba. El llamamiento era aún más apremiante porque se informaba que todos los empleados del astillero, a excepción de los de la Maestranza, llevaban 5 meses sin cobrar. Señalaba la deuda de los asentistas en cerca de 250.000 pesos y la situación amenazaba con la bancarrota absoluta. Desesperadamente, Araoz solicitaba (casi imploraba) al gobernador que le suministrara al menos 150.000 pesos para atender las urgencias, y que si hacía falta que los sacara del fondo de donativo gracioso que se estaba recogiendo por la isla para mandarlo a España (también necesitada)¹³⁴⁶. En sucesivas cartas se solicitó ayuda al intendente José Pablo Valiente quien, después de señalar a Araoz que en los últimos tiempos la Intendencia había facilitado a la Tesorería de Marina cantidades por valor de 624.121 pesos, acabó siendo comprensivo y condescendiente y «he convenido al pretendido auxilio»¹³⁴⁷, con lo que facilitó al desesperado Araoz 100.000 pesos.

Finalmente, estos aspectos sobre los asientos de abastecimientos también afectaron al suministro de repuestos y géneros para la construcción y mantenimiento de buques en el astillero. En efecto, Domingo Pavía había quedado aislado desde casi su misma llegada al cargo del resto de integrantes de la Junta naval, principalmente respecto del comandante Araoz. Este había dispuesto un férreo control en el proceso de compras de géneros para los almacenes del astillero desde la primavera de 1796, forzando al ministro principal de Marina a ir acompañado por el ingeniero a fin de encontrar los mejores precios. Taxativamente se determinó que si los precios que se ofrecían al arsenal eran excesivos, finalmente se determinaría la compra en la Junta en función de la urgencia del producto necesitado. Pavía, desde luego, rechazó de plano esta disposición y defendió desesperadamente su jurisdicción, que era por su responsabilidad económica, parcialmente asimilable al antiguo intendente de Marina. Sin embargo, el aislamiento de las autoridades peninsulares en plena coyuntura bélica, y la dramática posición financiera del astillero, redundaron contra el celo del ministro principal de Marina quien, finalmente, no pudo vencer la resistencia de la Junta¹³⁴⁸. Hasta el final del propio astillero, la Junta siguió controlando las exiguas compras (por administración directa) que entraban en los almacenes de la Armada.

Continuando con el análisis de los gastos del astillero, analizamos aquí algunas variables globales comparativas que sugieren también valoraciones interesantes.

¹³⁴⁶ AAB Consignaciones, 7213, Araoz al Conde de Santa Clara, 5 de enero de 1799.

¹³⁴⁷ AAB Consignaciones, 7213, Valiente a Araoz, 25 de mayo de 1799.

¹³⁴⁸ AAB Arsenales, 3831, Junta naval, 4 de enero de 1798.

Cuadro 46
COMPARATIVA GASTO NAVAL Y MILITAR, 1786-1800¹³⁴⁹

	GASTOS GUARNICIÓN	GASTO NAVAL ABSOLUTO	GASTO MILITAR HABANA	% GASTO NAVAL
1786	545.258	391.126	978.912	29
1787	712.671	1.243.894	1.275.534	49
1788	SD	925.866	298.913	76
1789	523.194	1.219.747	1.409.086	46
1790	523.597	1.176.367	1.220.634	49
1791	546.082	1.065.024	1.179.243	47
1792	454.854	973.885	1.136.219	46
1793	365.055	874.055	1.096.348	44
1794	329.933	1.229.978	1.194.997	51
1795	134.487	1.448.546	623.503	70
1796	488.042	1.725.946	1.531.955	53
1797	432.254	1.947.230	1.821.970	52
1798	413.328	1.699.466	1.630.522	51
1799	466.673	1.869.254	1.946.711	49
1800	422.319	860.772	1.647.266	34
Totales	6.357.747	18.651.156	18.991.813	50

La columna *Gasto Militar Habana* representa los egresos totales de la Administración militar en La Habana (tropas de toda naturaleza, fortificaciones, salarios político-militares, suministros), con excepción de los gastos navales. El apartado *Gasto Naval Absoluto* indica los gastos conjuntos totales ya analizados respecto de los egresos dependientes de la Tesorería General (Intendencia de Ejército) y de la Tesorería de Marina propiamente dicha. Por último, la columna *Gastos Guarnición* se representa únicamente el gasto de las tropas fijas, ejército de reemplazo (unidades peninsulares), milicias, y demás tropas agregadas (artilleros, caballería, etc). Se han separado estos últimos para analizar un componente que la historiografía destacó especialmente a partir de las reformas militares implementadas en Cuba con Riela y O'Reilly desde 1764 y que, como ya sabemos, trajo consigo una profunda militarización de la administración de la isla. El % Gasto Naval representa el valor porcentual de los gastos totales de la Armada en relación con el gasto igualmente absoluto de tipo militar. Como naturalmente tanto el costo del Ejército como el de la Marina son, conjuntamente, gastos militares, este porcentaje de representación de la Armada sobre la Institución militar en La Habana se ha calculado sobre la base del sumando de ambas columnas.

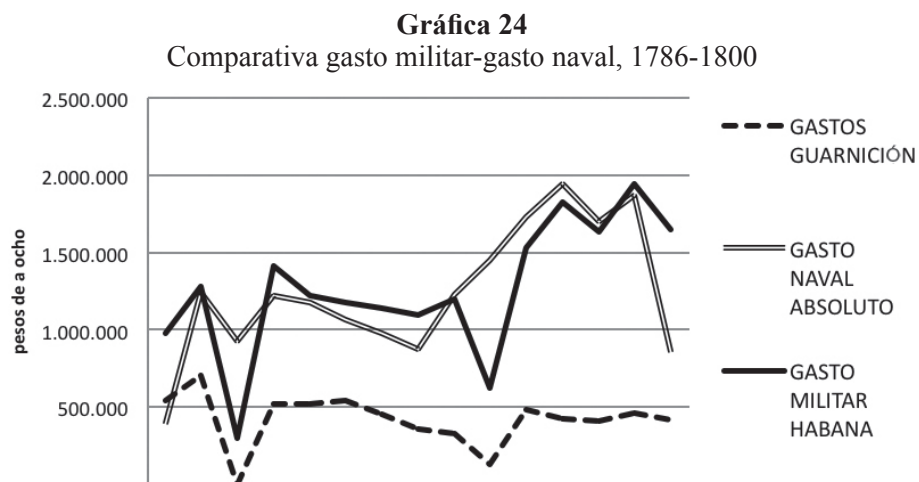
En efecto, primeramente llama la atención que el gasto militar supone en la práctica la misma cantidad de gasto que la Marina de guerra, siendo de facto insignificamente mayor. De hecho, el redondeo porcentual muestra que

¹³⁴⁹ AGI Santo Domingo, 1865, 1866, 1867, y elaboración propia.

ambos elementos del universo militar que compitieron ferozmente durante esta etapa (Ejército y Armada) tienen exactamente el mismo peso porcentual (50%). De aquí se extrae la conclusión de que, a pesar de todos los imponderables de la Marina, disfrutando de solo un único canal de financiación (situado mexicano), y gozando de enormes desventajas presupuestarias y de apoyo de la élite local, el esfuerzo de la Comandancia derivó en un gasto prácticamente idéntico al del Ejército. En comparación con la dinámica de periodos precedentes, se observa un notable crecimiento del esfuerzo financiero de la Armada que, partiendo en desventaja respecto de sus colegas del Ejército a comienzos de siglos, representó al final un esfuerzo similar. En la práctica esto cabe interpretarlo como un triunfo decidido de las autoridades navales (a ambos lados del Atlántico) porque el astillero de La Habana fuese, realmente, el epicentro de la construcción y mantenimiento de la Armada en América. Igualmente supone que diferentes mecanismos financieros tanto en Cuba como en México supieron percibir la importancia de sostener el esfuerzo naval en La Habana, a pesar de las limitaciones de presupuesto. Así pues, sin desmeritar la importancia trascendental del Ejército, milicias y sistema fortificado habanero, resulta patente (a la luz de los datos y su evolución histórica) que la Armada fue un factor fiscal, financiero y de gestión socioeconómica, como mínimo, igual de significativo que el sistema intencional desarrollado en torno a la guarnición fija de la ciudad.

En relación con esto, aún es más llamativo las diferencias de gasto entre el sistema de guarnición (tropas) propiamente dicho, y la industria naval militar. Los datos avalan la tesis de que el astillero representó un factor mucho más dinámico en términos de costo y movimientos económicos asociados (contratas) de lo que habitualmente se pensó.

Efectivamente, la gráfica demuestra esa enorme importancia del componente naval a lo largo de los últimos veinte años de historia efectiva del



astillero. Los egresos navales estuvieron casi sistemáticamente por encima de todo el costo de la Administración militar desde la llegada de Aristizábal a La Habana, decayendo bruscamente en 1799 cuando el completo naval colapsó financieramente. Incluso durante la etapa inmediatamente anterior, el costo naval se mantuvo en valores muy similares a los de la Institución militar, y sistemáticamente en paralelo. Durante ese periodo que abarca de 1786 a 1793, la Armada mantuvo un programa de construcción naval activo y dinámico (los famosos tres puentes) que incluía unidades militares nuevas y poderosamente artilladas al conjunto de la Armada. En cambio, y a pesar de que resultaba igualmente útil y necesario, la Administración militar gastó enormes sumas en mantener miles de hombres en La Habana (y mejorando notablemente las fortificaciones) sin un *activo* que mostrar, ya que la isla nunca fue atacada por el enemigo.

Finalmente, sería conveniente hacer una última valoración del gasto naval en La Habana en relación con lo que contemporáneamente estaba ocurriendo en la península. Ya analizamos en su momento que la política naval pretendió en este decisivo periodo una complementariedad de la posición, historia y tradición naval en Cuba respecto del gran proyecto de engrandecimiento de la Armada como factor estratégico disuasorio frente a sus rivales europeos, principalmente Inglaterra.

Cuadro 47
GASTO NAVAL COMPARADO, LA HABANA-ESPAÑA, 1786-1800¹³⁵⁰

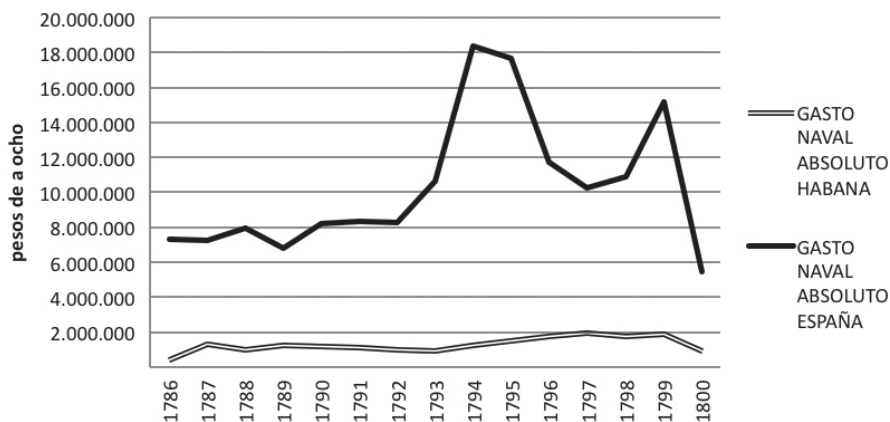
	GASTO NAVAL ABSOLUTO HABANA	GASTO NAVAL ABSOLUTO ESPAÑA
1786	391.126	7.271.518
1787	1.243.894	7.214.975
1788	925.866	7.926.116
1789	1.219.747	6.776.558
1790	1.176.367	8.190.758
1791	1.065.024	8.339.516
1792	973.885	8.233.917
1793	874.055	10.583.666
1794	1.229.978	18.378.932
1795	1.448.546	17.645.940

¹³⁵⁰ AGI Santo Domingo, 1865, 1866, 1867, cuentas de Real Hacienda y elaboración propia para los datos de La Habana. JURADO SÁNCHEZ, José. *El gasto de la hacienda española durante el siglo XVIII, Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703-1800)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales 2006, anexo 1, cuadro 1 pp. 161-162, y elaboración propia para las cifras de España. Todas las cantidades han sido convertidas a pesos de a ocho reales a razón de 20 reales de vellón por peso.

	GASTO NAVAL ABSOLUTO HABANA	GASTO NAVAL ABSOLUTO ESPAÑA
1796	1.725.946	11.675.506
1797	1.947.230	10.206.641
1798	1.699.466	10.893.899
1799	1.869.254	15.173.991
1800	860.772	5.446.651
Totales	18.651.156	153.958.584

Gráfica 25

Comparativa gastos navales Habana-España, 1786-1800



Obviando las naturales diferencias de gasto efectivo, tanto los datos brutos como la gráfica nos trasladan hacia una valoración de conjunto que creemos necesario precisar. En efecto, la tendencia en el largo tiempo de los gastos navales en el astillero Americano contrasta visualmente con los clásicos ritmos pendulares o irregulares de los tres departamentos navales conjuntos en España. En una perspectiva general, los egresos habaneros tuvieron una evolución constante, no obstante que ya vimos que a partir de 1794 su Tesorería se vio sujeta a unas tensiones financieras que la abocaron a la bancarrota técnica.

Por otra parte, hay dos elementos que conectan los gastos navales peninsulares con los del astillero cubano. De un lado, el notable y exponencial incremento del costo de movilización de la Armada también desde 1794 que fue, tanto en términos absolutos como relativos, muy superior al de La Habana. En este punto sabemos que gran parte de las dificultades financieras cubanas se debieron a la decisión de Madrid de transferir enormes sumas de dinero desde el virreinato Mexicano hacia la península; transferencias de capital que sin duda

se detrajeron de la financiación del programa constructivo en la isla. Así pues, una parte de ese incremento de la Armada peninsular desde 1794 debió ser financiado por América, fue directamente utilizado en la maquinaria naval peninsular, y por tanto, sistema de financiación del astillero Americano debió sufrir la penalización correspondiente con el inicio de su declive. Finalmente, el nuevo incremento del costo de la Armada en España observable desde 1798 en adelante supuso el fin definitivo del astillero como activo de la Armada, porque a finales de siglo las remisiones novohispanas se incrementaron notablemente, y las transferencias hacia Cuba comenzaron a ser cada vez más cuestionadas. Con su programa de construcción efectivamente cancelado desde 1796, aparentemente no había sentido práctico en seguir insuflando dinero hacia La Habana cuando se hacía más urgente en España. Y este dinero sabemos que no solo estaba destinado a sufragar el inmenso aparato de la Marina, sino también a soportar y/o avalar la creciente deuda exterior de España (vales reales) que, ahora sí, asfixió definitivamente a la Marina de guerra española a ambos lados del hemisferio.

Para concluir posiblemente sea útil realizar una mirada panorámica de la relación entre el gasto naval absoluto (que incluye la labor constructiva y la reparación y atenciones logísticas en el astillero) con el conjunto de los gastos de la Administración militar para el conjunto del siglo XVIII.

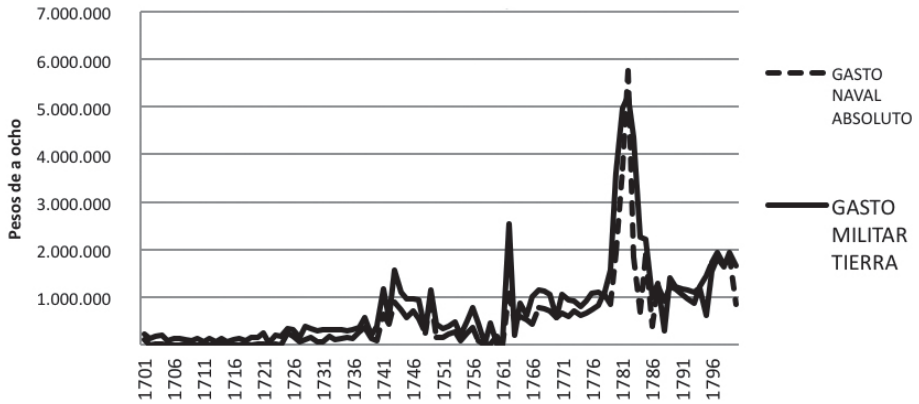
Cuadro 48
COMPARATIVA GASTOS ABSOLUTOS
ASTILLERO-ADMINISTRACIÓN MILITAR EN LA HABANA, 1701-1800

	GASTO NAVAL ABSOLUTO	GASTO MILITAR TIERRA			GASTO NAVAL ABSOLUTO	GASTO MILITAR TIERRA
1701	115.000	213.567		1751	156.090	327.622
1702	2.044	131.098		1752	223.396	375.455
1703	21.726	174.072		1753	266.769	476.917
1704	20.169	200.962		1754	92.235	200.060
1705	3.930	92.151		1755	255.306	504.857
1706	4.330	127.978		1756	366.219	770.099
1707	1.593	130.728		1757	85.551	448.414
1708	17.906	96.013		1758	-	-
1709	4.516	83.228		1759	14.140	459.020
1710	212	131.297		1760	184.709	-
1711	4.898	61.400		1761	-	-
1712	1.166	123.589		1762	1.081.623	2.536.638
1713	-	51.760		1763	484.292	193.171
1714	20.000	124.940		1764	594.553	868.123
1715	700	62.364		1765	535.076	612.906

