

JUAN DE ACOSTA Y LA CONSTRUCCION NAVAL EN LA HABANA (1717-1740)

José Manuel SERRANO ÁLVAREZ
Universidad de Sevilla

Al despuntar el siglo XVIII, la monarquía española se jugaba gran parte de su preponderancia en el mundo en el mar. Sus inmensos territorios ultramarinos constituían su principal fuente de riqueza, su más importante mercado y el trampolín para mantener o incluso aumentar el prestigio internacional, claramente mancillado tras el tratado de Utrecht, de 1713. Pero para lograr estos objetivos necesitaba imperiosamente controlar no sólo las rutas por donde se transportaba la plata americana (fundamentalmente la ruta La Habana-Cádiz), sino también ejercer un control efectivo sobre el Caribe, que era el espacio por donde se transportaban la mayor parte de las mercancías que iban a la metrópoli o venían de ella, además de ser el canal natural de comunicación interregional de los ejes Florida-Cumaná y Puerto Rico-Santo Domingo-Veracruz. Por tanto, la defensa de este enorme espacio marítimo se presentaba a los españoles no ya como un objetivo estratégico, sino fundamentalmente como una necesidad vital más allá de cualquier otra connotación geoestratégica.

El problema radicaba en que la lucha por la supremacía marítima se basaba en dos ejes que a comienzos del siglo XVIII no estaban ni totalmente desarrollados ni pasaban por contar con planes a largo plazo. A nadie escapaba que era absolutamente imposible, y por otra parte también enormemente costoso, la defensa de todo el litoral americano. Ni siquiera restringiendo la defensa a las costas caribeñas esta solución podía ser ni práctica ni rentable. La propia inmensidad de los espacios americanos jugaba en no pocas ocasiones a favor del defensor, que sabía que los ataques difícilmente podían prosperar por mucho tiempo. Las largas distancias a las fuentes de aprovisionamiento y el insano clima hacían el resto y propinaban fuertes golpes a la moral de los atacantes. Por eso el primer eje para la consecución del objetivo de la preponderancia, las defensas fortificadas, debía estar claramente delimitado; de ahí que a lo largo del siglo XVIII se desarrollaran planes específicos para áreas concretas, obviando una defensa costera en línea, por su inutilidad, y concentrando las defensas sobre núcleos verdaderamente importantes desde el punto de vista estratégico (1). La Habana, Cartagena de Indias o Veracruz gozaron a lo largo del siglo de esta prioridad.

(1) Una amplia exposición de estos planes puede consultarse en ZAPATERO, Juan Manuel: *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Servicio Histórico y Museo del Ejército, Madrid, 1990.

La Marina de Guerra constituía, obviamente, el segundo eje sobre el que debía asentarse la supremacía marítima, y el más decisivo. Sin embargo, aquí las dificultades eran si cabe mayores, por cuanto la situación general de las armadas españolas al comenzar el siglo XVIII era deprimente. Y hablamos aquí de armadas porque en realidad España tenía, al iniciarse el nuevo siglo, no menos de nueve distintas, cada una concentrada en un área geográfica concreta para fines muy definidos. Pero la potencia numérica de estas flotas era más teórica que real, y de hecho el poder intimidatorio de las armadas españolas era extraordinariamente reducido, hasta el punto de que hubo que recurrir, durante los primeros años del reinado de Felipe V, a convoyes franceses para proteger la indispensable plata americana en su travesía a la metrópoli.

En vista de lo que se jugaba en el futuro tablero americano, y partiendo de la enorme necesidad que se tenía de potenciar la Marina de Guerra (2), no es de extrañar que muchas de las más importantes reformas y cambios orgánicos introducidos en el Estado español durante las primeras décadas del siglo XVIII tuvieran como objetivo la Marina y su estructura organizativa. Así, en 1714 se hizo desaparecer la inoperante red de armadas de guerra, que fueron unificadas para dar nacimiento a la moderna Armada Real. Tan sólo las obsoletas Armadas de Galeras y de Barlovento quedaron con cierto nivel de operatividad independiente, aunque, dados sus bajos niveles de eficacia y grandes costos, fueron desapareciendo a lo largo del siglo (3). Siguiendo los planes elaborados por Alberoni, en 1717 se creó el cargo de intendente general de Marina, cuyo titular, José Patiño (4), acabaría siendo el verdadero padre de la moderna Armada de Guerra española (5). En febrero del mismo año se reorganizaron las Brigadas de Artillería y los Batallones de Marina, en un notorio intento de profesionalizar esta arma (6), 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 culminación de su exitosa carrera llegaría en 1726 con su nombramiento como ministro de Hacienda, Marina e Indias, ministerio a cuyo frente iniciaría un amplio programa constructivo que haría temer incluso a la propia Inglaterra, años más tarde, por su supuesta supremacía marítima.

