

LA CARRACA Y LA HABANA

Aproximación al intercambio de pertrechos entre arsenales

José QUINTERO GONZÁLEZ
Doctor en Historia

La paz de Utrecht impuso a España unas concesiones económicas, territoriales y políticas humillantes. No puede extrañar en consecuencia que buena parte de la política exterior de Felipe V se dirigiera a recuperar lo perdido en la ciudad holandesa. Para ello, y a fin de modernizar las anquilosadas estructuras del imperio, se ve obligado a dirigirse allí donde quedaban recursos: América. En esta tarea resultaba fundamental disponer de una armada poderosa. Los arsenales, concebidos como bases navales integrales donde construir, mantener, pertrechar y armar los barcos del rey, se erigen así en el fundamento de la renovación de la Marina de Guerra y en complejos preindustriales y de alta gestión económica.

Este artículo, centrado en el contexto antes señalado, pretende llamar la atención respecto a la complementariedad entre los arsenales, especialmente entre La Carraca, el arsenal más antiguo de España, ubicado además en la cabecera de la Carrera de Indias, y el arsenal de La Habana, dinámico astillero indiano con el que mantuvo estrechas relaciones. El trasiego de pertrechos entre los complejos navales no fue sistemático y uniforme, pero sí más habitual de lo que pueda parecer. Por su emplazamiento, por su antigüedad y por ser el arsenal del departamento marítimo más dinámico, al menos durante buena parte del siglo XVIII, La Carraca desempeñó un cierto papel coordinador entre los arsenales peninsulares y los puertos de América, destacando de manera relevante las relaciones con La Habana.

Por lo que respecta al área levantina, el intercambio resultó relativamente frecuente. Unas veces era La Carraca el centro abastecedor. Los ejemplos son múltiples. Ya en enero de 1735 el intendente de Marina en Cádiz, Francisco de Varas, envió a Cartagena, a bordo del pingüe catalán *El Postillón de Alicante*, 30.000 clavos de entablar, otros 30.000 de barrote, 25.000 estoperoles y 40 quintales de brea rubia para la carena del navío *El Fuerte* (1). Años más tarde, en 1739, el navío francés *Gran Alejandro*, capitaneado por Alejandro Martínez, aprovechando un viaje desde Cádiz hasta Cerdeña condujo anclas y anclotes del puerto andaluz al arsenal de Cartagena. En la década siguiente, en julio de 1745, se tenía preparada otra partida de clavazón y géneros diversos para enviarla al arsenal del Mediterráneo junto a la tropa de Marina para la escuadra del marqués de la Victoria. Podría haberse remitido toda la mercancía en las embarcaciones francesas que habían partido del puerto gaditano

(1) AGS, Marina, leg. 305. Varas a Patiño. Cádiz, 18 de enero, 1735.

rumbo al Levante, pero el intendente interino de Cádiz, Alejo Gutiérrez Rubalcaba, desistió al no fiarse de estos barcos: «... la experiencia que se tiene de la facilidad con que se entregan al enemigo, por la poca defensa que hacen» (2). El intendente prefirió esperar a que llegaran los barcos de pesca catalanes y mallorquines, que en los meses de verano acostumbraban pasar por la bahía de Cádiz.

Otras veces fue Cartagena la proveedora. También en este sentido se pueden citar operaciones similares desde bien pronto; y así, en septiembre de 1733 Zenón de Somodevilla pide unos cables para el navío *Galicia* y otras embarcaciones de la escuadra del teniente general Antonio Serrano, porque en Cádiz no pudieron cambiarse al no haber existencias (3). Más tarde, en 1766, cuando la fábrica de lonas del puente de Suazo estaba sometida a una fuerte reducción en su producción, y la de jarcia de Puerto Real padecía las consecuencias de décadas de provisionalidad, la orden de 21 de abril, aprovechando el regreso desde Nápoles de las embarcaciones *Galicia* y *Princesa* (4), encargaba a Cartagena despachar a La Carraca 9 cables, 4.280 brazas de calabrotos, 18.652 1/4 brazas de guindaleza, 79.639 brazas de veta, 16.000 varas de lona de primera suerte para gavias y mayores, y 13 de segunda suerte y 400 libras de hilo de vela. En cualquier caso, debemos reconocer que las relaciones entre los arsenales del sur y del Levante estuvieron tradicionalmente marcadas por las dificultades de navegación en el estrecho de Gibraltar, que durante las confrontaciones bélicas se hacía prácticamente intransitable.