	GASTO NAVAL ABSOLUTO	GASTO MILITAR TIERRA			GASTO NAVAL ABSOLUTO	GASTO MILITAR TIERRA
1716	-	104.410		1766	433.726	1.018.440
1717	3.146	134.101		1767	778.553	1.154.994
1718	13.685	92.197		1768	761.504	1.122.197
1719	4.226	155.754		1769	717.433	1.046.291
1720	22.267	153.799		1770	570.515	560.825
1721	29.669	235.129		1771	671.939	1.054.075
1722	1.281	45.304		1772	606.020	948.674
1723	19.569	202.324		1773	714.646	922.583
1724	1.767	178.035		1774	626.078	800.804
1725	254.632	331.442		1775	669.811	922.995
1726	184.968	310.816		1776	739.348	1.069.087
1727	78.327	142.396		1777	837.469	1.090.885
1728	124.128	378.825		1778	1.079.053	1.021.696
1729	166.651	335.827		1779	865.303	1.554.032
1730	57.172	286.360		1780	1.916.784	3.610.094
1731	74.509	308.562		1781	3.709.787	4.976.816
1732	191.128	301.245		1782	5.783.713	5.240.232
1733	122.865	311.426		1783	1.846.188	4.371.816
1734	140.710	314.030		1784	683.629	2.261.443
1735	150.349	282.039		1785	1.910.604	2.205.419
1736	137.762	301.689		1786	391.126	978.912
1737	281.432	360.061		1787	1.243.894	1.275.534
1738	370.884	568.890		1788	925.866	298.913
1739	147.079	207.989		1789	1.219.747	1.409.086
1740	101.110	391.861		1790	1.176.367	1.220.634
1741	651.470	1.161.963		1791	1.065.024	1.179.243
1742	438.159	540.203		1792	973.885	1.136.219
1743	901.648	1.557.397		1793	874.055	1.096.348
1744	731.123	1.110.071		1794	1.229.978	1.194.997
1745	570.096	954.615		1795	1.448.546	623.503
1746	714.911	970.998		1796	1.725.946	1.531.955
1747	545.896	931.163		1797	1.947.230	1.821.970
1748	242.970	290.077		1798	1.699.466	1.630.522
1749	969.023	1.152.724		1799	1.869.254	1.946.711
1750	151.447	433.743		1800	860.772	1.647.266

Gráfica 26

Comparativa gastos absolutos astillero-Administración militar, 1701-1800



De entrada, llama poderosamente la atención el abrumador coste de la defensa de la capital cubana a lo largo de todo el siglo, que ascendió a la cifra de **138.788.572** pesos para 100 años, representando más del 70% del gasto total absoluto de la Administración estatal en La Habana. Téngase en cuenta que este costo se refiere a gastos militares efectivamente realizados en el entramado castrense de la capital, y no tiene en cuenta los costos de defensa derivados de las atenciones a que estaba obligada a causa de la escasez de medios de plazas como Santiago de Cuba o las demás plazas caribeñas, cuyos entramados militares eran sufragados desde La Habana mediante la reexportación del situado mexicano. Por consiguiente esta cifra está relacionada con los costos efectivos en plata (y en menor medida en libranzas) dimanados de las fortificaciones, tropas de toda naturaleza, suministros y demás aspectos navales de la propia Capitanía General; como así también los gastos navales de toda naturaleza efectivamente pagados o bien por la Tesorería Principal, o bien por la Tesorería de Marina. Ninguna otra plaza Americana en el siglo XVIII tuvo un costo monetario en su Administración militar como La Habana. Ni siquiera la capital del virreinato novohispano, cuyos costos de tesorería (aunque aparentemente más elevados) en realidad están relacionados con las transferencias de plata con fines militares hacia otros lugares, especialmente el Caribe, y por supuesto, La Habana.

De esa cifra total, **57.727.467 pesos fueron erogaciones del astillero de La Habana**, mientras que 81.061.105 pesos correspondieron a la administración del Ejército de Tierra en todos sus componentes. A partir de estas cifras, cuantitativamente espectaculares, podemos extraer dos consecuencias interpretativas. Por una parte, los gastos navales fueron mucho más elevados de lo que podríamos imaginar a tenor de la atención que tradicionalmente le ha dado la historiografía al Ejército de Tierra en La Habana, obviamente y con

especial significación, después de 1765 y la introducción de las reformas militares. Por consiguiente, lejos de suponer una actividad industrial-militar de significación menor, el astillero se nos presenta como un motor dinamizador económicamente hablando, y como un factor de vital importancia para la defensa orgánica de la propia Habana. Por otra parte, sus elevados gastos incitan a posicionarlo como el astillero con funciones polivalentes más importante del siglo XVIII.

En efecto, si apartamos las dos primeras décadas en que el astillero aún no se había convertido en el epicentro naval del Caribe y América, y analizamos los datos entre el primer navío construido en su arsenal (1724) hasta el último buque de guerra de gran porte (una fragata) acabado allí (1796), encontramos un dato relevador. Entre ambas fechas las erogaciones representaron el 88,4% del total del siglo, para un total de producción naval de 54 navíos de guerra y 24 fragatas, además de varias decenas de unidades menores. Sin embargo, podemos constatar la presencia de más de 200 buques de guerra de diferentes portes que hubieron de sufrir reparaciones, acondicionamientos y carenas en su astillero. Es decir, al margen de la innegable aportación de buques de guerra a la Armada (que algunas listas cifran en 197 unidades de todos los tamaños y portes), La Habana se constituyó como un referente para el apresto y reparación de buques a lo largo de prácticamente todo el siglo. En nuestra opinión, este elemento eleva el factor cualitativo del papel de su astillero para el conjunto del proyecto naval del siglo XVIII español, en comparación con los astilleros peninsulares que estuvieron mucho más especializados. Así pues, mientras que Guarnizo, Ferrol o Cartagena fueron astilleros principalmente constructivos, y La Carraca se volcó mucho más en los elementos logísticos navales (análisis técnico de los buques construidos en otros arsenales, carenas, acondicionamiento, mejoras tecnológicas), La Habana tuvo que representar un papel más dinámico, flexible y polivalente. Visto desde esta perspectiva, es indudable que la relación costo/beneficio en su astillero fue cualitativamente más importante para el proyecto de la Armada, lo que rebajaba el impacto del costo más elevado de los materiales y mano de obra allí.

Por otra parte, el análisis de esos datos en el transcurso del siglo muestra un paralelismo bastante acusado de los gastos navales y del Ejército, lo que prueba que ambos elementos e instituciones (a pesar de las consabidas diferencias) representaban un complejo defensivo homogéneo y relativamente coordinado. La principal diferencia entre ambas estribaba en los diferentes elementos que financieramente lo soportaban, y que permitían un mayor dinamismo a la Administración militar relacionada con los componentes terrestres. Fue ese ingrediente financiero el que provocó que en determinados periodos, en especial durante la guerra de 1779-1783 y después de 1793, el astillero tuviese que abandonar una de sus funciones principales (sistemáticamente la construcción naval) ante la imposibilidad de llevar a cabo toda la planeación operativa necesaria. La escasez de recursos generaba las suficientemente importantes tensiones en el seno de la Maestranza como para que las

autoridades optaran por la solución más práctica, que no era otra que frenar el programa de fábrica naval y canalizar recursos, hombres y dinero hacia la logística de los buques en puerto.

Aunque el costo naval del astillero de La Habana en comparación con el peninsular entre 1750 y 1800 aún seguía siendo bajo (el 12,1%), y a pesar de que este se había incrementado en más de cinco puntos respecto de la primera mitad de siglo, la eficacia y valoración del astillero cubano no puede ser medida en términos monetarios o de costo respecto de los gastos del Estado, sino de su rol específico como baluarte del esfuerzo español en América por mantener control marítimo del espacio mercantil. Igualmente, sus aportaciones cuantitativas de navíos y fragatas deben ser puestas en perfecta armonía con el plan de reforma y acrecentamiento de la Armada del siglo XVIII, puesto que sus unidades fueron vitales durante los 50 primeros años del siglo, y en la segunda mitad más de la mitad de los navíos de tres puentes surgieron de su astillero. De igual forma, la concreción de los programas navales peninsulares tenían un espacio ideal en Cuba para desarrollarse gracias a su tradición naval, los aportes financieros cercanos de México y el apoyo que durante bastante tiempo le mostró una parte significativa de la sociedad cubana.

Sin embargo, toda institución militar está sujeta a tensiones que la hacen muy sensible a cambios políticos, económicos e incluso sociales. Ya analizamos cómo desde la década de 1790 todo ese esfuerzo anterior no pudo ser medido en término de nuevas unidades, y lentamente el astillero dejó de ser una fuerza operativa, incluso a nivel logístico. El impacto en América de la deuda peninsular y el subsiguiente desvío de la plata mexicana hacia España fue el epítome de una larga y brillante trayectoria.

Aunque en 1805 acababa la historia política del astillero con la salida de Araoz de la Comandancia, sabemos sin embargo que su historia terminó en el mismo momento en que, ni desde la Intendencia de Ejército, ni desde México, podían insuflar aire fresco (dinero) a sus exhaustas arcas. Y esto aconteció mucho antes de esa fecha.

De esta forma terminaba la historia de este gran astillero. Una historia marcada por éxitos y fracasos, pero definitivamente una historia que marcó la evolución de la propia Armada española en el siglo XVIII.

CONCLUSIÓN

La historia que hemos descrito aquí es una historia Imperial. Una historia del nacimiento, desarrollo, auge y finalmente caída, de algo más que un astillero. La Habana y su complejo industrial naval reflejaban en gran medida los deseos y aspiraciones de la España del siglo XVIII. Una España que pretendía salir de la decadencia para volver a tener presencia en el panorama internacional. Su astillero fue una imagen de todas esas aspiraciones de grandeza, poder y presencia militar en una Europa convulsa y abocada al permanente conflicto.

El producto más visible de esa idea fueron sus buques. Durante este siglo, de los astilleros habaneros salieron 54 navíos de línea y 24 fragatas. Muchos de esos buques representaron lo mejor de la tecnología naval española del momento, fruto de un desarrollo permanente, de acierto y error. Los más famosos, los más representativos, fueron sus tres puentes, en especial el *Santísima Trinidad*, imagen de esa España Imperial que quería de nuevo dominar los mares. Pero más allá de eso buques, está lo que representaron para la Armada.

Durante los primeros 50 años del siglo, entre el 50% y el 60% de todos los navíos de la Armada estuvieron construidos en La Habana. Sin ellos España nunca podría haber planteado con éxito, ni encarado con relativa eficacia, los retos de la segunda mitad de la centuria. Gracias a la presencia de aquellos navíos, la Armada española logró mantener el equilibrio en los mares, las rutas abiertas, y enfrentar cualquier agresión disponiendo de unidades nuevas. Los éxitos en la guerra de 1739 a 1748 fueron en gran medida un primer fruto de aquel incremento de la potencia naval, que tuvo en La Habana su mejor exponente.

A pesar de que en la segunda mitad del siglo XVIII la proporción de navíos habaneros descendió respecto del conjunto de la Armada, se debió singularmente a que el proyecto de rearme naval comenzado por Patiño, tuvo en Ensenada, Arriaga y Valdés exponentes dignos que incentivaron y reactivaron todo un conjunto de mecanismos en la península que permitió un relanzamiento del poder naval desde la propia patria. Es desde ese momento en que, coordinadamente, todos los departamentos navales españoles se sumaron al plan general, aportando ingenieros, materias primas, tecnología, y por supuesto, buques. La Habana y su astillero siguieron siendo cualitativamente decisivos en esta mitad última de siglo, no solo por la calidad y número de sus buques, sino porque se acabó ensamblando definitivamente su arsenal y astillero dentro del gran proyecto una vez ideado por Patiño.

No vamos aquí a cuantificar el «número» para compararlos a otros astilleros como el de Cartagena, La Carraca, Guarnizo o Ferrol. Sería un error. Porque la historia aquí descrita no es una historia comparativa, competitiva, respecto del resto de astilleros, sino más bien ha sido (o ha pretendido ser) una historia integral del mayor astillero Americano que entregó lo mejor de sí mismo para revertirlo con orgullo a la Armada española del siglo XVIII.

ANEXOS

Lista de navíos construidos en La Habana en el siglo XVIII¹³⁵¹

NAVÍOS	PORTE	AÑO
San Juan Bautista	54	1724
San Lorenzo	54	1725
San Jerónimo	54	1726
El Fuerte	60	1727
Constante	54	1728
Nuevo Conquistador	54	1730
Gallo Indiano	54	1730
Volante	54	1730
Nuestra Señora del Carmen	64	1730
Constante II	64	1731
África	64	1732
Europa	64	1734
Asia	64	1735
América	64	1736
Castilla	64	1737
Habana	64	1737
Invencible	70	1740
Glorioso	70	1740
Nueva Reina	70	1743
Nuevo Invencible	70	1743
Nuevo Conquistador	70	1745
Nuevo Dragón	70	1745
África II	70	1746

¹³⁵¹ Aunque la literatura especializada considera normalmente navío de línea aquel buque con dos puentes y al menos 60 cañones, en esta lista hemos hecho la salvedad incluyendo buques de menor porte a causa de que en las primeras décadas la tipología del navío era fluctuante, incluso para los propios constructores. Igualmente, esta lista solo considera los navíos construidos en el astillero de La Habana desde 1724, año en que empieza su historia propiamente dicha. Existen referencias a buques de guerra terminados antes de esa fecha en la capital cubana, pero no han sido tenidos en cuenta ya que se construyeron al margen de la concreción oficial (según órdenes de Madrid) del Real Astillero de La Habana.

NAVÍOS	PORTE	AÑO
Vencedor	70	1746
Tigre	70	1746
Fenix	80	1749
Rayo	80	1749
Princesa	70	1750
Infante	70	1750
Galicia	70	1750
Astuto	60	1759
San Genaro	64	1761
San Antonio	64	1762
San Carlos	80	1765
San Fernando	80	1765
Santiago	64	1766
San Luis	80	1767
San Francisco de Paula	70	1769
Santísima Trinidad	112	1769
San José	70	1769
San Rafael	70	1771
San Pedro de Alcántara	64	1771
San Miguel	70	1773
San Ramón	64	1775
Bahama	70	1780
Mexicano	112	1786
Conde de Regla	112	1787
Real Carlos	112	1787
San Pedro de Alcántara	64	1788
San Hermenegildo	112	1789
Asia	64	1789
Soberano	74	1790
Infante Don Pelayo	74	1791
Príncipe de Asturias	112	1793

Lista de fragatas construidas en La Habana en el siglo XVIII

FRAGATA	CAÑONES	AÑO
El Incendio	54	1726
El Retiro	54	1726
San Juan Bautista	54	1726
Santa Bárbara		1728
El Triunfo	24	1735
Esperanza	50	1735
Astrea	24	1737
Bizarra	50	1739
Diligente	20	1740
Flora	24	1747
Tetis	22	1761
Santa Lucía	34	1770
Santa Águeda	34	1777
Santa Cecilia	34	1777
Santa Matilde	34	1778
Nuestra Señora de La O	34	1778
Santa Clara	34	1780
Santa María de La Cabeza	34	1781
Nuestra Señora de Las Mercedes	34	1788
Nuestra Señora de Atocha	40	1789
Minerva	40	1790
Ceres	40	1790
Gloria	40	1792
Anfitrite	40	1796

**Costo pormenorizado construcción navío *Conde de Regla*,
112 cañones (1788)**

		PRECIO UNITARIO	TOTAL EN PESOS
Maderas	28.952 Codos cedro	28 reales	101.332
	112 Codos cedro	18 reales	137
	2.824 Codos madera útil	50 reales	17.656
	9 Codos idem	38 reales	44
	1.295 Codos ciprés	24 reales	3.886
Perchas de pino	1.815 Codos	20 reales	4.537
Otras maderas	40 Trozos de guayacán	20 reales	100
Piezas torneadas	4 Guarniciones de bomba	6 reales	3
	4 Morteros	4 reales	2
Motonería herrada	42 Vigotas para baos de dos palmos	20 reales	285
	26 Idem de 1 y 3/4 y 1/2	16 reales	126
	8 De 1 y 1/4	12 reales	29
Motonería sin herrar	–	–	229
Jarcia alquitranada	12.783 Libras	–	2.300
Idem de peso	4.685 Libras	–	609
Jarcia blanca	847 Libras	192 reales quintal	203
Idem de peso	17 Libras	192 reales quintal	4
Tejidos	299 Varas de jerga	2 reales	75
	237 Varas de lona	7 reales	207
	24 Varas de lienzo	3 reales	11
	164 Varas lona vieja	1 real	20
Betunes	1.050 Libras azufre	2 reales	265
	6.800 Libras alquitrán	5 reales quintal	212
	14.425 Libras brea	29 reales quintal	523
	2.831 Libras sebo	128 reales quintal	453
	3.415 Libras grasa	48 reales quintal	205
	39.416 Libras estopa negra	78 reales quintal	3.843
Clavazón gruesa	137.130 Libras	96 reales quintal	16.512
	200 Libras clavazón usada	40 reales quintal	10

		PRECIO UNITARIO	TOTAL EN PESOS
Clavazón delgada	7.064 Libras	1 y 3/4 reales libra	1.545
Metales	–	–	3.791
Latón	–	–	168
Cobre	4.302 Libras de 54 cañones para ventilación	6 reales libra	3.226
	2.023 Libras en plancha	6 reales	1.517
	180 Grapas	12 reales	270
	320 Libras clavos para forros	6 reales	240
	52 Números para codaste	10 reales	65
Plomo	29.716 Libras en plancha	1,5 reales libra	5.572
	585 Libras cañones para imbornales	1,5 reales libra	110
	12 Libras en 8 chapaletas	1,5 reales libra	2
	719 Libras en 56 pendolas	1,5 reales libra	135
Hierro cuadradillo	93.215 Libras	32 reales quintal	3.729
Farolería	368 Vidrios cristales	18 reales	460
	300 Hojas de lata	1 real	38
Tonolería	–	–	145
Pinturas	–	–	2.311
Géneros diversos	–	–	3.377
Herrajes	–	–	31.254
Cerrajería	–	–	277
Herramientas	–	–	1.111
Materiales	390 Fanegas de cal	2 reales	97
	13.100 Ladrillos	216 reales el millar	354
	23 Carretadas de arena	8 reales	23
Manufactura del casco	Contramaestres y maestros	–	1.474
	Calafateo obra viva	–	2.081
	Obra de rivera	–	65.000
	Obra blanca	–	7.300
	Pintores	–	65
TOTAL			289.555