(2) VV.AA.: *El buque en la Armada española*. Sílex, Madrid, 1981. Sigue siendo una obra de obligada consulta, con excelentes datos sobre las técnicas de construcción naval, los modelos y los hombres que hicieron posible el renacer de la Marina de Guerra en el siglo XVIII. Su lista de navíos y fragatas en el siglo XVIII aún sigue siendo muy útil.

(3) RODRÍGUEZ CASADO, Vicente: «La política del reformismo de los primeros Borbones en la Marina de Guerra española», *Anuario de Estudios Americanos*, XXV. Sevilla, 1968, p. 604.

(4) Nombramiento con fecha de 28 de enero de 1717.

(5) SERRANO, José Manuel: *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. CSIC, Sevilla, 2004, p. 71.

(6) MERINO, José P.: «La Armada en el siglo XVIII», en *Las Fuerzas Armadas españolas. Historia social e institucional*, vol. 2. Alhambra, Madrid, 1987, pp. 98-99.

Entre 1731 y 1732 la Armada quedó distribuida en tres departamentos marítimos, situados estratégicamente en Ferrol, Cartagena y Cádiz. Al promulgarse en 1735 una nueva Ordenanza del Ministerio de Marina, que ampliaba y precisaba la de 1717, quedaba prácticamente cerrado el ciclo de grandes reformas estructurales de la moderna Marina de Guerra española (7). A la muerte de Patiño, en 1736, se habían asentado con solidez los cimientos de una nueva era para la Marina española, que sería firmemente continuada durante las dos décadas siguientes por José del Campillo y, especialmente, por Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada.

Construcciones y arsenales: La Habana

Aunque la estructuración de la Marina era el paso previo, a nadie escapaba que todo el esfuerzo sería vano si finalmente no se producía un incremento notable de las construcciones navales, único modo, al fin y al cabo, de oponerse a la creciente presión inglesa en el Caribe. Construir más barcos y de mejor calidad era el objetivo prioritario de Patiño.

La crisis en la construcción naval no era nueva de los comienzos del siglo XVIII. A finales de la centuria anterior, los astilleros más significativos, Pasajes y sobre todo Guarnizo, se concentraban en el norte peninsular, mientras que en América la actividad constructiva se ceñía casi en exclusiva a Veracruz, base de la Armada de Barlovento (8). Otros lugares, como Guayaquil, Campeche o La Habana, tenían una actividad menor y muy coyuntural. Entre 1700 y 1713 apenas se construyeron tres navíos, balance muy pobre para tantas armadas como formalmente tenía España en esta etapa. Bernardo Tinajero de la Escalera, secretario del Consejo de Indias, y el proyectista y constructor Antonio de Gaztañeta no dudaron en optar por la solución americana con vistas al amplio plan constructivo que se estaba planeando. El propio Tinajero llegó a alabar las virtudes de los navíos construidos en América diciendo que «si el navío fabricado en Vizcaya durase, que se duda, diez años, el de Indias pasará de treinta» (9). No eran desconocidas en España las cualidades, dureza y buenos portes de los navíos allí construidos. La madera americana tenía una enorme fama y en determinadas latitudes era abundante y de fácil acceso. Los astilleros españoles esperaban con avidez la llegada de estas maderas para sus propias 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 Habana (10). Esta elección

(7) *Ibidem*, p. 104.

(8) RAMÍREZ TORRES, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Escuela de Estudios Hispánico-americanos, Sevilla, 1981, pp. 31 y ss.

(9) *Ibidem*, p. 97.

(10) 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. Véase también KUETHE, Allan J., y SERRANO, José

quedó rápidamente confirmada al encargarse por real cédula de 26 de agosto de 1713 a Manuel López Pintado la construcción en La Habana de 10 navíos y dos pataches (11), siguiendo los navíos los diseños de Gaztañeta, que privilegiaban los portes de 60 cañones y no llegaban a las 1.000 toneladas de desplazamiento. Estas construcciones serían sufragadas con partidas especiales provenientes de México y destinadas en exclusiva al astillero habanero, aunque fiscalizadas en todo momento por el tesorero real. Al mismo tiempo se prohibía expresamente la construcción por parte de particulares de navíos de todo 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 decidiera otra cosa.