Por lo que respecta al arsenal de Ferrol, las relaciones fueron análogas. Ya en los años treinta la base del norte proveyó a La Carraca de varias partidas de motones semielaborados (5). Con diversas fluctuaciones, también aportó jarcia y lonas al arsenal del sur, en especial en los periódicos momentos de crisis de las fábricas gaditanas y como apoyo al suministro para La Habana (6). En cuanto a La Carraca, asistió asimismo a las urgencias ferrolanas; como en 1746, cuando la base gallega necesitó una considerable partida de jarcias para habilitar cinco embarcaciones: *San Felipe*, *Castilla* y *Europa*, que sin estos pertrechos no podían salir a navegar, y el *Glorioso* y el *Asia*, que, aunque nuevos, habían sido construidos en La Habana en 1740 y 1736, respectivamente, y se encontraban muy deteriorados. En fin, desde Cádiz se ofertaron 1.400 quintales de cables, guindalezas, calabrotos y vetas (7), canti-

(2) AGS, Marina, leg. 309. Alejo Gutiérrez de Rubalcaba a Ensenada. Cartagena, 22 de julio, 1739; y leg. 315. Respuesta. Cádiz, 7 de julio, 1745.

(3) AGS, Marina, leg. 303. Ensenada a Patiño. Alicante, 23 de septiembre, 1733.

(4) AGS, Marina, leg. 337. «Nota de la jarcia...». Firmado: Medina. Cartagena, 4 de abril, 1766; Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 15 de abril, 1766; y respuesta el 21 de abril, 1766.

(5) QUINTERO GONZÁLEZ, José: «La madre en los pertrechos navales. Provisión de motones, remos y bombas al arsenal de La Carraca», *Tiempos Modernos. Revista Informática*, núm. 10, 2004, pp. 2-4.

(6) QUINTERO GONZÁLEZ, José: *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la bahía de Cádiz*. Cádiz, 2003, pp. 156-157.

(7) AGS, Marina, leg. 314. Rubalcaba a Ensenada. Cádiz, 22 de marzo, 1746.

dad insuficiente para unas necesidades cifradas en torno a 2.500 quintales. Tal diferencia obligó a intervenir al marqués de la Ensenada, quien ordenó completar la partida con la jarcia que La Carraca reservaba para surtir a La Habana (8).

Sin embargo, la salida de la mercancía para el arsenal gallego se demoró un mes, lo que originó que un corsario británico capturara la gabarra que la conducía (9). Este varapalo fue duramente reprendido por el marqués de la Ensenada, que en adelante recomendaría encargar los transportes (10) a embarcaciones españolas de buena vela, conminando al patrón a extremar las precauciones en la navegación, con el fin de evitar nuevos apresamientos.

Pero, sin duda, las relaciones más intensas, continuas y sistemáticas desde La Carraca se establecieron con La Habana. Las razones resultan evidentes: la isla caribeña carecía de numerosos pertrechos y, por lo tanto, debía importarlos desde la Península, cuyo centro neurálgico para las relaciones trasatlánticas era el puerto de Cádiz. En consecuencia, el arsenal caraqueño se convertirá, en cierta manera, en la factoría central del aprovisionamiento de clavazón, herraje en general, jarcia, arboladura, artillería, etc. del astillero cubano.

El primer proyecto de envergadura que prevé una complementariedad entre ambas orillas del Atlántico se debe a Bernardo Tinajero de la Escalera, futuro secretario de Marina, quien convencido de la necesidad de crear una armada poderosa que garantizara el tráfico en las rutas indianas, presentó en 1713 un memorial al rey para construir en La Habana 10 embarcaciones de 60 cañones (11). La originalidad radicaba en que el dinero procedería de donde lo había: de las Cajas Reales americanas, correspondiendo a México aportar 120.000 pesos anuales durante los cuatro años de vigencia del proyecto, así como brea, alquitrán, sebo, pólvora y plomo. La madera, obviamente, p r o c e d í a de Cuba, que ofrecía abundancia y notable calidad. La arboladura se extraería de Panzacola. Los herrajes, herramientas, jarcias, lonas, armamento y demás pertrechos que escaseaban en América se trasladarían desde la Península a través de un asiento con el general Manuel López Pintado, acordado en ventajosas condiciones para la Hacienda Real.

La iniciativa de Tinajero no se desarrolló finalmente, porque Felipe V decidió que la flota reunida por López Pintado en la bahía de Cádiz participara en el bloqueo a Barcelona. Sin embargo, las condiciones expuestas en el memorial gravitarán permanentemente sobre las relaciones entre La Habana y el arsenal de La Carraca. Como se decía más arriba, el astillero cubano recibía pertrechos desde la base naval gaditana. En reciprocidad, ésta será destinataria

(8) AGS, Marina, leg. 314, a Alejo de Rubalcaba. El Pardo, 29 de marzo, 1746; a Rubalcaba. El Pardo, 29 de marzo, 1746. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José I.: «Relación de los buques de la Armada española en los siglos XVIII, XIX y XX», en MANERA REGUEIRA, Enrique (dir.): *El buque en la Armada española*. Madrid, 1999, pp. 454-497, cit. p. 456.