Gastos en víveres navales, expediciones 1780-1785

COMPRA DE VÍVERES PARA LA EXPEDICIÓN DE 1780

		REALES	PESOS
Enero	202 Novillos	70.688	8.836
Enero	270 Arrobas manteca cerdo	12.986	1.623
Enero	154 Novillos	39.424	4.928
Enero	13 Barriles vino	4.160	520
Enero	61 Novillos	16.104	2.013
Febrero	340.375 Libras de galleta	30.633	3.829
Febrero	8 Barriles vino blanco	4.800	600
Febrero	33 Novillos	8.184	1.023
Febrero	65 Novillos	16.120	2.015
Febrero	Aguardiente de caña	25.200	3.150
Febrero	400 Novillos	88.000	11.000
Marzo	18 Libras de galleta	676	85
Marzo	50 Novillos	13.400	1.675
Marzo	Bastimentos para buques	11.312	1.414
Marzo	74 Novillos	16.576	2.072
Marzo	25 Pipas aguardiente caña	8.000	1.000
Marzo	13 Novillos	3.224	403
Abril	97 Novillos	27.160	3.395
Abril	150 Novillos	38.400	4.800
Abril	86 Novillos	21.328	2.666
Abril	60 Novillos	16.320	2.040
Abril	132 Novillos	29.568	3.696
Abril	60 Novillos	15.360	1.920
Abril	24 Novillos	6.432	804
Mayo	138.235 Libras galleta	12.441	1.555
Mayo	882 Arrobas arroz	14.124	1.766
Mayo	50 Novillos	12.800	1.600
Mayo	58 Novillos	14.848	1.856
Mayo	40 Novillos	9.600	1.200
Mayo	29 Novillos	6.496	812

		REALES	PESOS
Mayo	79 Novillos	18.960	2.370
Mayo	67 Reses	17.632	2.204
Junio	204 Cerdos	25.920	3.240
Junio	1.012 Arrobas jamón	54.687	6.836
Junio	38 Novillos	9.728	1.216
Julio	1.954 Botijas aceite común	35.172	4.397
Julio	46 Novillos	12.880	1.610
Julio	78 Novillos	19.968	2.496
Julio	50 Cerdos	6.000	750
Julio	Vino y aguardiente	18.240	2.280
Agosto	50 Cerdos	4.800	600
Agosto	50 Barriles vino tinto	8.000	1.000
Agosto	Caldos y géneros buques	20.056	2.507
Agosto	250 Cerdos	25.000	3.125
Agosto	Caldos y géneros buques	116.760	14.595
Agosto	100 Barriles vinagre	13.600	1.700
Agosto	93 Novillos	24.180	3.023
Septiembre	3.111 Libras carne cerdo	4.977	622
Septiembre	560 Tercios de harina trigo	152.320	19.040
Septiembre	221 Novillos	58.344	7.293
Septiembre	Caldos y géneros buques	18.080	2.260
Septiembre	622 Libras manteca cerdo	11.010	1.376
Septiembre	117.350 Libras harina trigo	159.596	19.950
Septiembre	Barriles de repuesto	13.736	1.717
Septiembre	1.700 Libras manteca cerdo	7.200	900
Octubre	103.850 Libras harina trigo	141.236	17.655
Octubre	Harinas, carne cerdo repuesto	93.146	11.643
Octubre	Bastimentos mobila	23.129	2.891
Octubre	100 Tercios harina trigo	27.200	3.400
Octubre	138 Arrobas carne cerdo	6.864	858
Noviembre	58 Novillos	15.776	1.972
Noviembre	911 Libras manteca cerdo	2.623	328

		REALES	PESOS
Noviembre	79 Arrobas manteca cerdo	5.736	717
Noviembre	150 Tercios harina trigo	40.800	5.100
Noviembre	5.250 Botijas aceite común	81.375	10.172
Noviembre	178 Novillos	45.120	5.640
Noviembre	171 Cerdos	12.312	1.539
Diciembre	95 Barriles carne cerdo	24.320	3.040
Diciembre	100 Barriles carne vaca	19.200	2.400
Diciembre	429 Barriles harina	116.688	14.586
		TOTAL	263.342

COMPRA DE VÍVERES PARA LA EXPEDICIÓN DE 1781

		REALES	PESOS
Enero	245 Novillos	68.600	8.575
Enero	60 Novillos	15.568	1.946
Enero	10 Novillos	3.104	388
Febrero	456 Reses	80.256	10.032
Febrero	132.773 Libras de pan	10.625	1.328
Marzo	818.279 Libras de pan	65.462	8.183
Marzo	430 Reses	123.168	15.396
Marzo	149 Cerdos	21.304	2.663
Marzo	174 Novillos	59.856	7.482
Abril	12 Reses	3.936	492
Abril	368.548 Libras galleta	44.225	5.528
Abril	249 Novillos	83.664	10.458
Mayo	466 Barriles harina	111.840	13.980
Mayo	31 Reses	7.192	899
Mayo	53 Novillos	19.504	2.438
Mayo	163.566 Libras galleta	21.744	2.718
Mayo	34 Barriles harina	4.896	612
Mayo	88.812 Libras de pan	7.105	888

		REALES	PESOS
Mayo	84.188 Libras de pan	6.735	842
Junio	64 Novillos	28.832	3.604
Junio	21 Reses	6.720	840
Junio	130 Reses	46.704	5.838
Junio	56 Novillos	16.576	2.072
Junio	24 Reses	5.760	720
Junio	50 Reses	17.400	2.175
Junio	10 Novillos	3.840	480
Julio	35 Novillos	8.960	1.120
Julio	27 Reses	7.836	980
Julio	133.518 Libras de pan	10.681	1.335
Julio	18 Reses	8.136	1.017
Julio	34 Reses	12.512	1.564
Julio	700 Reses	78.400	9.800
Julio	55 Reses	13.200	1.650
Agosto	12 Reses	5.244	656
Agosto	30 Reses	12.210	1.526
Agosto	18 Reses	6.732	842
Agosto	44 Reses	16.016	2.002
Agosto	40 Reses	17.920	2.240
Agosto	81 Reses	26.960	3.370
Agosto	58 Reses	29.638	3.705
Agosto	18 Reses	7.128	891
Agosto	32 Reses	12.400	1.550
Agosto	20 Novillos	6.720	840
Agosto	44 Reses	18.832	2.354
Agosto	29 Reses	6.960	870
Agosto	17 Reses	5.958	745
Agosto	30 Reses	13.515	1.689

		REALES	PESOS
Agosto	11 Reses	3.872	484
Agosto	43 Reses	11.094	1.387
Septiembre	58 Reses	19.488	2.436
Septiembre	46 Reses	17.664	2.208
Septiembre	76 Reses	22.496	2.812
Septiembre	197 Novillos	67.768	8.471
Septiembre	5 Reses	1.320	165
Septiembre	90 Reses	24.480	3.060
Septiembre	75 Barricas de aguardiente	10.800	1.350
Septiembre	37 Reses	10.952	1.369
Septiembre	27 Reses	7.152	894
Octubre	99 Reses	31.680	3.960
Octubre	90 Reses	15.840	1.980
Octubre	503 Novillos	80.480	10.060
Octubre	209 Novillos	66.880	8.360
Octubre	100 Novillos	33.600	4.200
Octubre	55 Reses	21.120	2.640
Octubre	250 Tercios harina	4.000	500
Octubre	27 Novillos	8.640	1.080
Octubre	554.792 Libras galleta	66.575	8.322
Octubre	75 Reses	20.400	2.550
Octubre	46 Reses	14.720	1.840
Octubre	49 Reses	15.680	1.960
Octubre	75 Reses	32.400	4.050
Octubre	51 Reses	16.320	2.040
Noviembre	110 Reses	22.024	2.753
Noviembre	120 Reses	24.978	3.122
Noviembre	31 Reses	5.430	679
Noviembre	64 Reses	20.480	2.560

		REALES	PESOS
Diciembre	86 Reses	15.136	1.892
Diciembre	31 Reses	6.969	871
Diciembre	62 Reses	19.840	2.480
TOTAL			243.857

COMPRA DE VÍVERES PARA LA EXPEDICIÓN DE 1782

		REALES	PESOS
Enero	108 Reses	21.624	2.703
Enero	24 Reses	8.000	1.000
Enero	47 Reses	16.544	2.068
Enero	5.000 Botijas de aceite	200.000	–
Enero	338 Barriles harina	66.248	–
Enero	250 Reses	48.000	6.000
Enero	70 Novillos	26.880	3.360
Enero	6 Reses	1.680	210
Enero	33 Barriles de aguardiente	4.752	594
Enero	510.238 Libras de galleta	61.228	7.654
Enero	96.097 Libras de pan	39.687	4.961
Febrero	61 Cantaros manteca de cerdo	4.880	610
Febrero	23 Barriles carne en salmuera	8.128	1.016
Febrero	23 Barriles de carne	4.600	575
Febrero	998 Barriles de harina	210.912	26.364
Febrero	100 Barricas carne de vaca	38.400	4.800
Febrero	102 Barriles harina	55.470	6.934
Febrero	474.600 Tercios harina trigo	493.584	61.698
Febrero	250 Barriles de vinagre	38.000	4.750
Febrero	100 Barriles carne de vaca	25.050	3.131
Febrero	280 Novillos cebados	132.160	16.520
Marzo	75 Novillos	32.400	4.050
Marzo	10.644 Libras de pan	673	84

		REALES	PESOS
Marzo	11 Barriles carne cerdo	9.544	1.193
Marzo	200 Barriles de vino blanco	80.640	10.080
Marzo	356.645 Libras de pan	28.531	3.566
Marzo	210 Reses	8.000	1.000
Abril	500 Barriles de harina	98.000	12.250
Abril	156 Barriles aguardiente	17.472	2.184
Abril	3.391 Libras de cebo	9.223	1.153
Abril	1.214 Barriles de harina	233.088	29.136
Abril	105 Barriles de aguardiente	11.760	1.470
Abril	1.240 Tercios de harina	277.760	34.720
Abril	110 Barriles aguardiente	104.000	13.000
Abril	215 Barriles carne de cerdo	55.040	6.880
Abril	73 Barriles carne de cerdo	18.688	2.336
Abril	143 Cerdos	27.456	3.432
Abril	72.668 Libras de pan	5.813	727
Abril	874.485 Libras de galleta	104.938	13.117
Abril	130 Novillos	54.080	6.760
Abril	46 Tercios de harina	9.568	1.196
Abril	358 Novillos	171.840	21.480
Abril	192 Reses	49.152	6.144
Abril	58 Novillos	25.520	3.190
Abril	340 Novillos	145.520	18.190
Mayo	34 Barriles carne cerdo	11.360	1.420
Mayo	78 Barriles aguardiente	32.448	4.056
Mayo	305 Barriles aguardiente	202.512	25.314
Mayo	177 Novillos	70.800	8.850
Mayo	100 Reses	20.000	2.500
Mayo	27 Reses	8.640	1.080
Mayo	594 Novillos	95.040	11.880
Junio	52.100 Libras harina	54.184	6.773
Junio	269 Barriles harina	32.280	4.035

		REALES	PESOS
Julio	87.122 Libras de pan	6.969	871
Julio	211 Reses	90.308	11.289
Julio	950 Libras harina	4.108	514
Julio	34 Novillos	7.931	991
Julio	33 Novillos	13.200	1.650
Agosto	260 Novillos	122.720	15.340
Agosto	110 Tercios harina	25.520	3.190
Agosto	151 Barrilñes aguardiente	15.100	1.888
Agosto	98 Reses	35.280	4.410
Agosto	155 Novillos	61.440	7.680
Septiembre	8 Arrobas carne cerdo	26.904	3.363
Septiembre	2.054 Arrobas de arroz	24.648	3.081
Septiembre	55 Reses	24.640	3.080
Septiembre	1.256 Quintales de pan	10.050	1.256
Septiembre	200 Reses	24.000	3.000
Octubre	124 Barriles carne cerdo	29.760	3.720
Octubre	92 Barriles carne vaca	16.928	2.116
Octubre	66.447 Libras de pan	5.315	664
Noviembre	12.908 Libras de pan	846	106
Noviembre	524 Tercios harina	92.224	11.528
Noviembre	855 Barriles harina	136.800	17.100
Noviembre	72.515 Libras de pan	5.801	725
Noviembre	70.743 Libras de pan	5.659	707
Diciembre	40 Reses	16.000	2.000
Diciembre	165 Reses	66.000	8.250
Diciembre	100 Reses	53.000	6.625
Diciembre	72.831 Libras de pan	5.826	728
Diciembre	130 Barriles carne cerdo	31.200	3.900
Diciembre	438 Tercios harina	84.096	10.512
		TOTAL	548.478

COMPRA DE VÍVERES PARA LA EXPEDICIÓN DE 1783

		REALES	PESOS
Enero	383 Novillos	171.984	21.498
Enero	520 Tercios de harina	99.840	12.480
Enero	107 Barriles carne	22.256	2.782
Febrero	300 Tercios de harina	60.000	7.500
Febrero	343 Novillos	164.640	20.580
Febrero	220 Tercios de harina	38.720	4.840
Febrero	9 Tercios de harina	1.728	216
Febrero	762 Barriles de harina	134.112	16.764
Febrero	110 Barriles de harina	21.120	2.640
Febrero	860 Tercios de harina	165.120	20.640
Febrero	300 Barriles de harina	57.600	7.200
Febrero	387 Barriles carne de vaca	97.584	12.198
Marzo	70 Reses	7.560	945
Marzo	17 Barriles de harina	3.808	476
Marzo	45 Pipas de aguada	3.600	450
Marzo	28 Pipas de aguada	2.336	292
Marzo	500 Barriles de harina	87.200	10.900
Marzo	31 Tercios de harina	5.456	682
Marzo	200 Barriles harina	33.600	4.200
Abril	121 Novillos	53.976	6.747
Abril	400 Tercios de harina	57.600	7.200
Abril	39 Tercios de harina	6.240	780
Abril	15 Pipas agurdiente	7.200	900
Abril	259 Botijas de manteca cerdo	7.252	907
Abril	180 Barriles de carne cerdo/vaca	25.920	3.240
Abril	100 Barriles harina	12.000	1.500
Abril	58 Reses	18.560	2.320
Abril	87.762 Libras de pan	7.021	878
Mayo	680 Tercios harina	125.120	15.640
Mayo	16 Barriles carne de vaca	4.736	592
Mayo	7.057 Quintales de galleta	84.967	10.621
Junio	30 Reses de potrero	13.440	1.680

		REALES	PESOS
Junio	550 Barriles harina	57.200	7.150
Junio	81 Pipas aguada	6.480	810
Junio	190 Tercios harina	27.360	3.420
Junio	99 Tercios harina	79.840	9.980
Junio	350 Barriles carne vaca	81.600	10.200
Junio	237 Tercios harina	45.504	5.688
Junio	163.555 Libras de pan	13.084	1.636
Junio	103 Novilos cebados	46.144	5.768
Junio	10.984 Raciones de pan	15.314	1.914
Junio	99 Reses cebadas	39.600	4.950
Junio	91 Novillos	40.040	5.005
Julio	1200 Tercios harina	163.200	20.400
Julio	63 Reses	26.712	3.339
Julio	400 Barriles de harina	60.800	7.600
Julio	550 Tercios de harina	25.650	3.206
Noviembre	253 Libras de aceite	13.459	1.682
Noviembre	269 Barriles harina	27.976	3.497
Noviembre	239 Barriles harina	24.856	3.107
Noviembre	66 Reses	25.344	3.168
Diciembre	98 Novillos	43.170	5.396
Diciembre	605 Reses	242.000	30.250
Diciembre	93 Barriles harina	22.320	2.790
Diciembre	240 Reses	86.400	10.800
		TOTAL	352.044

COMPRA DE VÍVERES PARA LA EXPEDICIÓN DE 1784

		REALES	PESOS
Abril	30 Barriles harina	2.880	360
Mayo	745 Barriles harina	77.480	9.685
Junio	470 Barriles harina	41.360	5.170
Junio	82 Arrobas de vaca	1.320	165
Junio	251 Barriles carne vaca	13.938	1.742

		REALES	PESOS
Julio	640 Barriles harina	76.800	9.600
Julio	300 Barriles harina	43.200	5.400
Julio	460 Barriles harina	40.480	5.060
Agosto	450.451 Libras galleta	40.540	5.068
Agosto	260 Barriles carne vaca	29.120	3.640
Septiembre	800 Barriles harina	89.600	11.200
Septiembre	1.000 Barriles harina inglesa	156.800	19.600
Septiembre	2.484 Libras de fideos	3.776	472
Diciembre	75 Barriles harina	15.080	1.885
Diciembre	257 Reses	71.960	8.995
Diciembre	201 Reses	75.576	9.447
	TOTAL		97.489

COMPRA DE VÍVERES PARA LA EXPEDICIÓN DE 1785

		REALES	PESOS
Abril	977.905 Libras de galleta	117.251	14.656
Abril	119 Reses	44.615	5.577
Marzo	40 Barriles harina	2.560	320
Julio	300 Barriles harina	48.000	6.000
Julio	45 Barriles carne de vaca en salmuera	7.200	900
Agosto	500 Barriles harina de trigo	80.000	10.000
Agosto	308 Barriles harina de trigo	36.960	4.620
Septiembre	619 Barriles carne de vaca	56.948	7.119
Noviembre	59 Barriles carne de cerdo	16.992	2.124
Diciembre	125 Barriles de vinagre	7.500	938
Diciembre	160 Barriles aguardiente	11.520	1.440
	TOTAL		53.693

FUENTES

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI)

Indiferentes General: 113, 150, 1138, 1874, 2516, 2644

Santo Domingo: 102, 379, 417, 452, 500, 1095, 1140, 1234, 1238, 1242, 1252, 1578, 1832, 1834, 1835, 1842, 1843, 1844, 1845, 1846, 1847, 1848, 1849, 1851, 1852, 1853, 1854, 1855, 1856, 1862, 1863, 1865, 1866, 1867, 1973, 1975, 1977, 2003, 2082, 2083A, 2084, 2104A, 2104B, 2106, 2110, 2114, 2118, 2129, 2121, 2129, 2132, 2133, 2138, 2596

México: 508, 1241, 1471, 2045A,

Contaduría: 1130A, 1152, 1153, 1154, 1155, 1163, 1164, 1165A, 1165B, 1167, 1168, 1169

Ultramar: 150, 169, 891, 995

Cuba: 1097, 1159, 1290, 2351, 7269

Mapas y Planos: 23

ARCHIVO GENERAL DE MARINA ÁLVARO BAZÁN (AAB)

Consignaciones: 7191, 7193, 7194, 7195, 7196, 7198, 7199, 7200, 7201, 7202, 7203, 7207, 7208, 7210, 7211, 7213

Arsenales: 3709, 3764, 3771, 3776, 3779, 3786, 3804, 3810, 3815, 3831, 5514

Expediciones a Indias: 3, 4, 5, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 33, 36, 39, 67, 81

Ingenieros Generalidad: 3410, 3417

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (AGS)

Marina: 124, 295, 303, 305, 306, 313, 314, 316, 322, 330, 331, 333, 334, 336, 337, 338, 341, 342, 344, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 360, 367, 368, 371, 393, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 405, 406, 420, 421, 422, 424, 426, 581, 595, 596, 645, 712, 757, 772

Hacienda: SSH 53

Guerra: 6912

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN, MÉXICO (AGNM)

Marina: Tomo 83.