Este programa 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 España (12). Desde este momento, la preeminencia de La Habana entre los astilleros españoles fue incuestionable hasta los años sesenta del siglo XVIII.

Juan de Acosta y el asiento

La figura de Juan de Acosta va a marcar claramente 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 cuanto 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 van a convertir su etapa en una de las más florecientes para la Marina de Guerra española. Resulta, sin embargo, sintomático que su figura histórica haya quedado hartamente 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 Habana. 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; pero también empezó a distin-

Manuel: «El astillero de La Habana y Trafalgar», en *XIV Congreso de la Asociación AHILA, Hispanoasia (1521-1898)*. Castellón, 2005.

(11) AGI, Santo Domingo, 482. Cédula de la fecha, y Marredo, Leví, *Cuba: Economía y sociedad*, Madrid, Playor, 1972, vol. 11 p. 4.

(12) Veinte navíos y 6 fragatas en Guarnizo, y 22 navíos y 2 fragatas en La Habana. INGLIS, G. Douglas: «The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century», en *New Aspects of Naval History, 5th Naval History Symposium*. The Department of History U.S. Naval Academy, Baltimore, 1985, p. 49.

guirse 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 ayudaron 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 la presa hecha por uno de sus barcos armados en corso (13). Más desinteresada aún fue la cesión que hizo para su posterior venta de otra fragata apresada, ésta de 22 cañones.

Entre 1720 y 1722 realizó una gran actividad. Fue comisionado por el mismo gobernador para que se encargara del rescate del navío *San Juan*, de la Armada de Barlovento, hundido a la entrada del puerto, así como del rescate de los 30.000 pesos que traía consigo. También se le encargó armar y componer una escuadra de 16 embarcaciones destinadas al desalojo de los ingleses de las islas de San Jorge y Providencia; pero, ante las noticias de la ocupación francesa de Pensacola, fue nombrado director de armamento de la expedición destinada a recuperar este fuerte. Tan expeditivo fue su trabajo en el calafateado y apresto de buques en estas acciones que el gobernador le recomendó como capitán de maestranza de La Habana, recomendación que el rey convalidó por real despacho de 23 de febrero de 1722 (14).

A partir de ese 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 y a la concesión de prerrogativas económicas, lo que le va a posibilitar 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 materiales para el astillero, y cómo fue capaz de acaparar en muy poco tiempo un enorme control sobre el suministro de toda clase de materiales no sólo para el astillero, sino incluso también para las fortificaciones de La Habana. Lo cierto es que se procuró 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. De hecho, 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 sobrepujar la mejor oferta ofrecida hasta entonces, 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 traba-

(13) AGI, Indiferente General, 150, N 25. Relación de servicios, 26 de agosto de 1743.

(14) *Ibidem*.

jo» (15). Para compensar su labor 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 la década de 1720 estaba claro que la actividad asentista de López Pintado tocaba 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 tesorero 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 autonomía, 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 garantizaban en buena medida unos plazos de construcción más o menos fijos, pues 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 Acosta (16).

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 cuatro navíos de línea de 64 cañones, uno por año. Fue ascendido a capitán de fragata por despacho de 21 de abril de 1732, y desde ese momento no sólo 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 a su ejecutoria un carácter muy original.

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 de 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 construcción naval. Es más: se le indicaba que el dinero era remitido por oficiales reales, recibido por oficiales reales habaneros y fiscalizado por ellos (17).

(15) *Ibidem*.

(16) INGLIS: *op. cit.*, p. 51.

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

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 maestranza (18). El comisario de Marina de La Habana debía inspeccionar detenidamente cada fase de la construcción, reservándose el derecho de solicitar los informes pertinentes al asentista y enviando en su momento a España cuentas y estados declarados 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 sólo dentro de la bahía de La Habana, no necesitando permiso especial de sus 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 indicaban 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 ésta era la norma general.