(9) AGS, Marina, leg. 314. A Rubalcaba. Aranjuez, 7 de junio, 1746.

(10) AGS, Marina, leg. 315. Sin firmar. Aranjuez, 24 de junio, 1747.

(11) PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo E.: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, 1982, pp. 402-406.

Madera de sabicú y caoba que se necesita para la construcción de un navío de 70 cañones

<i>N.º piezas</i>	<i>Sabicú</i>	<i>Codos de largo</i>	<i>Pulgadas ancho</i>	<i>Pulgadas grueso</i>
5	Quilla	20	25	23
1	Codaste	18 1/2	37	23
1	Pie de Roda	12 a 14	37	23
2	Braques	16	37	23
4	Yugos	17	25	25
	Curva contra	Pie 7	37	24
	zapata	Brazo 6		
1	Curva de coral	Pie 8	30	23
		Brazo 6		
4	Carlingas	20	25	23
1	Sobrequillas	25	24	20
2	Cañas de timón	19	16	16
	Caoba			
1	Timón	20	37	22
5	Bombas	19 1/2	18	18
4	Baos mayores	12 1/2	25	25
2	Tamboretas	12	24	24
2	Bitas	16	25	25

FUENTE: Autrán. La Carraca, 18 de febrero, 1749.

privilegiada de cuanto procedía de La Habana. Lógicamente, la provisión esencial cubana para el complejo naval del sur giraba en torno a las maderas nobles: acaná, ocuge, guayacán y, especialmente, sabicú y caoba. El sabicú para quillas, pies de roda, braques, yugos, sobrequillas, cañas de timón..., pues esta «madera presenta la doble cualidad de ser incorruptible y conjuntar perfectamente con el roble». En cuanto a la caoba, resultaba muy apropiada para timones, bombas, baos y tambores (12). Sin embargo, y a pesar de la creencia popularizada respecto a las considerables remesas madereras enviadas hasta el arsenal gaditano, lo cierto es que esta afirmación debe matizarse convenientemente. Es verdad que desde Cuba llegó bastante madera noble hasta Cádiz, pero su aportación a la construcción naval carraqueña no fue determinante. Este planteamiento, en cualquier caso, no es nuevo, pues Juan Gautier, constructor de origen francés que fue el primer ingeniero general de Marina, presentó en 1772 un proyecto titulado «Observaciones sobre el estado de los motones de España; nota del consumo de la madera de construcción que, en cada año, se considera necesaria en los departamentos de El Ferrol, Cartagena y Cádiz; y proyecto para aprovisionar estos arsenales de maderas

(12) AGS, Marina, leg. 317. «Estado de las piezas de madera de sabicú y caoba que se necesitan para la construcción de un navío de 80 cañones y otro de 80». Firmado: Autrán. La Carraca, 18 de febrero, 1749.

de América», donde sostenía que «Cádiz utiliza la madera de América que viene a mucha costa y de [la] que se saca muy poco provecho, no por su calidad, que es de preferir a cuanto roble hay en España, sino por el ningún cuidado de los que la envían a Europa, donde llega muy mal delineada, mal configurada y nunca surtida» (13).

A las apreciaciones del constructor francés pueden añadirse otras, como la prioridad de la construcción naval en La Habana, o la falta de puntualidad y de sistematización en los envíos. En este sentido se pueden citar las 60 bombas encargadas a Ricardo Farril en noviembre de 1729, elaboradas finalmente por Juan de Acosta a causa del fallecimiento del anterior, y que no fueron embarcadas para Cádiz hasta el día 8 de agosto de 1731, aprovechando el regreso de la escuadra del general Manuel López Pintado que, sin embargo, no pudo cargar unas madres de timón que también estaban dispuestas para su transporte hasta el arsenal caraqueño (14). Del mismo modo, sólo tres años después, el arzobispo de México, virrey interino, libró a instancia de José Patiño 10.000 pesos para adquirir maderas (tablonería y bombas) que habrían de conducirse hasta la Península en dos embarcaciones, la chata *Santa Bárbara* y un pingue cuya denominación no se especifica, en el viaje de regreso a Cádiz tras haber conducido hasta La Habana pertrechos para el tercer navío que construía Acosta (15). Pero para entonces la chata había naufragado en Veracruz, con lo cual sólo pudo enviarse una pequeña porción de la madera solicitada.