BIBLIOGRAFÍA

- ABAD LEÓN, Felipe . *El marqués de la Ensenada, su vida y su obra*. Madrid: Editorial Naval 1985.
- ALBI, Julio. *La defensa de las Indias (1764-1799)*. Madrid: Ediciones cultura hispánica 1987.
- ALONSO ÁLVAREZ, Luis. *El costo del Imperio Asiático. La formación colonial de las islas Filipinas bajo dominio español, 1565-1800*. A Coruña: Universidad de La Coruña 2009.
- ALONSO MORA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos. «Los astilleros de la América colonial». *Historia General de América Latina* (dirigida por Alfredo Castellero y Allan J. Kuethe). París: UNESCO 1999.
- «La exploración española del Pacífico en el siglo XVI», en *Pacífico, España y la aventura de la Mar del Sur*. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Secretaría General Técnica 2001.
- ALSINA TORRENTE, Juan. *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en el mar*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 2006.
- AMORES CARREDANO, Juan Bosco. «El joven Arango y Parreño: origen del proyecto político-económico de la sacarocracia habanera (1786-1794)». *Temas Americanista*, 12. 1995.
- «La intendencia de ejército y hacienda de Cuba origen y primera organización (1765-1775)». *XI Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*. Buenos Aires: 4 al 9 de septiembre de 1995: actas y estudios, Vol. 4, 1997.
- Cuba en época de Ezpeleta (1785-1790)*. Pamplona: Eunsa 2000.
- «La capitánía general de Cuba y la defensa de Luisiana y Florida ante el expansionismo norteamericano (1783-1789)», en *Actas del VII Congreso Internacional de Historia de América*. Zaragoza: 1998.

- «Juan Ignacio de Urriza y la Intendencia de La Habana (1776-1787)», en *Euskal Herria y el Nuevo Mundo. La contribución de los vascos a la formación de las Américas*. Vitoria: Universidad del País Vasco 1996.
- AMORES CARREDANO, Juan Bosco y SERRANO, José Manuel. «El conde de Riela y las reformas fiscales en Cuba (1763-1765) ¿negociación o imposición?». *Orbis incognitus: avisos y legajos del Nuevo Mundo: homenaje al profesor Luis Navarro García*, Vol. 1. Huelva: Universidad de Huelva 2007.
- ANDRADE, Germán Luis. *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*. México: Instituto Mora 2006.
- ANDÚJAR CASTILLO, Francisco. «El fuero militar en el siglo XVIII. Un estatuto de privilegio». *Chronica Nova*, 23. 1996.
- «El juicio político a Floridablanca: la creación de la Junta de Estado». *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 39-2. 2009.
- APESTEGUI, Cruz. «Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y la primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización». *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern ships of Iberian-Atlantic Tradition*. 2000.
- «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2. 1998.
- ARANDA Y ANTÓN, Gaspar de. «Los costes en la construcción, las contrataciones y consumos» en *La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII*. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, n.º 33. Madrid: 1999.
- «La carpintería y la industria naval en el siglo XVIII». *Cuaderno monográfico del Instituto de Historia Naval*, n.º 33. 1999.
- «Relaciones documentales de los bosques y los montes marítimos peninsulares en los archivos históricos españoles durante el siglo XVIII y comienzo del XIX». *Ecología*, n.º 17. 2003.
- ARCHER Christon I. *El ejército en el México borbónico, 1760-1810*. México: FCE 1983.
- ARREGUI, Salvador. «La fundación del Real Consulado de La Habana (1794)». *Anales de la Universidad de Murcia. Filosofía y Letras*, 41 (3-4). 1982-1983.
- El Real Consulado de La Habana, 1794-1834*. Murcia: Universidad de Murcia 1992.
- ARTOLA, Miguel. *La Hacienda del Antiguo Régimen*. Madrid: Alianza 1982.
- BAO, Alberto. «Las ordenanzas de 1793. Antecedente jurídico de la Prefectura naval argentina». *Guardacostas*, N.º 57. Año 1985.

- BARBIER, Jacques y KLEIN, Herbert S. «Las prioridades de un monarca ilustrado: el gasto público bajo el reinado de Carlos III». *Revista de Historia Económica*, Año III, n.º 3. 1985.
- BARRIENTOS GRANDON, Javier. *El gobierno de las Indias*. Madrid: Marcial Pons 2004.
- BARROS CANEDA, José R. *Arquitectura en La Carraca durante el siglo XVIII*. Sevilla: La Voz 1989.
- BAUDOT, María. «Política naval y movilización de recursos para la defensa colonial al inicio de la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1740)». *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 69. 2014.
- *La defensa del Imperio. Julián de Arriaga en la Armada (1700-1754)*. Madrid: Ministerio de Defensa 2012.
- BAUTISTA, Juan. *La estrategia española en América durante el siglo de las Luces*. Madrid: Mapfre 1992.
- BETHENCOURT MASSIEU, Antonio. «El Real astillero de Coatzacoalcos (1720-1735)». *Anuario de Estudios Hispano Americanos*, XV. Sevilla: 1958.
- BLANCO NÚÑEZ, José María. «La Real Armada en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes», en *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Madrid: Museo Naval 2015.
- BORDEJE Y MORENCOS, Fernando: «El poder marítimo en la concepción política del Marqués de la Ensenada», en *La Marina de la Ilustración: Ciclo de Conferencias*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 1989.
- BORREGO PLÁ, Carmen. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: EEHA 1983.
- «Los universos reformistas de ensenada: una visión anónima de los hombres de su tiempo». *Temas Americanistas*, 14. 1998.
- BREWER, John. *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*. Londres: Unwin Hyman 1989.
- BUCHET, Christian. «Consecuencias y enseñanzas para las marinas europeas de las operaciones navales llevadas a cabo en el Caribe (1689-1713)». *Ibero-American Institute of Maritime Studies*. París: 1999.
- CADENAS, V. (comp.). *Extracto de los expedientes de la Orden de Carlos III*, 13 vols. Madrid: 1979.
- *Caballeros de la Orden de Santiago que efectuaron sus pruebas de ingreso durante el siglo XIX*. Madrid: 1993.

- CAMARERO BULLÓN, Concepción. «Informe del Consejo de Hacienda a Carlos III sobre el Catastro de Ensenada, 1779». *Catastro*. Julio 2004.
- CANGA ARGÜELLES, José. *Memoria sobre el crédito público que presenta a las Cortes ordinarias de 1820*. Madrid: Imprenta García 1820.
- CANTILLO, Alejandro del. *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles de la casa de Borbón desde el año de 1700 hasta el día*. Madrid: Alegría y Charlain 1843.
- CAPEL Horacio. «La reforma fiscal del marqués de la Ensenada (1749-1756) y los interrogatorios geográficos de la monarquía española como fuente para la historia de ciencia». *Quipu*, vol.11, núm. 2. Mayo-agosto 1994.
- CAPEL SÁEZ ET AL, Horacio. *Los Ingenieros militares en España, siglo XVIII: repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona: Universidad de Barcelona 1983.
- CASADO SOTO, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid: San Martín 1988.
- CASTANEDO, Juan M. y BALLESTER, Francisco. «La construcción naval “a la inglesa” en Guarnizo». *El astillero de Guarnizo. Una brillante trayectoria naval*. Santander: Diputación 1992.
- CASANOVAS, Joan. «Sociedad no esclavizada. Grupos y vida cotidiana entre las reformas borbónicas y la independencia, 1770-1902», en Consuelo Naranjo (ed.), *Historia de Cuba*. Madrid: CSIC 2009.
- CASTEX, Raoul. *Teorías estratégicas*, vol. V-1. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval 1974.
- CASTILLO, Francisco. *La defensa de la isla de Cuba en la segunda mitad del siglo XVII*. Sevilla: EEHA 1986.
- CAYUELA, José y POZUELO, Angel. *Trafalgar*. Barcelona: RBA 2005.
- CERDÁ CRESPO, Jorge. *Conflictos coloniales: la guerra de los nueve años 1739-1748*. Alicante: Universidad de Alicante 2010.
- CERVERA PERY, J. *La estrategia naval del imperio*. Madrid: San Martín 1982.
- «La presencia de la Armada española en la Independencia de los Estados Unidos», monográfico *España y la Independencia Norteamericana*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 2014.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo. *Las cecas indianas en 1536-1825*. Madrid: Museo Casa de la Moneda 1996.
- CHÁVEZ, Thomas E. *España y la independencia de Estados Unidos*. Madrid: Taurus 2006.

- CHAUNU, Pierre. *Seville et l'Atlantique, 1504-1650*. 11 vols. París: 1955-1957.
- COLÓN Y LARRIATEGUI, Félix. *Juzgados militares de España y sus Indias*. Madrid: Ibarra 1789.
- CRESPO SOLANA, Ana. «La acción de José Patiño en Cádiz y los proyectos navales de la corona del siglo XVIII». *Trocadero: Revista de historia moderna y contemporánea*, N.º 6-7. 1994-1995.
- «El virreinato de Nueva España y el comercio atlántico de la monarquía española en el reinado de Felipe V». *Libros de la Corte.es*, N.º 4. 2012.
- DECINTI, Alejandro y VILLALÓN, Oscar. *Ingenieros y constructores navales españoles*. Madrid: Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales 2007.
- DELGADO, José Miguel. *El proyecto político de Carvajal: pensamiento y reforma en tiempos de Fernando VI*. Madrid: CSIC 2001.
- «La desintegración del Imperio español. Un caso de descolonización frustrada (1797-1837)». *Illes i Imperis*, 8. 2006.
- DÍAZ BLANCO, José Manuel. *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*. Madrid: Marcial Pons 2012.
- «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II». *Revista de Indias*, vol. LXXIV, n.º 262. 2014.
- DÍAZ TRECHUELO, M. L. *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla: EEHA 1965.
- DUBET, Anne. «El gobierno de la Real Hacienda de Felipe V y la actividad de los “interesados”, según Alejandro de Vega». *Tiempos Modernos*, n.º 30. 2015.
- ESCUADERO, José Antonio. *Los orígenes del Consejo de Ministros en España*. Madrid: Editora Nacional 1979.
- *Administración y Estado en la España moderna*. Valladolid: Junta de Castilla y León 2002.
- ELLIOT, J. H. «América y el problema de la decadencia española». *Anuario de Estudios Americanos*, n.º 28. 1971.
- ESCAMILLA GONZÁLEZ, Iván. *Los intereses malentendidos: el Consulado de Comerciantes de México y la monarquía española, 1700-1739*. México: UNAM 2011.
- ESPINOSA, José Manuel. «Militarismo, gasto y subversión del orden colonial en el Puerto Rico de las Reformas Borbónicas (1765-1815)». *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, núm. 13. Noviembre 2010.

- ETAYO, Carlos. *Naos y Carabelas de los Descubrimientos y las naves de Colón*. Pamplona: 1971.
- FARIAS, Luis M. *La América de Aranda*. México: FCE 2002.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, 9 vols. Madrid: 1972-1973.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco. «Los barcos de la conquista: anatomía de un proto-galeón de Indias. Reconstrucción conjetural del “exvoto” de Utrera». *Monte Buciero*, n.º 4. 2000.
- FERNÁNDEZ IZQUIERDO, Francisco. «Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración» en *España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración: I Jornadas de historia marítima*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 1989.
- FORNES, L. *Cuba. Cronología: cinco siglos de historia, política y cultura*. Madrid: 2003.
- FORTEA, José I. «La historia económica de Cantabria durante la edad moderna en la historiografía reciente: un balance», en *II encuentro de Historia de Cantabria*. Santander: Universidad de Cantabria 2002.
- FUNES MONZOTE, Reinaldo. *De bosque a sabana: azúcar, deforestación y medio ambiente en Cuba, 1492-1926*. México: Siglo XXI.
- «Propiedad y uso de los bosques habaneros. Sobre un “bien común” en el contexto colonial cubano hasta fines del XVIII», en *Bienes comunales: propiedad, arraigo y apropiación* (José A. Piqueras [coord.]). Madrid: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación 2002.
- GÁRATE, Monserrat. *Comercio ultramarino e ilustración. La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián: Real Sociedad Bascongada de Amigos del País 1993.
- GARCÍA, Bernardo José. *La Pax Hispánica. Política exterior del duque de Lerma*. Leuven: Leuven University Press 1996.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo. «Economía indiana en el siglo XVII». *Historia de las Américas* (Luis Navarro García [coord.]). Sevilla: Alambra 1991.
- GARCÍA RÁMILA, Ismael. *Un burgalés ilustre. El bailío Don Antonio Valdés*. Burgos: Imprenta Marcelino Miguel 1932.
- GARCÍA RODRÍGUEZ, Mercedes. «Ingenios habaneros del siglo XVIII: mundo agrario interior». *América Latina en la historia económica*, N.º 26, jul./dic. 2006.
- GARCÍA-BAQUERO, Antonio. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*. Cádiz: Diputación provincial 1988.

- «Comercio colonial y reformismo borbónico: de la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial». *Chronica Nova*, 22. 1995.
- «Los resultados del libre comercio y “el punto de vista”: una revisión estadística». *Manuscripts*, 15. 1997.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique. *Las fragatas de vela de la Armada española 1600-1850 (Su evolución técnica)*. Madrid: Autor-editor 2013.
- GERARDO SUÁREZ, S. *Las milicias. Instituciones militares hispanoAméricanas*. Caracas: 1984.
- GLETE, Jan. *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and América, 1500-1860*. Estocolmo: Almqvist and Wiksell International 1993.
- GÓMEZ PÉREZ, María del Carmen. *El sistema defensivo Americano: siglo XVIII*. Madrid: Mapfre 1992.
- GÓMEZ RIVERO, Ricardo. «La superintendencia de construcción naval en Guipúzcoa. 1598-1611». *Anuario de Historia del Derecho Español*, LVI. 1986.
- GÓMEZ URDÁNEZ, José Luis. «Ensenada, hacendista ilustrado», en *El catastro de Ensenada: magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los reinos, 1749-1756*. 2002.
- «Antes de los Delhuyar: la promoción política de la ciencia en España», en *La proyección mundial de los hermanos Delhuyar en el campo de la ciencia y de la economía*. Logroño: Universidad de La Rioja 2002.
- «El Duque de Duras y el fin del Ministerio Ensenada (1752-1754)». *Hispania: Revista española de historia*, Vol. 59, N.º 201. 1999.
- GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, C. «La reforma de las Casas Reales del Marqués de la Ensenada». *Cuadernos de Historia Moderna*, n.º 20. 1998.
- GÓMEZ-JUÁREZ DE LA TORRE, Fernando Ignacio. «Entre la paz y la guerra: del presupuesto general de caudales a las partidas de gasto en el Departamento Naval de Cartagena, 1778-1780». *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16. 2016.
- GONZÁLEZ ENCISO, Agustín. «El Estado fiscal-militar, una reflexión alternativa». *Memoria y Civilización*, 11. 2008.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Alfredo. «Repercusiones espaciales de la fortificación colonial en La Habana». *Eria*. 1994.
- GONZÁLEZ-RIPOLL, M.^a D. *Cuba, La Isla de los Ensayos-Cultura y Sociedad (1790-1815)*. Madrid: 1999.
- GOODMAN, David. *EL poderío naval español. Historia de la Armada española en el siglo XVII*. Barcelona: Península 2001.