Aunque la mayoría de las informaciones referentes a Lorenzo Montalvo, comisario de Marina en época de Acosta, lo ubican por primera vez en La Habana en 1734, la documentación ha mostrado que éste se encontraba ya ejerciendo dichas funciones al menos desde 1731. En esta fecha Montalvo recibió unas instrucciones referentes al asiento de Acosta en las que se le fijaban sus deberes como comisario, todos ellos fiscalizadores de la labor del constructor, haciéndose hincapié en la necesidad de coordinar determinadas prácticas con el asentista (19). Así las cosas, Montalvo aparece ya ligado al astillero habanero en fecha muy temprana y además con altas responsabilidades, lo que, como veremos, dio motivo a una amplia e interesante documentación.

En 1732 Acosta terminó un nuevo navío, el *África* (20), 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. Éste 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 [La] Carraca en manos de franceses» (21). 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 hacían mantener muchos contactos con la élite local política y

(18) En esta etapa el contra maestre era José Jiménez. *Ibidem*.

(19) Instrucciones de mayo de 1731, AAB, 7191.

(20) 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.

(21) 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.

económica, pero también le granjearon no pocos enemigos (22). 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 navío. El problema era que dicho informe 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 Parceró. Además, llevaba el visto bueno del mismísimo 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 con miras a futuras acciones o peticiones. Además, a la corte había llegado ya el rumor de las tirantezas entre Acosta y el jefe de 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 esperaba que la construcción del nuevo buque fuese rápida, como venía siendo hasta ese momento, y manifestaba 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 *Euro - pa* utilizando las piezas de artillería de un naufragio reciente (23).

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 para la construcción debía recibir del virreinato mexicano. En teoría, cada navío debía costar a la Hacienda un máximo de 77.000 pesos. Aunque en 1733 aún 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. El virrey hizo llegar la respuesta a Lorenzo Montalvo el 29 de diciembre, y en ella no sólo se negaba a adelantar ninguna cantidad, 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 es construya cada año un navío» (24). En enero

(22) *Ibidem*.

(23) 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 17 cañones de 18 y 5 de 12. Carta de Montalvo a Patiño de 7 de noviembre de 1733.

(24) AAB, 7191. Casafuerte a Montalvo, 29 de diciembre de 1733.

de 1734 Acosta no quiso reiterar al virrey 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 materiales (25).

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, parece 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 asiento (26). Además, se quejó de que determinados artículos del asiento no se estaban cumpliendo plenamente, y no precisamente por su culpa. Advirtió de esto, en abril de 1734, a Rodrigo de Torres, exponiéndole las dificultades que estaba teniendo en la tala en la isla, porque había hacendistas que cortaban indiscriminadamente maderas para luego vendérselas a él a precios no convenientes a la Real Hacienda. Eso le obligó a comprar diversas balsas por valor de 15.333 pesos, para buscar en lugares lejanos maderas sin tener que depender de estos hacendados (27). 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 destinados a servir a la construcción naval, así como para suprimir las prácticas abusivas de los hacendados.

Acosta se hallaba 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 de Horcasitas ya que él, al fin y al cabo, se consideraba «un pobre hombre desinteresado y sacrificado del todo del real servicio» (28). 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*, con 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. Tan pronto como 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 solicitar directamente a Patiño la continuación de las obras, prometiéndole que todos los nuevos navíos construidos saldrían más baratos a la Real

(25) AAB, 7191. Acosta a Casafuerte, 4 de enero de 1734.

(26) *Ibidem*, Acosta a Patiño, 4 de enero de 1734.

(27) *Ibidem*, Acosta a Rodrigo de Torres, 10 de abril de 1734.

(28) *Ibidem*, Acosta al rey, 3 de mayo de 1734.

Hacienda o, en el peor de los casos, no más caros que con su actual asiento (29). Sólo 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 balseros (...) con más verás que si los navíos estuviesen y corriesen por asiento» (30). Indicaba a Patiño que era vital disponer libremente de todos los caudales de la Hacienda, y no sólo en lo tocante a la construcción de navíos, sino 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 caudales (31). 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 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 del dinero de México para la terminación de la parte nueva del astillero, lo que impedía construir dos navíos al mismo tiempo (32). 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 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 sólo 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. 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 las Bahamas (33). 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

(29) AAB, 7191. Acosta a Patiño, 11 de noviembre de 1734.

(30) *Ibidem*.

(31) *Ibidem*.

(32) *Ibidem*, Horcasitas a Patiño, 31 de diciembre de 1734.

(33) *Ibidem*, Montalvo a Patiño, 22 de febrero de 1735.

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 construir las 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 astillero (34). Eso sí, solicitaba que, en caso de que se le asignara la construcción de dichas fragatas, se le adelantasen 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 aportado 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 sólo 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 en todos los arsenales el capitán de maestranza, mayormente cuando no sólo concurre en mí el serlo en éste, sino también constructor» (35). Como no podía ser de otra forma, su actitud marcadamente vehemente le llevó a chocar de pleno 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 porque éste 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 y acusándolo incluso de haber tenido una rápida ascensión política gracias a sus contactos con los Campillo (36). Acosta exigió a Torres trabajar «quieto y solo», pues no veía la

(34) AAB, 7191. Acosta a Patiño, 23 de febrero de 1735.

(35) *Ibidem*, Acosta a Torres, 23 de febrero de 1735.

(36) *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*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1998, p. 394.

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» (37) 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 ambos (38). 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 sabcicúes 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.

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, partida que, dado el enorme retraso que se acumulaba, resultó muy bien recibida. Pese a todo, aún hacían falta más de 30.000 pesos, para la conclusión definitiva del *Asia* (39) —que debía hacer el preceptivo viaje a España— y dar comienzo al cuarto y último navío del asiento (40). Además, en mayo de 1735 Montalvo recibió la noticia, que probablemente no acogió de buen grado, 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 al igual que el cuarto navío del asiento. El costo de esta fragata estaba estipulado entre los 45 y los 50.000 pesos, por lo que se dictaron órdenes inmediatas para que desde México se aprontaran las cantidades adecuadas (41). En este sentido, y para evitar

(37) *Ibidem*.

(38) 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.

(39) La construcción en sí misma se había concluido el mismo 18 de marzo de 1735.

(40) AAB, 7191. Montalvo a Vizarrón, 26 de marzo de 1735.

(41) *Ibidem*, Juan Antonio Vizarrón, virrey arzobispo de México, a Montalvo, 24 de junio de 1735.

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 mínima objeción. Montalvo procuró, probablemente sin demasiado éxito, destacar y conseguir para Acosta todos los elementos constructivos necesarios para el cuarto buque y la mencionada fragata, ya que las órdenes provenientes de Madrid eran taxativas al respecto: no se quería el menor 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 particular (42). 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, 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 no habría excedido de los 39.976 pesos (43). Los argumentos de Montalvo, sin embargo, no parecían de mucho peso ni estaban demasiado elaborados, ya que sus cuentas se basaban en cálculos teóricos, 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.

(42) AAB, 7191. Montalvo a Patiño, 17 de diciembre de 1735.

(43) *Ibidem*, 14 de julio de 1736.

El 21 de enero de 1736 se botó finalmente el navío *América* —aunque aún necesitó algunos meses para estar 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*), así como tres fragatas para la vigilancia de las islas Canarias, una de 48 codos y dos de a 40 (44).

Mientras tanto, el virrey de México informaba a Montalvo y Acosta de 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 Madrid (45). Los elevados costos de fabricación hicieron que se enviara desde España el navío *Castilla*, de 62 cañones, para desguazarlo en La Habana y que sus restos fueran usados en las nuevas construcciones. También zarparon la fragata *San Cayetano* y el pingue *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 de que las obras 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. 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 fragatas de momento, pero que 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 al anterior. Acosta no disimuló su contrariedad. Expuso claramente, en junta celebrada con el gobernador, Juan Francisco Güemes y Horcasitas, que los nuevos navíos, que además debían fabricarse 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 la fábrica de los buques 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, multiplicaría por cuatro los costos en jornales (46). 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

(44) AAB, 7191, Acosta a Patiño, 23 de febrero de 1736.

(45) *Ibidem*, Patiño al virrey de México, 14 de junio de 1736.

(46) *Ibidem*, Acosta. Carta de 10 de septiembre de 1736.

accidente. Se acució al asentista para que hiciera la nueva construcción lo más rápido posible por un coste no superior a los 25.000 pesos, y a fin de que estuviera lista como muy tarde para abril de 1737 (47).

Dado que las relaciones entre Acosta y Montalvo 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 había ordenado a los dos que actuaran con discreción y buenas maneras y que, sobre todo, no se ocultaran mutuamente 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.