- GRAFENSTEIN Johanna von. *Nueva España en el circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*. México: UNAM 1997.
- «Situado y gasto fiscal: la Real Caja de México y las remesas para gastos militares en el Caribe, 1756-1783», en *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial, (siglos XVII-XIX)*. México: Juiz de Fora 2012.
- «Políticas de defensa de la España borbónica en el Gran Caribe y el papel del virreinato novohispano,» en Johanna von Grafenstein, (coord.), *El Caribe en los intereses imperiales, 1750-1815, Cuadernos de Trabajo, Serie Perfiles América Latina*. México: Instituto Mora 2000.
- GRANADOS LOUREDA, Juan A. *Un arsenal para el rey; Ferrol en el Antiguo Régimen (SS. XVI-XVIII)*. La Coruña: Nalgures 2011.
- «El arsenal y astillero de Ferrol en el siglo XVIII: de A Graña a Trafalgar», en *Actas del International Congress: Technology of the ships of Trafalgar, an homage to their designers and constructors*. Madrid-Cádiz: ETSIN 3-5 de noviembre de 2005.
- GUERRA, Ramiro. *Historia de la Nación Cubana*. La Habana: Editorial Historia de la Nación Cubana 1952.
- GUILLAMÓN ÁLVAREZ, Francisco Javier. «Floridablanca y la crisis de guerra de Nootka (1789-1790)». *Res publica*, 22. 2009.
- GUILLÉN TATO, J. F. «La enseñanza naval en España». *Revista General de Marina*, 83. 1918.
- GUIMERÁ, Agustín. «Estado, administración y liderazgo naval: Antonio Valdés y Charles Middleton (1778-1808)», en *Un Estado militar. España, 1650-1820*. Madrid: Editorial Actas 2012.
- GUIMERÁ Agustín y GARCÍA, Nélica. «Un consenso estratégico: las Ordenanzas Navales de 1793». *Anuario de Estudios Atlánticos*, vol. 2, núm. 54. 2008.
- HAHN, R., «L'enseignement scientifique des gardes de la Marine au XVII-Ie siècle», en R. Taton (ed.), *Enseignement et diffusion des sciences en France au dix- huitieme siècle*. Paris : Hermann 1964.
- HARBON, John D. *Trafalgar and the spanish navy*. London: Conway Maritime Press 1988.
- HARDING, Richard. *Seapower and Naval Warfare, 1650-1830*. Routledge 1999.
- HAMILTON, E. *El tesoro Americano y la revolución de los precios en España*. Barcelona: 1975.
- HEMNETT, Brian R. *La política española en una época revolucionaria, 1790-1820*. México: FCE 2011.

- HERNÁNDEZ FRANCO, Juan. *Aspectos de la política exterior de España en la época de Floridablanca*. Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio 1992.
- «Relaciones entre Cabarrús y Floridablanca durante la etapa de aquél como director del Banco Nacional de San Carlos (1782-1790)». *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, VI. 1985.
- «Floridablanca entre la reacción y la revolución (1787-1792)». *Estudios Románicos*, 6. 1987.
- HERNÁNDEZ OLIVA, C. y HERNÁNDEZ ARTEAGA, E. «La arquitectura naval en La Habana durante el siglo XVI: aproximación histórica». *Revista de Historia Naval*, n.º 88. 2005.
- HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA, Mario. «El Americanismo de Floridablanca». *Anales de Historia Contemporánea*, 8. 1990-91.
- HOFFMAN, Paul. *The spanish crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585*. Baton Rouge: Luisiana State University Press 1980.
- INGLIS, G. Douglas. *The Spanish Naval Shipyard at Havana in the eighteenth century. New Aspects of Naval History*. Baltimore: The Nautical and Aviation Publishing company of América 1985.
- JÁUREGUI, Luis. *La Real Hacienda de Nueva España. Su administración en época de los intendentes 1786-1821*. México: UNAM 1999.
- JORDÁN REYES, Miguel. *La deforestación de la isla de Cuba durante la dominación española. (1492-1898)*. Tesis Doctoral. Madrid: Universidad Politécnica 2006.
- JUAN-GARCÍA AGUADO, José María de. *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de marina en el siglo XVIII*. La Coruña: Universidad da Coruña 1998.
- «José Romero Fernández de Landa, primera patente de ingeniero de Marina, y la construcción de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes», en *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Madrid: Museo Naval 2015.
- JUAN VIDAL, Josep y MARTÍNEZ RUIZ, Enrique. *Política interior y exterior de los Borbones*. Madrid: Istmo 2001.
- JURADO SÁNCHEZ, José. *El gasto de la hacienda española durante el siglo XVIII, Cuantía y estructura de los pagos del Estado (1703-1800)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales 2006.
- «Proyectos para reducir el gasto de la Hacienda española durante el siglo XVIII. Diagnósticos, medidas y resultados en los intentos de hacer menos costosa la Corte». *Cuadernos de Estudios Empresariales*, n.º 14. 2004.

- KUETHE, Allan J. *Cuba, 1753-1815. Crown, Military and Society*. Knoxville: The University of Tennessee Press 1986.
- «La batalla de Cartagena de Indias de 1741: nuevas perspectivas». *Historiografía y Bibliografía Americanistas*, XVIII.I. 1974.
- «Conflicto internacional, orden colonial y militarización», en *Historia general de América Latina*, Vol. 4. 1999.
- «The Early Reforms of Charles III in the Viceroyalty of New Granada, 1759-1776», en *Reform and insurrection in Bourbon New Granada and Peru*. Baton Rouge: Louisiana State University Press, pp. 19-40.
- «Las milicias disciplinadas en América», en *Temas de historia militar: 2º Congreso de Historia Militar*. Zaragoza: 1988, Vol. 1.
- «El Marqués de Esquilache, Alejandro O'Reilly y las reformas de Carlos III en Cuba», *Memoria del IV Congreso Venezolano de Historia, vol. II*. Caracas: Academia de la Historia 1983.
- «Absolutism and Enlightened Reform: Charles III, the Establishment of the alcabala, and Commercial Reorganization in Cuba». *Past and Present*, 109. 1985.
- «Ministros y consejeros en la formación de la política colonial de Carlos III, 1763-1776». *Tiempos de América*, n.º 2. 1998.
- «The Status of the Free Pardo in the Disciplined Militia of New Granada». *The Journal of Negro History*, 2. 1971.
- «La fidelidad cubana durante la edad de las revoluciones». *Anuario de Estudios Americanos*, Vol 55, N.º 1. 1998.
- «La crisis naval a finales del siglo XVIII», en *El Estado en guerra. Expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Madrid: Polifemo 2014.
- KUETHE, Allan J.; ANDRIEN, Kenneth J. *The Spanish Atlantic World in the Eighteenth Century: War and the Bourbon, 1713-1796*. Cambridge: Cambridge University Press 2014.
- KUETHE, Allan y SERRANO, José Manuel. «El astillero de La Habana y Trafalgar». *XIV Congreso de la Asociación AHILA, Hispanoasia, (1521-1898)*. Castellón: 2005.
- LAFUENTE, A. y PESET, J. L. «Militarización de las actividades científicas en la España ilustrada (1726-1754)». *J. L. Peset et al., La Ciencia moderna y el nuevo mundo*. Madrid: CSIC 1985.
- LA PARRA, Emilio. *Manuel Godoy. La aventura del poder*. Barcelona: Tusquets 2005.
- «La crisis política de 1799». *Revista de Historia Moderna: Anales de la Universidad de Alicante*, 8-9. 1988-1990.

- LEÓN-BORJA, Szászdi . «El fuero militar en el ejército borbónico hispano». *Cuadernos de Historia*. Córdoba: 15, 2005.
- LOHMANN, Guillermo. *Los Americanos en las órdenes nobiliarias*. Madrid: CSIC 1993.
- LUNSFORD, V. *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*. Palgrave Macmillan 2005.
- LUZZI TRAFICANTE, Marcelo: «Los hombres del catastro y la nueva Monarquía. Patiño y Ensenada en la gestión doméstica de la Monarquía del siglo XVIII». *Catastro*. Diciembre 2014.
- MAESTRO CASTAÑEDA, Juan Carlos. «D. Juan José Navarro, marqués de la Victoria: entre reformista y resentido». *Brocar*, 26. 2002.
- MAHAN, Alfred T. *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*. El Ferrol: 1901.
- «Análisis de los elementos del poder naval». *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, vol. 4, núm. 2.
- MANERO, Vicente E. *Noticias históricas sobre el comercio exterior de México desde la conquista hasta el año 1878, con dos croquis que señalan, el uno: las rutas de las flotas y demás embarcaciones que venían de España a Indias, y el otro: la situación de los puertos de la república*. México: Tipografía de Gonzalo A. Esteva 1879.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan. *La Institución militar en Cartagena de Indias, 1700-1810*. Sevilla: EEHA 1982.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan; ROMERO CABOT, Raúl. «El origen de la hueste y de la institución militar indianas en la Guerra de Granada», en *Andalucía y América en el siglo XVI: actas de las II Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla: CSIC Vol. 1, 1983.
- MARHALL, J. (ed.). *The Oxford History of the British Empire*. Oxford: Oxford University Press 1998.
- MARICHAL, Carlos. *La bancarrota del virreinato. Nueva España y las finanzas del Imperio español, 1780-1810*. México: FCE 1999.
- «La bancarrota del virreinato, finanzas, guerra y política en la Nueva España, 1770-1808», en *Interpretaciones del siglo XVIII mexicano: el impacto de las reformas borbónicas*. México: Nueva Imagen 1992.
- «Beneficios y costes fiscales del colonialismo: las remesas Americanas a España: 1760-1814». *Revista de Historia Económica*, Año XV, n.º 3. 1997.
- «Las reales finanzas en el Gran Caribe en el siglo XVIII: situados y monopolio del tabaco», en Inés Roldán de Montaud (ed.). *Las haciendas públicas en el Caribe hispano durante el siglo XIX*. Madrid: CSIC 2008.

- MARRERO, Leví. *Cuba. Economía y sociedad*, 11 vols. Madrid: 1972-1984.
- MARTÍN GARCÍA, Alfredo. «Procedencias territoriales y actitudes ante la muerte en la escuadra de La Habana (1780-1783)». *Revista de Indias*, vol. LXII, núm. 225. 2002.
- MARTÍNEZ GONZÁLEZ, Alfredo José. «Bosques y política naval atlántica: las reformas normativas e institucionales de José Patiño (1717-1736)». *Revista HispanoAmericana. Publicación digital de la Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras*. 2013.
- «La elaboración de la Ordenanza de Montes de Marina, de 31 de enero de 1748, base de la política oceánica de la monarquía española durante el siglo XVIII». *Anuario de Estudios Americanos*, 71, 2. 2014.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos. «La introducción de la matrícula de mar en Indias», en *El sistema Atlántico español (siglos XVI-XIX)*. Madrid: Marcial Pons 2005.
- MARTÍNEZ MARTÍN, Carmen. «El Tratado de Madrid (1750): aportaciones documentales sobre el Río de la Plata. Documentos del Legajo 4798 de la sección de Estado del Archivo Histórico Nacional (Madrid)». *Revista Complutense de Historia de América*, 27. 2001.
- MARURI VILLANUEVA, Ramón. «Ensenada y el Real astillero de Guarnizo». *Brocar*, 25. 2001.
- MATILLA, M. J. «Las compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen». *La economía española al final del Antiguo Régimen* (M. Artola ed.), vol. IV. Madrid: Alianza Editorial 1982.
- MCALISTER, Lyle. *El fuero militar en la Nueva España (1764-1800)*. México: Universidad Autónoma de México 1982.
- MCNEILL, John Robert. *Atlantic Empires of France and Spain. Louisbourg and Havana, 1700-1763*. The University of North Carolina Press 1985.
- MEDINA MARTÍNEZ, Eburne. «La oficialidad del ejército regular vía de ascenso criollo en Cuba a finales del siglo XVIII», en *Élites urbanas en Hispanoamérica: de la conquista a la independencia*. Sevilla: Universidad de Sevilla 2005.
- MEDINA ROJAS, Francisco de Borja . *José de Ezpeleta, Gobernador de La Mobila, 1780-1781*. Sevilla: EEHA-CSIC 1980.
- MELERO GRILLO, María Jesús. «“A la Mar Madera”: La madera en la arquitectura naval española», en *Actas de las IX Jornadas de Andalucía y América*. 1989.
- MEMBRILLO BECERRA, F. J. *La batalla de Cartagena de Indias*. Sevilla: Publidisa 2011.
- MERINO, José Patricio. «La armada en el siglo XVIII». *Las Fuerzas Armadas Españolas: Historia institucional y social*, Vol. II. Madrid: Alambra 1981.

- MESSEGUÉ, Roger. «¿Existió un poder naval hispánico? La reciente historiografía sobre la marina en tiempos de los Habsburgo (1516-1659)». *Revista de Historia Naval*, n.º 91. 1999.
- MESTRE, María y MATAMOROS, David. «La organización del astillero de La Habana durante el siglo XVIII», en *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas*, n.º 34. 1997.
- MIJARES, Lucio. «Política exterior: la diplomacia». *Historia General de España y América*, vol. XI-1. Madrid: Rialph 1983.
- MIRA CEBALLOS, Esteban. «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (siglo XVI)». *Revista de Historia Naval*, n.º 117. 2012.
- *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Sevilla: Muñoz Moya Editor 1998.
- MOLA, Alfonso. «Técnica y economía. El forro del casco en las embarcaciones del libre comercio», en *Ciencia, Vida y Espacio en Iberoamérica*. Vol. II. Madrid: CSIC 1989.
- MOLAS, Pere. *Los gobernantes de la España Moderna*. Madrid: Actas 2008.
- MOLINA CORTÓN, Juan. *Reformismo y neutralidad. José de Carvajal y la diplomacia de la España preilustrada*. Badajoz: Editora Regional de Extremadura 2003.
- MORALES PADRÓN, Francisco. *Jamaica española*. Sevilla: EEHA 1951.
- MORENO GUILLÓN, Amparo. «La matrícula de mar de Campeche». *Espacio, Tiempo y Forma*, serie IV, Historia Moderna, t.17. 2004.
- MORÓN GARCÍA, José. «El juicio por la pérdida de La Habana en 1762». *Baluartes*, n.º 1. 1994.
- NÁTER, Laura. *El tabaco y las finanzas del imperio español: Nueva España y la metrópoli, 1760-1810*. Tesis doctoral. El Colegio de México 2000.
- NESTARES PLEGUEZUELO, María José. «El funcionamiento de las cajas reales en indias desde la perspectiva de una gobernación marginal». *Chronica Nova*, 20. 1992.
- NIETO CORTADELLAS, Rafael. *Genealogías habaneras*. Madrid: Ediciones Hidalguía 1979.
- O'BRIEN, Patrick. «Fiscal and Financial Preconditions for the Rise of British Naval Hegemony, 1485-1815». *Working Papers in Economic History*, n.º 91/05. 2005.
- O'DONNELL, Hugo. «La marina durante el primer reinado de Felipe V (1700-1724)». *La Guerra de Sucesión en España y América: X Jornadas Nacionales de Historia Militar*. Sevilla: Deimos 2000.

- «El marqués de la Victoria, una opinión discordante con la política naval de Ensenada». *Anuario de Estudios Atlánticos*, núm. 54-II. 2008.
- OLIVA MELGAR, José María. «Los insondables galeones del tesoro y las informaciones diplomáticas toscanas sobre las remesas de plata Americana en la segunda mitad del siglo XVII», en *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII)*. Huelva: Universidad de Huelva 2013.
- ORTEGA PEREYRA, Ovidio. *El Real Arsenal de La Habana*. La Habana: Editorial Letras Cubanas 1998.
- OZANAM, Didier. «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI». *Historia de España*, dirigida por Ramón Menéndez Pidal, Vol. XXIX, *La época de los primeros borbones: La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*. Madrid: Espasa Calpe 1981.
- «La marina» en *Historia de España. La época de los primeros Borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, XXIX. Madrid: 1987.
- La diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada entre don José de Carvajal y el duque de Huéscar, 1746-1749*. Madrid: 1975.
- «Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)». *Cuadernos de Investigación Histórica*, 6. Madrid: 1982.
- PALACIO ATARD, Vicente. *El Tercer Pacto de Familia*. Madrid: EEHA 1945.
- PARCERO, Celia M^a. *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*. Avila: Junta de Castilla y León 1998.
- «Comercio y contrabando en Cuba, (1760-1766)». *El Sistema atlántico español: (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons 2005
- PAZZIS PI CORRALES, Magdalena de. «La marina de los Austria: aproximación historiográfica y perspectiva investigadora». *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, N^o 56. 2008.
- La armada de los Austrias*. Valencia: Real Sociedad Económica de Amigos del País 2001.
- PARKER, Geoffrey. *La gran estrategia de Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial 1998.
- La revolución militar. Las innovaciones militares y el apogeo de Occidente, 1500-1800*. Madrid: Crítica 1990.
- PAVÍA, Francisco de Paula. *Galería biográfica de los generales de la Marina. Jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*. Madrid: Imprenta J. López 1873.

- PEARCE, Adrian J. *Early Bourbon Government in the Viceroyalty of Peru*. Liverpool: University of Liverpool 1998.
- PEÑA BATTLE, Manuel. *La isla de la Tortuga. Plaza de Armas, refugio y seminario de los enemigos de España en Indias*. Madrid: 1951.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, María Teresa. *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editorial Naval 1992.
- PÉREZ-MALLAINA, Pablo E.; TORRES RAMÍREZ, Bibiano. *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: EEHA 1987.
- *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos 1982.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, Carlos. «La Hacienda de Marina en la política naval del primer tercio del siglo XVIII», en *De las Navas de Tolosa a la Constitución de Cádiz. El Ejército y la guerra en la construcción del Estado*. Valladolid: Asociación Veritas para el Estudio de la Historia, el Derecho y las Instituciones 2012.
- «La Secretaría del Despacho de Marina y la fundación del Arsenal de Cartagena: (1728-1736)». *Murgetana*, N.º 97. 1998.
- PERONA TOMÁS, Dionisio A. *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 1998.
- PETROVICH, Sandra. «Henry Morgan's Raid and The French Experience: 1670-1671». *Proceedings of the Annual Meeting of the French Colonial Historical Society*, n.º 20. 1994.
- PEZUELA, Jacobo de la. *Cómo vio Jacobo de la Pezuela la toma de La Habana por los ingleses*. La Habana: Editora Nacional 1962.
- PICHARDO, Hortensia. *Documentos para la historia de Cuba*. La Habana: Editorial Ciencias Sociales 1973.
- PIEPER, Renate. *La Real Hacienda bajo Fernando VII y Carlos III (1753-1788)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales 1992.
- «La aportación Americana a la Real Hacienda española en la segunda mitad del siglo XVIII». *Estudios de Historia Social y Económica de América*, vol. 6. 1990.
- PIETSCHMANN, Horst. «Dinero y crédito en la economía mexicana (1750–1810). Reflexiones sobre el estado actual de las investigaciones», en José Antonio Bátiz Vázquez y José Enrique Covarrubias (coords.). *La moneda en México, 1750–1920*. México: Instituto Mora/El Colegio de Michoacán, El Colegio de México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México 1998.
- PIFERRER, Francisco. *Nobiliario de los Reinos y Señoríos de España*. Madrid: Tomo III 1859.