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 usado por Acosta para atacar nuevamente a Montalvo. Resultaba ya evidente a estas alturas que no existía comunicación entre ambos y que tanto uno como otro presentaban sus quejas directamente a España sin ningún conocimiento del rival. En agosto de 1737 Montalvo comunicó al marqués de Torrenueva, sucesor de Patiño al frente del Ministerio de Hacienda (48), 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 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 coste de las maderas y demás elementos que fuera a necesitar, y que, después de varios intentos, Acosta se había negado siempre. Montalvo, que hasta ahora se había mostrado muy comedido en sus críticas al constructor, tal vez motivado por su juventud —tenía en esta fecha veintisiete años—, no pudo soportar más las intrigas de Acosta y estalló en una carta enviada al ministro de Marina en agosto de 1737. Acusó directamente a Acosta de usar todo tipo de intrigas en su contra y para su propio beneficio, y que esa actitud era muy bien conocida por todos los que trabajaban en el astillero. Fue mucho más lejos en su demoledor 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 beneficio (49).

Montalvo fue más allá en sus críticas 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 Hacien-

(47) AAB, 7191. Montalvo a Patiño, 22 de octubre de 1736.

(48) El marqués de Torrenueva se hizo cargo del Ministerio de Hacienda a la muerte de Patiño, 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.*, pp. 392-393.

(49) AAB, 7191. Montalvo al marqués de Torrenueva, 26 de agosto de 1736.

da». 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 ésta se encontraba en una fase muy temprana, lo que hacía innecesaria e inconsecuente la petición de dinero. Montalvo, con muy poco tacto, le recordaba además a Acosta que debía a la Hacienda 14.000 pesos que no llegó a gastar en la construcción de los cuatro navíos del asiento propiamente dichos (50).

Entretanto, Rodrigo de Torres ponía especial cuidado 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 de La Habana a España, en concreto al arsenal de Cádiz, lo hiciesen cargados con maderas cubanas, dadas las evidentes ventajas que éstas 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 ahorraba dinero evitando nuevos cortes en los ya exhaustos alrededores de la bahía gaditana (51).

Los últimos años de Acosta en el astillero

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* (52). Estos acontecimientos deberían haber supuesto para Acosta un gran alivio. Sin embargo, los movimientos políticos en los ministerios de España iban a afectarle muy directamente. En efecto, la muerte de Patiño, el 3 de noviembre de 1736, desarticuló gran parte de los planes 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. El constructor 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

(50) AAB, 7191. Montalvo a Acosta, 11 de mayo de 1737.

(51) *Ibidem*, Rodrigo de Torres al marqués de Torrenueva, 17 de junio de 1737.

(52) *Ibidem*, Acosta al marqués de Torrenueva, 28 de junio de 1737.

Marina desearía que las cosas siguieran tal como estaban (53). 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. 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 aprestar el resto de los 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 reactivar 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 lo eran «sólo 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 dicha persona miraría sus propios intereses. Este argumento lo escribió sin mencionar 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 éste sería un método mucho más conveniente a los intereses reales y discutía que fuera a ser más costoso que el asiento. 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 a éste podía controlarlo mejor. En definitiva, lo que Montalvo pretendía era deshacerse a toda costa del irrespetuoso y levantisco Acosta, que tantos quebraderos de cabeza le estaba dando (54).

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 y portes para los navíos de combate, llevar a cabo la fábrica de bajeles de al menos 70 cañones. Estas órdenes las recibió directamente de Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, en ese momento secretario del Almirantazgo y secretario personal del rey, lo

(53) AAB, 7191. Acosta al marqués de Torrenueva, 28 de junio de 1737.

(54) *Ibidem*, Montalvo al marqués de Torrenueva, 22 de noviembre de 1737.

que le confería un carácter aún más solemne (55). Para Acosta se multiplicaban los problemas, ya que no sólo 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 costo similar (56).

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 personalismo de Acosta le estaban poniendo en verdaderos apuros, ya que el mismo intendente, Francisco Baras, había hablado con el propio Montalvo acerca del asunto y acordado con él vigilar que la fábrica de los próximos dos navíos de 70 cañones, por medio de la Real Hacienda, se concluyera 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 razonable (57). 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.

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 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 de 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 el que decidía en qué moneda se abonaban. 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 éste vio la oportunidad, no dudó en quejarse al virrey, a sabiendas de que éste se lo notifi-

(55) PERONA: *op. cit.*, p. 394.

(56) AAB, 7191. Acosta a Zenón de Somodevilla, 15 de abril de 1738.