- PINTO BERNAL, José Joaquín. «Fiscalidad e Independencia en Santafé y Bogotá, 1780-1830». *América Latina en la historia económica*, vol. 22, n.º 3. 2015.
- PRIETO ROMERO Juan José y MARTÍN MARAVER, M^a Ángeles. «José Joaquín Romero Fernández de Landa, oficial científico precursor de la ingeniería naval española». *Revista general de marina*, Vol. 271. Noviembre 2016.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José. *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid: Ministerio de Defensa 2004.
- «La madera en los pertrechos navales». *Tiempos Modernos*, N.º 10. 2004.
- «Jorge Juan y los arsenales. La Carraca, Ferrol y Cartagena», en *Jorge Juan Santacilia en la España de la Ilustración*. Alicante: Universidad de Alicante 2015.
- «La construcción naval española en el siglo XVIII. En busca del equilibrio en los sistemas constructivos», en Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso (Coords.). *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XIX)*. *Quince estudios*. Madrid: UNED 2010.
- QUINTERO SARAVIA, Gonzalo M. *Bernardo de Gálvez y América a finales del siglo XVIII*. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid 2015.
- QUIROZ, Enriqueta. «La moneda menuda en la circulación monetaria de la ciudad de México. Siglo XVIII». *Mexican Studies/Estudios Mexicanos*, Vol. 22, N.º 2, 2006.
- RAQUEJO ALONSO, Antonio. *Historia de la Administración y fiscalización económica de las Fuerzas Armadas*. Madrid: Ministerio de Defensa 1992.
- RAMÍREZ GABARRAS, M. *La construcción naval militar española, 1730-1980*. Madrid: Ed. Bazán 1980.
- RIBEIRO DA SILVA, Francisco. «A aliança luso-britânica (1756-1765). Comércio e guerra. A importância diplomática do vinho do porto», en *Quinhentos oitocentos - Ensaios de História*. Porto: Universidad do Porto 2008.
- RICO, R. *Las reales compañías de comercio con América*. Sevilla: EEHA 1983.
- RIVERA GARCÍA, Antonio. «Floridablanca y los cambios en la política exterior: la lucha por el equilibrio y la centralidad de ultramar». *Res publica*, 22. 2009.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón. «La marina ilustrada: reflexiones sobre su eficacia combativa», en *La Armada española en el siglo XVIII*. *Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex 2012.

- RODRÍGUEZ GORDILLO, José Manuel. «Una aportación al estudio de la expansión de la Renta del tabaco en el siglo XVIII». *Historia. Instituciones. Documentos*, núm. 5. 1978.
- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio. *Patiño y Campillo. Patiño y Campillo; Reseña histórico-biográfica de estos ministros de Felipe V, formada con documentos y papeles inéditos y desconocidos en su mayor parte*. Madrid: Imprenta Rivadeneyra 1882.
- *Don Cenon de Somodevilla, marqués de la Ensenada; ensayo biográfico formado con documentos en su mayor parte originales, inéditos y desconocidos*. Madrid: Librería M. Murillo 1878.
- ROIG, Emilio. *La dominación inglesa de La Habana. Libro de cabildos (1762-63)*. La Habana: 1929.
- ROMANO, Ruggiero. *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*. México: FCE 1998.
- ROSAIN, D. *Necrópolis de La Habana: historia de los cementerios de esta ciudad: con multitud de noticias interesantes*. La Habana: 1875.
- SAN JUAN, Víctor. «Jorge Juan y la construcción naval española en el siglo XVIII». *Dendra Méd Rev Humanid*, 14-2. 2015.
- SAN PIO, Pilar y ZAMARRÓN, Carmen. *Catálogo de la colección de documentos de Vargas Ponce que posee el Museo Naval*. Madrid: Instituto Histórico de la Marina, Vol. I. 1980.
- SÁNCHEZ CARRIÓN, José María. *Los ingenieros de marina motores de la renovación y tecnificación de la construcción naval española (1770-1827). Su organización, academia y realizaciones*. Tesis Doctoral. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid 2009.
- «Los ingenieros de Marina en La Habana en tiempos de la fragata Nuestra Señora de las Mercedes (1783-1786)», en *El último viaje de la fragata Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Madrid: Museo Naval 2015.
- SÁNCHEZ SANTIRÓ, Ernest. «La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)», en *Guerra y Fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglo XVI-XIX)*. México: Juiz de Fora 2012.
- *Corte de Caja. La Real Hacienda de Nueva España y el primer reformismo fiscal de los Borbones (1720-1755). Alcances y contradicciones*. México: Instituto Mora 2013.
- «Deudas y préstamos: la crisis del crédito público en Nueva España durante la guerra de independencia (1810-1821)». *América Latina en la Historia Económica*, vol. 23, 2. Mayo-agosto 2016.
- SANTA CRUZ, Francisco Xavier de. *Historia de las familias cubanas*. La Habana: Editorial Hércules 1940.

- SANTALLA López, Manuela. «Aproximación a la villa de Ferrol y la provincia de Betanzos en el siglo XVIII». *Anuario Brigantino*. 1991.
- SANTAMARÍA ARÁNDEZ, Álvaro. «Precisiones sobre la expansión marítima de la Corona de Aragón». *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval*, N.º 8. 1990-1991.
- SANTOVENIA, Emeterio S. *Un Día Como Hoy*. La Habana: Editorial Trópico 1946.
- SELLÉS, M. A. *El Observatorio de Cádiz (1753-1831)*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval 1988.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel. *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. Sevilla: CSIC 2004.
- *Ejército y Fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del siglo XVII*. Bogotá: El Áncora 2006.
- «Por qué cayó Cartagena de Indias en 1697?», en *Cartagena de Indias en el siglo XVII*. Bogotá: Banco de la República 2007.
- «El poder y la gloria élites y asientos militares en el astillero de La Habana durante el siglo XVIII». *Studia historica. Historia Moderna*, N.º 35. 2013.
- «España en América: las tropas peninsulares en el sistema defensivo indiano durante el siglo XVIII». *Cuadernos de Historia Moderna*, 41(2). 2016.
- SERRANO ALVAREZ, José Manuel; KUETHE, Allan J. «La familia O'Farrill y la élite habanera», en *Las élites urbanas en Hispanoamérica*. Sevilla: 2005.
- SERRANO MANGAS, Fernando. *Los galeones de la carrera de Indias, 1650-1700*. Sevilla: EEHA 1985.
- *Vascos y extremeños en el Nuevo Mundo durante el siglo XVII: un conflicto por el poder*. Mérida: Asamblea de Extremadura 1993.
- SEVILLA SOLER, Rosario. «Santo Domingo, frontera francoespañola. Consecuencias de la presencia francesa en la isla Española». *Revista de Indias*, n.º 4. 1991.
- SLUITER, Engel. *The gold and silver of spanish América*. Berkeley: The Bancroft Library 1998.
- SOLBES, Sergio. «El control del gasto de la Marina en las Secretarías de Estado y del Despacho. Los pagos de la Tesorería General en la primera mitad del siglo XVIII», en *El Estado en guerra. Las expediciones navales españolas en el siglo XVIII*. Madrid: Ediciones Polifemo 2014.
- «Consumos y valores de la Renta del tabaco en la administración provincial del Reino de Valencia, 1731-1798», en J. M. Rodríguez Gordillo y M. M. Gárate Ojanguren (dirs.), *El monopolio español de tabacos en el siglo XVIII. Consumos y valores: una perspectiva regional*. 2007.

- SORIA MURILLO, Víctor Manuel. *La Casa de la Moneda de México bajo la administración borbónica, 1733-1821*. Michoacán: Universidad Autónoma Metropolitana 1994.
- STEIN, Stanley J. y STEIN, Barbara H. *La época de Carlos III, 1759-1788*. Barcelona: RBA 2006.
- STRADLING, Robert. *La Armada de Flandes: política naval española y guerra europea: 1568-1668*. Madrid: Cátedra 1992.
- TARACHA, Cezary. «El marqués de la Ensenada y los servicios secretos españoles en época de Fernando VI», en *Brocar*, 25. 2001.
- TEDDE DE LORCA, Pedro, «Los negocios de Cabarrús con la Real Hacienda (1780-1783)». *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American Economic History*, N.º 3. 1987.
- TÉLLEZ ALARCIA, D. «Anson, Wall y el papel del “lago español” en el enfrentamiento colonial hispano-británico (1740-1762)». *Tiempos Modernos*, 11. 2005.
- TEPASKE, John J. *La influencia de España en el Caribe, La Florida y la Luisiana (1500-1800)*. Madrid: 1983.
- «General Tendencies and Secular Trends in the Economies of Mexico and Peru, 1750-1810: The View from the Cajas of Mexico and Lima», en Nils Jacobsen y Hans Jurgen Puhle (eds.), *The Economies of Mexico and Peru during the Late Colonial Period, 1760-1810*. Berlin: Colloquium Verlag 1986.
- THOMAS, Hugh. *Cuba: la lucha por la libertad*. Barcelona: Grijalbo 1973.
- THOMPSON, I.A.A. *Guerra y Decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona: 1981.
- TORRE, José María de la. *Lo que fuimos y lo que somos, o, La Habana antigua y moderna*. La Habana: 1857.
- TORREJÓN CHAVES, Juan. «La artillería en la Marina española del siglo XVIII». *MILITARIA, Revista de Cultura Militar*, n.º 10. 1997.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano. *La Armada de Barlovento*. Sevilla: EEHA 1981.
- «Los primeros intentos de formación de la Armada de Barlovento». *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas, Anuario de Historia de América Latina*, Vol. 11, N.º 1. 1974.
- «La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI», en *América y la España del siglo XVI*. Madrid: CSIC 1983.
- TORRES SÁNCHEZ, Rafael. *El precio de la guerra. El Estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*. Madrid: Marcial Pons 2013.

- *La llave de todos los tesoros. La Tesorería General de Carlos III*. Madrid: Sílex 2012.
- «La militarización de la Hacienda española en el siglo XVIII» en A. Dubet y J.-P. Luis, *Les financiers et la construction de l'État. France, Espagne (XVIIe-XIXe siècle)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes 2011.
- «El sistema económico del marqués González de Castejón y el problema del presupuesto naval (1771-1776)», en *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex 2012.
- «“Servir al rey”, más una comisión. El fortalecimiento de los asentistas en la corona española durante la segunda mitad del siglo XVIII», en *Monarquía, imperio y pueblos en la España moderna*. Alicante: Actas de la IV Reunión Científica de la Asociación Española de Historia Moderna, 27-30 de mayo de 1996.
- «“Las prioridades de un monarca ilustrado” o las limitaciones del Estado fiscal-militar de Carlos III». *Hispania, Revista española de Historia*, vol. LXVIII, núm. 229. 2008.
- «El consumo de tabaco en Cataluña durante el siglo XVIII», en J. M. Rodríguez Gordillo y M. M. Gárate Ojanguren (dirs.), *El monopolio español de tabacos en el siglo XVIII. Consumos y valores: una perspectiva regional*. 2007.
- TOUS MELIÁ, Juan. *El San Juan Nepomuceno, navío de 74 cañones*. Santa Cruz de Tenerife: Museo Militar de Canarias 2000.
- UZTÁRIZ, Jerónimo de. *Theórica y práctica de Comercio y Marina*. Madrid: edición facsímil 1968.
- VALDEZ-BUBNOV, Iván. *Poder naval y modernización de Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: IberoAmericana 2011.
- VALLE PAVÓN, Guillermina del. «Respaldo de Nueva España para la guerra contra Gran Bretaña, 1779-1783. Las aportaciones de los mercaderes, el Consulado de la ciudad de México y sus allegados», en *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*. México: Juiz de Fora 2012.
- VÁZQUEZ, José Manuel. «Las deserciones de marinería en la Armada española del siglo XVIII: actores, cifras y escenarios», en *La Armada española en el siglo XVIII. Ciencia, hombres y barcos*. Madrid: Sílex 2012.
- VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sigfrido. «El Almirantazgo español de 1807: la última reforma de Manuel Godoy». *Hispania*, vol. LXXII, n.º 241. Mayo-agosto 2012.

- VÁZQUEZ CIENFUEGOS, Sigfrido y AMORES CARREDANO, Juan B. «En Legítima Representación: los firmantes del fallido proyecto de Junta de La Habana en 1808». *Anuario de Estudios Americanos*, 68, 1. 2011.
- VEIGA, Francisco. *El turco. Diez siglos a las puertas de Europa*. Madrid: Debate 2004.
- VELARDE, Nuria. *Un mundo en equilibrio. Jorge Juan (1713-1773)*. Madrid: Marcial Pons 2012.
- VIDAL, Josep Juan y MARTÍNEZ RUIZ, Enrique. *Política interior y exterior de los Borbones*. Madrid: Istmo 2001.
- VIVAS PINEDA, Gerardo. «Legiones de madera: la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas». *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2. 1998.
- VV.AA. *El buque en la Armada Española*. Madrid: Museo Naval 1981.
- WALBANK, Frank. *A Historical Commentary on Polybius*. Oxford: Oxford University Press 1957.
- WOBESER, Gisela von. *Dominación colonial. La consolidación de vales reales en Nueva España, 1804-1812*. México: UNAM 2014.
- WRIGHT, Irene. *Historia documentada de La Habana en la primera mitad del siglo XVII*. La Habana: 1930.
- ZAPATERO, Juan Manuel. «Las “llaves” fortificadas de la América Hispánica». *Militaria. Revista de Cultura Militar*, N.º1. 1989.
- *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Madrid: Museo del Ejército 1990.

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1	
CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA HABANA, 1726-1730.....	62
Cuadro 2	
GASTOS NAVALES, 1701-1730.....	63
Cuadro 3	
CONSTRUCCIONES DE BUQUES EN LA HABANA, 1731-1740.....	90
Cuadro 4	
GASTOS NAVALES, 1731-1740 INGRESOS Y EGRESOS	91
Cuadro 5	
CONSTRUCCIÓN NAVAL INGRESOS Y GASTOS, 1731-1740.....	93
Cuadro 6	
CONSTRUCCIÓN NAVAL INGRESOS Y GASTOS, 1741-1750.....	121
Cuadro 7	
GASTOS NAVALES, 1741-1750.....	124
Cuadro 8	
ACUÑACIÓN DE PLATA, MÉXICO	140
Cuadro 9	
REMISIONES DE MÉXICO A LA HABANA, 1725-1750	141
Cuadro 10	
REMISIONES SITUADO EJÉRCITO-NAVAL, 1725-1750.....	147
Cuadro 11	
GASTO COMPARADO GUARNICIÓN-ASTILLERO, 1701-1750	148
Cuadro 12	
RELACIÓN GASTO MILITAR-GASTO NAVAL, 1701-1750.....	150
Cuadro 13	
GASTO NAVAL COMPARADO EN ESPAÑA Y LA HABANA, 1714-1750	156
Cuadro 14	
COSTO DEL SOSTENIMIENTO DE LA ESCUADRA GUARDACOSTAS, 1751-1755	204

Cuadro 15	
INGRESOS PARA EL SOSTENIMIENTO DE ESCUADRAS	242
Cuadro 16	
INGRESOS PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL.....	244
Cuadro 17	
GASTO EN SOSTENIMIENTO DE ESCUADRAS, 1751-1764.....	252
Cuadro 18	
GASTO EN FÁBRICA NAVAL, 1751-1764.....	257
Cuadro 19	
GASTO NAVAL COMPARADO, 1749-1764.....	261
Cuadro 20	
CONSTRUCCIÓN NAVAL DE ESPAÑA, 1750-1764.....	264
Cuadro 21	
INGRESOS RAMO ALCABALA, 1765-1785	347
Cuadro 22	
INGRESOS FISCALES DE LA ISLA DE CUBA, 1765-1785.....	348
Cuadro 23	
INGRESOS DE LA TESORERÍA DE MARINA, 1765-1785	351
Cuadro 24	
REMISIONES DE SITUADOS NAVALES DESDE MÉXICO, 1765-1785	354
Cuadro 25	
ESTANCIA DE NAVÍOS Y FRAGATAS EN PUERTO, 1763-1772.....	359
Cuadro 26	
PRESTAMISTAS DE LA TESORERÍA DE MARINA, 1777-1782.....	366
Cuadro 27	
RELACIÓN SITUADO DE TIERRA Y MARINA, 1765-1785	372
Cuadro 28	
GASTO NAVAL POR TESORERÍAS Y ABSOLUTO, 1765-1785.....	376
Cuadro 29	
PAGAS MENSUALES DE LA TESORERÍA DE MARINA, 1767-1782	380
Cuadro 30	
CATEGORÍA DE LOS PAGOS, TESORERÍA DE MARINA, 1779-1785	382
Cuadro 31	
PAGO DEUDA, TESORERÍA DE MARINA, 1765-1782	387
Cuadro 32	
RELACIÓN GASTO MILITAR-GASTO NAVAL, 1765-1785.....	395

Cuadro 33	
GASTO NAVAL TOTAL EN ESPAÑA Y LA HABANA, 1765-1785.....	400
Cuadro 34	
GASTO ASTILLERO DURANTE 1789.....	447
Cuadro 35	
BUQUES EN LA HABANA, 1796.....	460
Cuadro 36	
REMESAS DE MADERA DESDE LA HABANA, 1786-1796	475
Cuadro 37	
INGRESOS POR RENTAS TESORERÍA LA HABANA, 1786-1801.....	478
Cuadro 38	
FLUJO BUQUES MERCANTES Y DERECHOS REALES, 1791-1801	479
Cuadro 39	
INGRESOS TESORERÍA DE MARINA, 1786-1802	482
Cuadro 40	
REMISIONES DE SITUADOS TESORERÍA DE MARINA, 1786-1802	485
Cuadro 41	
RELACIÓN SITUADO EJÉRCITO-SITUADO NAVAL, 1786-1800	493
Cuadro 42	
GASTOS NAVALES, CAJA REAL HACIENDA, 1786-1800	497
Cuadro 43	
GASTOS RAMO CONSTRUCCIÓN NAVAL, CAJA DE ARMADA, 1786-1800.....	499
Cuadro 44	
NATURALEZA DEL GASTO, TESORERÍA DE MARINA, 1786-1801	503
Cuadro 45	
EVOLUCIÓN BIMESTRAL PAGOS TESORERÍA DE MARINA, 1786-1794.....	507
Cuadro 46	
COMPARATIVA GASTO NAVAL Y MILITAR, 1786-1800	518
Cuadro 47	
GASTO NAVAL COMPARADO, LA HABANA-ESPAÑA, 1786-1800	520
Cuadro 48	
COMPARATIVA GASTOS ABSOLUTOS ASTILLERO ADMINISTRACIÓN MILITAR EN LA HABANA, 1701-1800	522

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1	
Gastos Navales, 1701-1730	63
Gráfica 2	
Gastos navales, 1731-1740	92
Gráfica 3	
Gastos construcción naval, 1726-1740	95
Gráfica 4	
Construcción y gastos navales, 1731-1740	96
Gráfica 5	
Costos construcción naval, 1741-1750	123
Gráfica 6	
Ingresos y gastos navales, 1741-1750.....	125
Gráfica 7	
Remisiones de situados desde México, 1725-1750	142
Gráfica 8	
Relación situado Ejército-Marina, 1701-1750.....	146
Gráfica 9	
Relación gasto militar-gasto naval, 1701-1750.....	152
Gráfica 10	
Actividad económico-financiera en el astillero, 1701-1750	153
Gráfica 11	
Relación gasto naval-número navíos construidos, 1714-1750	154
Gráfica 12	
Relación gasto naval España-La Habana, 1714-1750.....	157
Gráfica 13	
Gastos navales comparados La Habana-España, 1749-1764.....	239

Gráfica 14	Ingresos para Armadas, Caja Real Hacienda, 1750-1764.....	243
Gráfica 15	Gastos sostenimiento de Escuadras, Caja Real Hacienda, 1751-1764	253
Gráfica 16	Gastos ramo de Construcción naval, Caja de Armada, 1751-1764.....	258
Gráfica 17	Gastos navales comparados La Habana-España y líneas de tendencia, 1749-1764.....	262
Gráfica 18	Relación situado Ejército-situado Naval, 1765-1785	373
Gráfica 19	Relación gasto naval Caja Real-Tesorería de Marina, 1765-1785.....	378
Gráfica 20	Relación gasto naval-número navíos construidos, 1765-1785	384
Gráfica 21	Gastos navales comparados Habana-España, 1765-1785	401
Gráfica 22	Gastos construcción naval, Caja de Armada, 1786-1800	498
Gráfica 23	Relación gasto Tesorería Marina-Situado naval, 1790-1800	500
Gráfica 24	Comparativa gasto militar-gasto naval, 1786-1800	519
Gráfica 25	Comparativa gastos navales Habana-España, 1786-1800	521
Gráfica 26	Comparativa gastos absolutos astillero-administración militar, 1701-1800	524

ÍNDICE DE NOMBRES Y BUQUES

A

- Acosta 9, 48, 56, 58, 60, 61, 64, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 90, 91, 93, 94, 96, 97, 98, 103, 104, 105, 106, 111, 116, 118, 119, 121, 122, 126, 131, 132, 136, 137, 138, 150, 152, 154, 155, 162, 163, 164, 166, 192, 202, 211, 213, 225, 226, 235, 238, 286, 288, 290, 291, 294, 295, 297, 300, 310, 362, 377, 383, 384, 390, 410, 427, 469, 470, 474
- Aduana 340
- África* 16, 19, 70, 71, 79, 102, 105, 120, 132, 231, 233, 244
- Águeda* 455, 457, 460
- Aguiar 216, 223, 390
- Alberoni 52, 56, 169
- Alonso de Chaves 36
- Alonso Ferrera 37, 38
- Álvaro de Bazán 13, 17, 18, 69
- Ambrosio Daubentón 45
- América 11, 12, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 36, 42, 43, 44, 47, 48, 49, 50, 51, 56, 64, 67, 79, 87, 96, 97, 100, 101, 126, 128, 129, 131, 132, 133, 135, 136, 138, 139, 146, 148, 149, 154, 158, 160, 169, 170, 171, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 185, 186, 188, 193, 195, 207, 209, 210, 211, 218, 225, 226, 227, 228, 229, 231, 235, 237, 239, 242, 244, 252, 265, 268, 269, 271, 272, 273, 275, 279, 283, 285, 302, 311, 312, 319, 326, 327, 328, 330, 332, 334, 336, 338, 346, 363, 371, 382, 389, 399, 405, 406, 407, 408, 411, 412, 413, 414, 416, 419, 420, 430, 431, 454, 456, 457, 461, 462, 463, 467, 468, 471, 480, 505, 513, 519, 522, 547, 548, 551, 553, 554, 555, 556, 557, 559, 560, 561, 562, 563, 564
- Andalucía 23, 31, 117, 118, 120, 189, 195, 467, 556, 557
- Andrea Doria 17
- Anfitrite* 450, 454, 459
- Anibal Petrucci 201
- Antonio Cornel 422
- Antonio de Castañeda 75
- Antonio Gaztañeta 47, 131
- Antonio Serrano 56, 58
- Aquilón* 226, 228, 229, 244
- Araoz 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 483, 484, 488, 489, 490, 491, 492, 502, 503, 505, 506, 512, 516, 517, 526
- Ardilla* 456, 457
- Aristizábal 390, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 491, 492, 498, 500, 501, 504, 505, 506, 509, 516, 520
- Aróstegui 34, 97, 102, 103, 104, 105, 107, 109, 110, 112, 114, 116, 118, 162, 165
- ARÓSTEGUI 264
- Arriaga 90, 129, 167, 181, 182, 183, 184, 186, 191, 202, 205, 206, 207, 211, 213, 214, 215, 216, 218,

219, 220, 226, 227, 228, 230,
231, 232, 233, 234, 235, 238,
239, 262, 263, 268, 269, 270,
272, 275, 276, 277, 279, 282,
283, 284, 285, 286, 287, 288,
289, 290, 291, 294, 295, 296,
298, 299, 300, 302, 303, 307,
309, 310, 311, 313, 314, 315,
316, 317, 318, 320, 321, 322,
324, 326, 327, 353, 357, 374,
377, 379, 396, 397, 402, 527,
548

Arrogante 227, 244, 331, 335, 360

Asia 79, 131, 204, 205, 211, 226, 228,
229, 244, 444, 456, 457, 460, 462,
463, 464, 466, 500, 505

Astrea 291, 452

Astuto 211, 213, 214, 218, 237, 244, 254,
287, 316, 331, 333, 334, 360

Autrán 71, 131, 132, 180, 201, 202, 213,
422, 444, 445, 449, 451, 490, 491,
515

Aviso 106

B

Bahama 323, 329, 332, 339, 340, 358,
360, 370, 379, 382, 385, 432, 433

Barreda 213, 216, 217, 218, 219, 220,
226, 366

Bartolomé García Menocal 163, 164

Bautista Antonelli 36

Bendición 106

Benjamin Keene 179

Bernardino Delgadillo 36

Bernardo de Gálvez 329, 331, 332, 334,
335, 337, 338, 431, 560

Bernardo Tinajero 9, 41, 47, 49, 51, 53

Bizarra 85, 132, 190, 194, 196, 203, 204,
211, 244

Bonet 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319,
320, 321, 322, 323, 330, 331, 332,
333, 335, 336, 385, 390, 432, 471,
472, 473

Borja 36, 37, 338, 339, 340, 341, 361,
392, 431, 432, 433, 434, 435, 456,
474, 555, 557

BORJA 332, 363

Brillante 132, 286, 291

Bruno Caballero 152

Bucareli 304, 357

C

Cabarrús 388, 389, 404, 415, 553, 562

Cabello 165, 443, 455, 512, 513, 514,
515

Cagigal 106, 108, 110, 111, 114, 118,
119, 192, 193, 194, 199, 201, 230,
322, 335, 337, 472

Caimán 307, 308, 311, 316, 340

Calipso 457, 460

Campillo 48, 55, 83, 96, 101, 129, 144,
145, 146, 155, 160, 167, 168, 169,
171, 177

Carlos II 44

Carlos III 9, 127, 128, 129, 135, 164,
167, 168, 179, 181, 186, 210, 211,
226, 239, 267, 268, 269, 270, 272,
274, 275, 279, 285, 312, 313, 320,
326, 346, 368, 389, 390, 400, 403,
405, 406, 407, 412, 413, 419, 438,
548, 549, 554, 555, 559, 562, 563

Carlos IV 281, 405, 412, 417, 419, 420,
421, 422, 430, 454, 466

Carmen 18, 106, 149, 167, 168, 169,
210, 430, 444, 549, 552, 556, 561

Carvajal 168, 169, 170, 172, 173, 185,
550, 557

Castejón 271, 277, 278, 279, 280, 283,
318, 319, 321, 322, 323, 324, 325,
336, 397, 405, 444, 563

Castilla 28, 46, 79, 82, 132, 178, 196,
197, 203, 226, 227, 244, 268, 310,
311, 446, 452, 453, 505, 550, 558

Castries 457

Cazador 211, 214, 230, 244, 340

Ceres 449, 452, 454, 464

Chateaufort 43

Ciprián Autrán 70, 84, 131, 180, 267,
309, 469

Cipriano Autrán 117

Clark 172

Clotilde 340, 442

Colina 220, 227, 232, 294, 295, 296, 297,
298, 300, 305, 307, 308, 309, 310,
311, 313, 314, 315

Concepción 179, 291, 549

conde de Fuenclara 122

Conde de Regla 9, 385, 424, 432, 437,
438, 439, 440, 441, 499, 532

Conquistador 49, 61, 64, 103, 105, 120,
132, 133, 226, 229, 424

Constante 64, 69, 70, 131

Cornelio Copinger 367, 383

D

David Howell 188

De Grasse 337

Diana 424, 464

Díaz Pimienta 33, 37, 38

Dichoso 235, 328, 333, 336, 340

Diego de Villalba y Toledo 28

Diego Peñalver 64, 234

Diego Peñalver Angulo 64

Diligente 111, 194, 196, 203, 204, 214,
215, 225, 244, 255

Dinamarqués 287

Domingo Cabello 445, 511, 512

Domingo González 35

Domingo Grandallana 422

Dorada 233, 244, 311

Dragón 82, 111, 132, 191, 244, 287, 331,
333, 335, 340, 360, 379

Drake 17, 23, 24, 35

Duccase 43

duque de Huéscar 170, 173, 185, 558

E

El Constante 60

El Fuerte 60, 101, 115, 133, 160, 189

El Retiro 59, 86

Ensenada 9, 55, 81, 84, 86, 87, 88, 89, 90,
95, 101, 102, 103, 104, 105, 106,
107, 108, 111, 113, 115, 116, 117,
118, 119, 120, 124, 125, 134, 136,
145, 166, 167, 168, 169, 170, 171,
172, 173, 174, 175, 176, 177, 178,

179, 180, 181, 182, 183, 184, 185,
186, 187, 188, 189, 191, 194, 195,
197, 198, 200, 201, 202, 205, 206,
238, 240, 241, 262, 263, 264, 267,
268, 269, 279, 284, 326, 402, 403,
407, 418, 422, 469, 527, 547, 549,
552, 555, 556, 558, 561, 562

Esperanza 79, 85, 132, 133

Esquilache 269, 270, 271, 272, 274, 554

Europa 13, 15, 16, 17, 18, 20, 22, 23, 25,
26, 30, 49, 51, 52, 71, 79, 80, 132,
170, 172, 176, 180, 193, 196, 197,
203, 205, 214, 219, 220, 222, 225,
228, 229, 244, 254, 313, 327, 330,
337, 340, 400, 402, 403, 408, 414,
419, 420, 424, 426, 502, 527, 558,
564

Ezpeleta 332, 338, 431, 445, 510, 547,
557

F

Felipe del Castillo 163

Felipe II 13, 24, 25, 31

Felipe V 43, 45, 49, 50, 83, 145, 148,
150, 159, 168, 238

Fénix 107, 109, 111, 115, 117, 121, 132,
211, 212, 215, 221, 234, 238, 286,
289, 316

Fernández Durán 52, 55

Fernando Rodríguez Berenguer 512

Fernando VI 49, 145, 169, 170, 171, 172,
176, 185, 186, 189, 238, 550, 558,
562

Flecha 211, 214, 215, 222, 225, 244,
256, 291

Flora 107, 110, 115, 120, 190, 194, 196,
204, 211, 215, 222, 225, 227, 233,
244, 255

Floridablanca 220, 327, 328, 404, 405,
406, 407, 408, 409, 410, 411, 412,
413, 414, 416, 417, 418, 419, 420,
422, 426, 427, 428, 430, 431, 442,
453, 461, 547, 553, 554, 560

Francisco Cagigal de la Vega 108, 110,
199

Francisco Casaubon 163

Francisco Comejo 80, 144

Francisco Dávila Orejón 29
Francisco de Nart 36
Francisco de Saavedra 336
Francisco de Varas y Valdés 52, 117
Francisco Guiral 51
Francisco Varas 84
Fuerte 104, 105, 111, 115, 132, 194, 196,
204, 218, 244

G

Gabriela Ambulodi 234
Gabriel Peñalver Cárdenas 234, 365
Galga 132, 189
Galgo 340
Galicía 115, 117, 120, 121, 155, 189,
196, 198, 200, 201, 227, 233, 244,
425
Gallardo 331, 335, 360
Gallo 61, 71
Gallo Indiano 61
Gálvez 329, 331, 332, 333, 334, 337,
338, 341, 342, 357, 361, 382, 397,
405, 411, 431, 439
García-Menocal 162
Gautier 206, 267, 270, 279, 294, 308,
309, 312, 313, 316, 318, 320, 321,
323, 423, 426
Gaztañeta 49, 58, 60, 131, 132, 155, 158,
180
Gerbaut 213, 291
Gerónimo del Pozo 512
Gerónimo de Ustáriz 158
Gloria 450, 454, 460
Glorioso 85, 87, 88, 89, 131, 133, 185,
287
Godoy 413, 414, 419, 420, 421, 422,
430, 555, 564
Gregorio Guazo Calderón 67
Grimaldi 269, 270, 326
Grimaldo 47, 51
Guerrero 306, 331, 333, 334, 360
Guillermo Daubentón 45
Guipúzcoa 16, 179, 180, 189, 309, 548,
552

H

Habana 9, 18, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 29,
30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38,
39, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51,
56, 57, 58, 59, 60, 62, 64, 67, 68,
69, 70, 71, 72, 75, 79, 80, 81, 82,
84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92,
93, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 101,
102, 103, 104, 105, 107, 108, 109,
111, 112, 113, 114, 115, 116, 117,
118, 120, 122, 123, 124, 126, 128,
129, 130, 131, 132, 133, 134, 135,
136, 137, 138, 139, 142, 143, 144,
146, 148, 150, 151, 152, 153, 155,
156, 157, 159, 160, 161, 162, 163,
164, 165, 167, 170, 171, 176, 177,
178, 180, 181, 182, 185, 186, 187,
188, 189, 190, 192, 193, 194, 195,
197, 198, 199, 200, 201, 202, 203,
204, 205, 206, 207, 208, 209, 210,
211, 212, 213, 214, 215, 216, 217,
218, 219, 220, 221, 222, 223, 225,
226, 227, 228, 229, 230, 231, 233,
234, 235, 236, 237, 238, 239, 240,
241, 242, 243, 252, 254, 256, 257,
258, 260, 261, 262, 263, 265, 268,
269, 270, 271, 272, 273, 274, 275,
276, 278, 280, 282, 284, 285, 287,
288, 289, 291, 294, 295, 296, 297,
298, 299, 300, 302, 304, 305, 306,
307, 308, 309, 310, 311, 312, 313,
314, 315, 316, 317, 319, 320, 321,
322, 323, 324, 325, 326, 327, 328,
329, 330, 331, 332, 333, 334, 335,
336, 337, 338, 339, 340, 341, 343,
344, 345, 346, 347, 351, 352, 353,
357, 358, 359, 360, 362, 363, 364,
365, 367, 368, 369, 371, 373, 374,
375, 377, 379, 381, 382, 383, 385,
386, 388, 390, 391, 392, 393, 394,
396, 397, 399, 400, 402, 403, 406,
410, 411, 412, 414, 416, 420, 421,
424, 427, 428, 430, 431, 432, 433,
434, 435, 437, 441, 442, 443, 444,
446, 449, 450, 452, 453, 454, 455,
456, 457, 458, 459, 460, 461, 462,
463, 464, 465, 466, 467, 468, 470,
471, 473, 474, 475, 476, 477, 479,
481, 482, 483, 488, 489, 490, 491,