(57) AAB, 7191. Montalvo a Zenón de Somodevilla, 21 de abril de 1738

caría a Montalvo para que cesase en esta práctica (58). Y de igual forma, cuando firmó un nuevo acuerdo en junio de 1738, se aseguró de 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 buque (59). 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 las de los navíos, que serían nombrados *Invencible* y *Glorioso*. En mayo de 1739 estaban muy adelantados. Por su parte, el 13 de marzo anterior ya se había botado la fragata *Santa Catalina*, alias *Bizarra* (60), que pasaría a sustituir a la anterior, denominada *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 Domingo (61). 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 poder 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 real-

(58) AAB, 7191. Juan Antonio Vizarrón, arzobispo virrey de México, al marqués de Torre-nueva, 10 de julio de 1738.

(59) *Ibidem*, copia del contrato. La Habana, 7 de agosto de 1738.

(60) Sobre 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 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 Marina de El 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.

(61) AAB, 7191. Acosta a Ensenada, 17 de mayo de 1739.

mente 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. Sabiéndose en España que las actuaciones inglesas iban encaminadas a una pronta 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 e hiciera los esfuerzos que hicieran falta para incluso aumentar la construcción de buques de guerra. Ensenada, como 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 estado de 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 éste 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 constructor (62).

Las agrias disputas entre ambos notables 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 por su falta de exactitud en las cuentas y la ambigüedad en torno al costo definitivo de dichos navíos. 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 lo que se pensaba primeramente, 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 pesos (63). 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 en absoluto con las cuentas exigidas por Acosta. Al comisario de Marina le parecía sospechoso que un navío cuyo costo 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

(62) AAB, 7191. Montalvo a Ensenada 28 de febrero de 1740.

(63) AAB, 7191. Montalvo a Ensenada 28 de febrero de 1740.

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 éste 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» (64). 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 la numerosa presencia inglesa, que se hacía sentir 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, 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 expuesto a las inclemencias del tiempo, sufriendo invariablemente desperfectos que obligaban a nuevos reparos.

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 conminó sin rodeos a cumplir con los designios reales. Además, consideró que los navíos habaneros, forrándose sus fondos, estaban especialmente bien acabados, lo que les hacía considerablemente resistentes a los imponderables del tiempo (65). 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 porqué de la apremiante necesidad de nuevos navíos. Las acuciantes necesidades de buques tenían relación directa con la baja calidad que se había

(64) AAB, 7191. Virrey Juan Antonio Vizarrón, arzobispo de México, a Ensenada, 30 de mayo de 1740.

(65) *Ibidem*, Montalvo al virrey de Nueva España, 1 de julio de 1740.

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 cinco en Ferrol (66). 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 dos últimas de a 20 cañones. El problema era que no se indicaba el precio que debía tener cada buque ni quién los iba a construir verdaderamente. 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. Por si fuera poco, Acosta continuaba con su política de gastos poco clara y su interés por acaparar cualquier construcción en los astilleros. A esta vorágine de acontecimientos se vino a sumar uno más en el otoño de 1740, justo cuando se concluían por fin los 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;
- 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 pesos (67).

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 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 sólo 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 tres millones de pesos, por lo que bien podía olvidarse no sólo de esa cantidad, sino también de los 120.000 pesos que le había solicitado para el corte de maderas (68).

(66) AAB, 7191. Montalvo a Ensenada, 22 de julio de 1740.

(67) *Ibidem*, Pedro de Acosta a Montalvo, 26 de septiembre de 1740.

(68) *Ibidem*, Virrey de México a Montalvo, 15 de octubre de 1740.

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 sólo 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 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, Martín Aróstegui, se había mostrado reticente a embarcarse en la desconocida tarea de la fábrica de bajeles para el rey (69).

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, en la que había sido protagonista durante dos décadas, probablemente no le sentara 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* o el *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. Una real orden de 30 de julio de 1742, expedida en San Ildefonso, sellaba definitivamente el asunto al ordenar al gobernador de Cuba, Juan Francisco Güemes y Horcasitas, que lo que finalmente se le pagaría a Acosta serían los 210.000 pesos antecedentes, y no la cifra que manejaba el constructor (70). Acosta, hombre acostumbrado a la lucha y disputa permanente, 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 estaba proyectado hacerse por cuenta de la Compañía de La Habana (71). Lejos de amilanarse, Acosta siguió pleiteando

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

(70) 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 éste 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 esas alturas en La Habana le sirviera para hacer triunfar sus argumentos.

(71) AAB, 7191. Ensenada a Acosta, 1 de julio de 1744.

con la Corona hasta la muerte, en 1749. Y tras ella, sin duda por influencia directa del constructor, su viuda, Mariana de Acosta Hurtado, no cejó en su empeño de que Madrid viera con justicia los cálculos sobre estos dos navíos y que se le reembolsara la diferencia (72). 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.

Conclusión

La actividad profesional y constructiva de Acosta, durante más de veinte años relacionada con el astillero de La Habana, se muestra, a la luz de los resultados arriba expuestos, como uno de los más grandes logros de un solo hombre frente al problema de la fábrica naval, justo en un período en que la Marina de Guerra española necesitaba imperiosamente ampliar su número de unidades y, sobre todo, su calidad. No obstante su, sin duda, difícil y controvertido carácter, no cabe cuestionarse la figura de Juan de Acosta como uno de los más importantes personajes de la fábrica naval militar de la España del siglo XVIII. El hecho de no ser francés o inglés, ni estar directamente relacionado con la escuela del constructor español Gaztañeta, a todas luces ha pesado para que sobre su figura y su ingente obra haya caído un manto de oscuridad y desconocimiento. Pero no hay que olvidar que, bajo su dirección, el astillero de La Habana empezó a convertirse, *de facto*, en el astillero militar más importante de España, y que su programa constructivo y sus esfuerzos por mejorar las instalaciones del enclave implementaron una obra de enorme trascendencia, sin parangón en lo que se podría llamar la historia del astillero de La Habana.

Durante sus años de control sobre la fábrica de bajeles, del astillero habanero salieron más de una docena de buques de varios portes directamente contruidos por él. Son muy pocos los constructores navales que efectivamente puedan preciarse de esto, ya que, si bien Mullan o Gautier nominalmente tienen en su haber más buques contruidos, hay que recordar aquí que la mayoría de estos navíos lo fueron usando sus planos, repetidos una y otra vez, sin que el constructor interviniera directamente en el proceso, pues no pocas veces se hallaba a cientos de kilómetros de donde realmente se fabricaba el buque. Es, por tanto, Acosta un constructor singular, pues no sólo era innovador, sino que además fiscalizaba directa y personalmente cada una de las fases de la construcción naval, imprimiendo un sello personal del que pocos constructores pueden presumir.

Aunque el relevo de la fábrica naval lo cogió la Compañía de La Habana, sus efectos positivos, gracias a los antecedentes, son obra exclusiva de Acosta. No es exagerado decir que sin Acosta el astillero militar de La Habana no hubiera llegado a ser tan importante como fue, o al menos habría tardado

(72) AAB, 7191. Mariana de Acosta a Arriaga, 30 de marzo de 1755.

JUAN DE ACOSTA Y LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LA HABANA (1717-1740)

varias décadas en alcanzar el nivel logrado bajo su dirección, lo que hubiera supuesto un retraso aún mayor en los programas constructivos ideados tanto por Patiño como por Ensenada. Porque bajo Acosta se construyó mucho y bien, especialmente en comparación con las postrimerías del siglo XVII o la primera década del XVIII, pero la herencia más significativa del constructor fue la creación de una forma de trabajo en la que destacaba el logro final y la implicación de toda una variada gama de personajes ligados al astillero. Es cierto que el comisario de Marina y el gobernador de La Habana fiscalizaban y controlaban su obra, y que en ocasiones se apreciaba un velado interés por que el constructor no destacara en demasía; pero si bien esa lucha por el poder y la influencia en un enclave de la naturaleza del habanero era, hasta cierto punto, normal, la verdad es que influyó decisivamente para que Acosta pusiera un interés especial en que sus navíos destacaran sobre los demás. En este sentido, la rivalidad redundó en beneficio de la calidad de la fábrica naval, y los problemas personales no dejaron que ninguno de los implicados en los programas constructivos entorpeciera el objetivo último, que no era otro que construir buenos navíos capaces de servir a los intereses de España en su lucha por el dominio y control sobre los mares caribeños en su pugna secular con Inglaterra.

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

	Navío	Fragata
1731	<i>Constante</i>	
1732	<i>África</i>	
1734	<i>Europa</i>	
1735	<i>Asia</i>	
1736	<i>América</i>	
1735		<i>Esperanza</i>
1737	<i>Castilla</i>	
1737	<i>Habana</i>	
1739		<i>Bizarra</i>
1740	<i>Invencible</i>	
1740	<i>Glorioso</i>	