492, 493, 494, 495, 496, 499, 501,
502, 503, 505, 506, 510, 511, 513,
516, 518, 519, 520, 521, 527, 529,
531, 547, 548, 552, 553, 556, 557,
558, 559, 561, 562, 563, 564

Halcón 132

Hawkins 17, 23, 35

Héctor 231, 233, 244, 286, 288, 363

Hércules 132, 164, 368, 561

Hernani 494, 496, 511, 512, 514, 515,
516

Héroe 340

Hevia 197, 200, 201, 211, 213, 226, 230

Hita 162, 383, 511, 515

Horcasitas 73, 80, 90, 106, 122, 138, 190,
191, 469

Howard 17

I

Incendio 58, 59, 133, 160

Infante 71, 110, 111, 113, 115, 120, 121,
189, 196, 197, 198, 200, 201, 211,
214, 222, 225, 227, 228, 229, 244,
254, 449, 452, 500

Infante Pelayo 452

Invencible 85, 87, 88, 89, 100, 103, 104,
105, 111, 120, 131, 133, 191, 203

Isabel de Farnesio 168

J

Javier 21, 23, 71, 132, 238, 307, 310,
319, 359, 366, 412, 431, 433, 444,
553

Joaquín de Aguirre 173

Jorge Juan 172, 173, 174, 175, 176, 177,
180, 187, 206, 230, 275, 309, 422,
467, 560, 561, 564

José Antonio Colina 189

José Antonio de Beytia 367

José Armenteros 383

José de Beytia 368

José de Gálvez 283, 322, 329, 331, 336,
340, 341, 357, 392, 405, 431, 473,
494

José de Grimaldo 47, 49

José del Campillo 48, 51, 58, 75, 90

José de Lugo y Molina 163, 165

José de Tallapiedra 98

José Manuel López 365, 366, 367, 383,
391, 395, 484

José Montero Espinosa 191

José Olazábal 365

Joseph Chenard 434, 501

Joseph Ruiz de Campos 45

José Rafael Montalvo y Bruñon 234

José Rodríguez y Duro 191

Juana 106

Juan Bautista de Broca 36

Juan de Mora 300

Juan de Salinas 118

Juan de Veas 38

Juan Fernández de Isla 187

Juan Francisco de Horcasitas 72

Juan Franco 163, 219

JUAN FRANCO 418

Juan José Navarro 206, 555

Juan Miralles 163, 165

Juan Tomas de Jáuregui 163, 165

Juan Tomás de la Barrera 64

Juan Tomás Jáuregui 369

Juno 287, 302, 311, 462, 464

Júpiter 64, 133, 162, 203, 244, 289, 291,
455

Jústiz 162, 367

L

La Concepción 79

La Ferme 455, 456, 457, 458, 460

Landa 267, 409, 423, 424, 425, 426, 427,
428, 437, 440, 442, 449, 474, 475,
476, 554, 560

Lángara 213, 421, 422, 462, 463, 502,
516

Lázaro de Flores 38

Leandro 340, 424, 456, 457, 458, 460,
462, 463, 464, 465

Lecoqc 446

León 46, 131, 178, 191, 201, 226, 268,
547, 550, 555, 558

LEÓN 158, 176, 177, 241, 363
Lerena 403, 406, 410, 413, 414, 417,
418, 422, 453
LERENA 417
Liebre 211, 214, 215, 244, 256, 340, 439,
441
López Ganuza 364, 365, 367
López Pintado 48, 49, 50, 51, 68
Lorenzo de Anzueta 155
Lorenzo Montalvo 48, 61, 70, 71, 72, 85,
103, 120, 231, 284, 307, 323, 344,
469, 470
Lorenzo Quintana 287, 366, 367, 369,
383, 395
Lorenzo Quintanilla 369
Luis de Las Casas 445, 458

M

Macuriges 48, 285, 294, 296, 297, 301,
323, 395
Magnánimo 328, 333, 334, 337, 360, 379
Mahonesa 424
Manuel Zubiria 426
Manzaneda 38
María Josefa Arriola 48
marqués de Mari 80
marqués de Torrenueva 81, 82, 83, 84, 85
marqués de Villalta 365, 367, 368, 395,
439, 484
Marte 64, 133, 162, 215, 222, 225, 230,
234, 244, 256
Martín Aróstegui 89
Mateo Pablo Díaz Labandero 94
Matías de Gálvez 329, 341
Mazarredo 429, 440
Mercurio 203, 244
Mexicano 385, 424, 432, 434, 435, 436,
437, 440, 441, 499, 521
Miguel Ambulodi 48
Miguel Antonio de Zuaznávar 105
Miguel Bonet 71
Miguel de Aristiguieta 34
Minerva 447, 449, 452, 456, 457, 460,
462
Miño 452, 456, 505

Monarca 114, 227, 233, 244, 389, 424
Montalvo 70, 71, 72, 74, 75, 76, 77, 79,
80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88,
89, 90, 91, 103, 104, 105, 106,
107, 109, 111, 113, 114, 115, 116,
117, 118, 119, 126, 138, 164, 192,
193, 194, 196, 197, 198, 199, 200,
201, 203, 207, 208, 209, 211, 213,
214, 215, 216, 217, 218, 219, 220,
221, 222, 223, 224, 225, 226, 227,
228, 230, 231, 232, 233, 234, 235,
237, 238, 240, 247, 252, 259, 263,
272, 274, 277, 278, 282, 285, 286,
287, 288, 289, 290, 291, 293, 294,
295, 296, 297, 298, 299, 300, 302,
303, 304, 305, 306, 307, 308, 309,
310, 312, 313, 314, 315, 316, 317,
318, 319, 320, 321, 323, 344, 345,
357, 358, 359, 360, 363, 364, 366,
390, 445, 469, 470, 471, 472, 510
Montañés 425
Morales 431, 432, 433, 434, 435, 436,
438, 439, 441, 442, 444
MORALES 28
Mullan 172, 187, 212, 291, 293, 294,
295, 296, 297, 300, 301
Múzquiz 271, 272, 278, 304

N

Napoleón 11, 430
Navarrete 36, 511, 516, 517
Neptuno 132, 222, 225, 227, 228, 229,
244, 425
Nicolás Sastre 383, 391, 516, 517
Ninfa 424
Ntra Sra de Bethlen 194
Ntra Sra. De Loreto 308
Nuestra Señora de Atocha 446, 447, 452
Nuestra Señora de la O 321, 328, 332,
333, 340, 360, 455, 457, 460
Nuestra Señora de la Soledad 425
Nuestra Señora del Carmen 61
Nuestra Señora del Rosario 36, 120
Nueva España 18, 19, 21, 22, 28, 29, 30,
32, 37, 38, 39, 44, 47, 57, 59, 61,
62, 64, 69, 79, 86, 88, 99, 103,

104, 105, 106, 110, 111, 115, 118,
121, 129, 130, 132, 134, 139, 146,
150, 158, 188, 191, 230, 231, 233,
236, 250, 273, 274, 283, 309, 337,
341, 346, 353, 354, 363, 371, 388,
413, 415, 416, 431, 474, 490, 495,
547, 550, 552, 554, 556, 557, 561,
564
Nueva Reina 99, 101, 103, 108, 111, 120,
133
Nuevo Conquistador 102
Nuevo Dragón 102, 103, 120, 133

O

O'Farrill 162, 288
Oquendo 18, 19, 173
O'Reilly 231, 235, 236, 274, 308, 371,
399, 518
Oriente 132
Orry 45, 50, 52

P

Palas 227, 244, 323, 456, 457, 460, 462
Paloma 132
Patiño 9, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 60, 61,
62, 63, 64, 65, 69, 70, 71, 72, 73,
74, 76, 77, 79, 80, 81, 83, 86, 91,
94, 96, 126, 130, 136, 138, 145,
148, 153, 155, 158, 160, 162, 167,
168, 169, 171, 183, 195, 202, 309,
326, 404, 407, 422, 468, 469, 514,
527, 555
Pedro de Acosta 226
Pedro de Aróstegui 34
Pedro de Rojas 163, 164
Pedro de Torres 60
Pedro de Valdés 27, 36
Pedro Enriquez Almeyda 35
Pedro García Menocal 163, 164
Pedro Martínez Avilés 35
Pedro Menéndez de Avilés 27, 35
Pedro Miguel García Menocal 98
Pedro Romero de Terreros 438
Pedro Varela 414, 421, 461
Perla 227, 233, 244, 289, 311, 425

Pes 9, 41, 51, 55, 56, 58, 129, 145
Piet Heyn 13, 19, 25, 37
Pinto 58, 60, 61, 64, 162, 559
PINTO 480
Plo 434, 437, 438, 440, 441, 442, 444,
445, 446
Pópulo 71
Princesa 110, 111, 113, 115, 120, 121,
189, 196, 198, 200, 201, 231, 233,
244
Príncipe 29, 49, 101, 106, 131, 158, 159,
311, 321, 421, 424, 445, 446, 450,
452, 453, 454, 455, 456, 457, 458,
465, 466, 500
Príncipe de Asturias 49, 424, 445, 446,
450, 452, 453, 454, 455, 456, 457,
458, 500
Proserpina 424

R

Raimundo Rodríguez 163, 164
Rayo 107, 109, 110, 111, 115, 117, 120,
121, 132, 196, 197, 198, 199, 200,
201, 205, 211, 212, 215, 221, 234,
238, 244, 286, 289
Real Carlos 424, 427, 441, 442, 443,
453, 499
Real Familia 104, 105, 111, 115, 132,
191, 244, 454, 500
Real Felipe 59, 131
Recalde 18
Reggio 103, 104, 124, 185, 189, 191
Reina 100, 104, 131, 215, 222, 225, 227,
229, 244, 255, 367, 424
Reina Luisa 424
Ricardo O'Farrill 47
Ricardo Wall 185
Riela 231, 235, 236, 272, 274, 275, 304,
347, 371, 399, 518, 547
Rodrigo de Torres 58, 69, 71, 72, 80, 82,
83, 92, 96, 100, 104, 105, 124,
144, 168
Rojas 164, 191, 194, 195, 196, 200, 557
ROJAS 332
Rooth 172, 187

Rosario 320, 420, 479, 562

Rubí 45, 49, 71

Ruiz de Pereda 27, 36

S

Salvador del Mundo 424

San Antonio 103, 104, 111, 115, 131,
227, 229, 230, 237, 244, 302, 316

San Carlos 163, 234, 235, 285, 286, 302,
316, 358, 404, 456, 457, 553

San Cayetano 79

Sánchez Bort 422

San Esteban 37, 132

San Fernando 131, 234, 235, 285, 286,
288, 302, 316, 336

San Francisco 49, 82, 102, 120, 211,
214, 215, 230, 244, 256, 299, 300,
301, 302, 304, 306, 308, 310, 316,
331, 334, 337, 379, 424

San Francisco de Asís 337

San Francisco de Paula 300, 331, 334

San Gabriel 328, 332, 333, 335, 337,
360, 379, 455, 457, 459, 460

San Genaro 227, 229, 237, 244, 259,
296, 307, 331, 333, 337, 360, 379

San Hermenegildo 424, 443, 444, 445,
446, 450, 453, 500

San Ildelfonso 90, 420, 424, 443, 454, 464

San Isidro 455, 457

San Jerónimo 56, 444

San Joaquín 302

San José 120, 299, 300, 302, 304, 305,
307, 308, 316

San Juan 17, 21, 24, 29, 48, 59, 67, 200,
227, 244, 270, 328, 332, 333, 337,
340, 360, 379, 395, 455, 457, 458,
460, 470, 561, 564

SAN JUAN 467

San Juan Bautista 48, 59, 227, 244, 455,
457, 460

San Julián 302, 310, 317, 442, 452, 505

San Lorenzo 56, 120, 302, 455, 457, 462,
463, 464, 465

San Luis 121, 131, 286, 289, 291, 294,
295, 296, 297, 300, 301, 302, 308,

316, 331, 334, 336, 337, 358, 360,
379

San Martín 13, 15, 32, 37, 550

San Miguel 316, 318, 319, 367

San Nicolás 317, 331, 334, 337, 360,
379, 381

San Pablo 37

San Pedro 37, 121, 307, 310, 316, 323,
424, 427, 442, 443, 453, 454, 456,
457, 458, 460, 462, 464, 465, 499

San Pedro Apóstol 456

San Pedro de Alcántara 442, 464

San Rafael 307, 310, 316

San Ramón 316, 318, 319, 320, 328, 332,
333, 334, 337, 360, 379, 452, 453,
455, 457, 460, 462, 463, 464

Santa Agueda 323, 436

Santa Ana 101, 104, 395, 424, 443

Santa Bárbara 75, 80, 121

Santa Brígida 425

Santa Casilda 425

Santa Catalina 85, 86, 327, 334, 442,
443

Santa Cecilia 321, 333, 334

Santa Florentina 425

Santa Isabel 131, 456, 457, 458, 460,
462, 463, 465

Santa Lucía 304, 306, 307, 308, 311,
316, 361

Santa María de la Cabeza 320

Santa Matilde 321, 332, 333, 340, 434

Santa Rosa 45, 49, 71, 82, 443, 457

Santa Rosalía 120, 302, 308, 333, 436

Santiago 17, 27, 28, 29, 36, 38, 104, 121,
194, 286, 289, 302, 316, 322, 367,
368, 390, 436, 495, 549

Santísima Trinidad 296, 299, 300, 301,
302, 304, 305, 306, 308, 316, 358,
441, 527

Santo Domingo 21, 27, 28, 29, 30, 37,
38, 45, 56, 67, 82, 86, 100, 101,
102, 103, 104, 105, 143, 144, 194,
195, 216, 227, 230, 232, 234, 235,
242, 244, 252, 257, 261, 275, 286,
288, 289, 290, 291, 300, 322, 326,
327, 328, 330, 331, 333, 334, 335,

337, 339, 340, 341, 342, 346, 348,
351, 354, 357, 362, 366, 371, 372,
376, 380, 381, 382, 383, 385, 387,
389, 392, 393, 394, 395, 397, 400,
420, 435, 436, 439, 441, 442, 447,
452, 454, 455, 457, 460, 470, 471,
473, 474, 478, 479, 481, 482, 485,
488, 489, 493, 494, 495, 496, 497,
499, 503, 506, 511, 512, 514, 515,
518, 520, 562

Sara 105

Sebastián de Eslava 177, 186

Sebastián Parceró 71

Sebastián Peñalver 234

Sirena 456, 457, 462

Soberano 226, 228, 229, 244, 427, 447,
449, 452, 492, 500, 505

Soberbio 132

Solano 327, 331, 332, 333, 334, 335, 336,
337, 338, 357, 378, 381, 382, 400

Sta Rosalia 339

Susana 104

T

Teresa Ambulodi 48, 234

Teresa Ambulodi Arriola 48

Teresa Chacón 288

Tetis 227, 230, 244, 316, 462, 464

Tigre 105, 109, 110, 111, 115, 120, 132,
191, 226, 228, 229, 244

Tinajero 47, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 58, 63,
126, 129, 130, 145, 157

Tomás Barreto 368

Tomás de Larraspuo 34

Torres 60, 61, 64, 75, 82, 84, 100, 101,
104, 124, 128, 129, 132, 144, 150,
151, 163, 295, 469

TORRES 18, 25, 32, 33, 68, 128, 135,
145, 164, 189, 270, 271, 272, 278,
325, 390, 391, 400, 415, 495

Tridente 211, 214, 215, 244, 255, 295

Tromp 19

U

Urriza 342, 361, 382, 392, 397, 435, 494,
510, 511, 512, 547

Uztáriz 51

UZTÁRIZ 52

V

Valdés 280, 281, 403, 404, 405, 407, 408,
409, 410, 411, 412, 413, 414, 416,
417, 418, 420, 421, 422, 423, 424,
425, 426, 427, 428, 429, 430, 431,
432, 433, 434, 435, 436, 437, 438,
439, 440, 442, 445, 446, 447, 449,
450, 452, 453, 454, 455, 456, 457,
459, 460, 461, 473, 474, 476, 477,
494, 496, 499, 511, 512, 516, 517,
527, 551, 553

VALDÉS 84, 267

Valiente 458, 459, 462, 510, 511, 512,
513, 514, 516, 517

Varas y Valdés 181, 268

Velona 311

Vencedor 105, 115, 120, 132, 191, 226

Venegas 27, 37

Venganza 230, 424

Vento 383, 386, 511, 512, 516

Ventura 227, 230, 244

Vicente Lafite 203

Victoria 49, 206, 211, 212, 213, 244, 397,
558

Villarias 81, 144, 168

Volante 61, 311, 316, 328, 331

W

Wall 186

Z

Zenón de Somodevilla 81

La Armada española alcanzó en el siglo XVIII su momento de máxima expansión. Sus instituciones, hombres y buques lograron convertir a la Armada en una fuerza poderosa capaz de rivalizar con su enemigo histórico inglés. Hasta ahora, los estudios navales habían focalizado este ascenso en los departamentos navales peninsulares, su estructura y su desarrollo. Sin embargo, la mitad de los navíos de guerra construidos en el siglo XVIII lo fueron en La Habana. Este libro analiza profundamente la historia de este astillero cubano, el más importante de América, y posiblemente, el más representativo de este gran desarrollo naval español. La investigación acomete la relación entre la política naval española y su despliegue en La Habana. Analiza el desarrollo constructivo de su astillero y estudia los hombres, recursos y aspectos institucionales que lo hicieron posible. Sus páginas despliegan una historia compleja, de rivalidades políticas, de problemas tecnológicos, de pugna por los recursos y de análisis de las diferentes etapas de construcción naval militar. Es, por tanto, un estudio completo y exhaustivo que muestra la enorme importancia del olvidado astillero de La Habana.