Situación parecida se vivirá en 1737. El pingue *Nuestra Señora de la Concepción* transportó maderas de caoba, cedro y guayacán. Sin embargo, a finales de septiembre el infante almirante general ordenaba a Montalvo y a Acosta que enviasen el resto de los palos que estaban pedidos (16). Dos años después Zenón de Somodevilla se vio obligado a insistir en el envío de las maderas, sugiriendo su embarque en la escuadra de José Pizarro (*Galicia, Guipúzcoa, Incendio, Esperanza y Victoria Galera*), próxima a regresar a la Península (17). Sin embargo, la junta, formada por Pizarro, el constructor Juan Acosta y el intendente en La Habana, Lorenzo de Montalvo, consideró contraproducente cargar las maderas, porque deberían abrirse nuevas portas, operación absolutamente desaconsejada. En definitiva, sólo dos barcos, el *Guipúzcoa* y la *Esperanza*, transportaron maderas (18), las cuales, aunque numerosas en piezas, tenían poco volumen, pues el primero cargaba alrededor de 60,08 codos cúbicos, y la *Esperanza*, poco más de 40 codos cúbicos de guayacán.

(13) Gautier a Arriaga, 7 de febrero de 1772. Citado en MERINO NAVARRO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, pp. 243 y 321.

(14) AGS, Marina, leg. 303. Dionisio Martínez de la Vega a Patiño. La Habana, 8 de agosto, 1731.

(15) AGS, Marina, leg. 305. Montalvo a Patiño. La Habana, 22 de febrero, 1735.

(16) AGS, Marina, leg. 307. «Copia a la letra...». La Habana, 24 de octubre, 1736. Montalvo. Y leg. 309. A Acosta y a Montalvo. San Ildefonso, 30 de septiembre, 1737.

(17) AGS, Marina, leg. 309. Ensenada a Montalvo. Madrid, 28 de febrero, 1739; y Montalvo a Ensenada. La Habana, 21 de junio, 1739.

(18) AGS, Marina, leg. 309. «Nota de la madera que conduce...». Firmado: Montalvo. La Habana, 21 de junio, 1739.

Desde la corte se proyectaron operaciones encaminadas a optimizar el aprovechamiento de los recursos madereros que Cuba ofrecía. Consecuencia de estos proyectos son iniciativas como la instrucción de 10 de mayo de 1745 sobre la corta, labra y transporte de la madera de cedro desde Cuba hasta la Península, redactada por Autrán (19). Para la corta se comisionaría a una persona experta y de confianza, con el fin de optimizar los gastos. La mano de obra se contrataría entre los vecinos de los propios bosques.

En el aspecto geográfico, era importante talar en montes próximos a la marina, con buenos y seguros embarcaderos, abundancia de cedros y fuera del entorno habanero, para evitar el fuerte contrabando maderero de la zona. Autrán recomienda los puertos de Manatí y Gran Bahía y, especialmente, los de Baracoa (tomando la derrota por los cayos de Mari Juana) y Matanzas (por la ruta del canal de Bahamas), en el frente norte de la isla. En la fachada sur de Cuba señalaba los puertos de Santiago, cabo de la Cruz, Manzanillo y bahía de Jaguar.

Finalmente, para el transporte de la madera hasta la Península harían falta uno o dos pingues de 500 toneladas cada uno, con tripulaciones de 30 hombres. Cada embarcación conduciría alrededor de 2.000 codos cúbicos de madera, presupuestando un gasto de 75.000 reales al año (incluidos víveres y tripulación), a los que habría que sumar otra cantidad igual para pagar la tala, labra y carreteo hasta la playa. En consecuencia, cada codo cúbico costaría a la Hacienda 90 reales, si bien a partir del tercer año, normalizada la actividad, el constructor estima que el precio se estabilizaría en 60 reales. A pesar de previsiones tan halagüeñas, el proyecto para dotar de cedro cubano a los arsenales peninsulares no llegó a ejecutarse, al menos de manera sistemática.

Diferente resulta sin duda el transporte de ida, la comunicación desde La Carraca hasta La Habana. Esta vía, mucho más regular, era vital para la construcción naval habanera. El arsenal carraqueño desempeñaba las funciones de centro catalizador, productor y distribuidor de pertrechos y géneros de todo tipo destinados al astillero cubano. Desde el punto de vista oficial, la primera iniciativa que intentaba sistematizar el abastecimiento de determinados pertrechos desde la bahía de Cádiz hasta La Habana fue la ya citada de Bernardo Tinajero de la Escalera. La Carraca enviaba productos manufacturados. Los ejemplos son múltiples. Ya en 1735 se encargaron desde La Carraca seis roldanas para unos pontones en construcción, y en 1738 se producían herrajes para la fábrica de barcos en La Habana; y el arsenal del sur era también el destino primero de un cargamento de estopa, filástica y cuerda mecha procedente de Barcelona para consumo del astillero del caribe (20).

(19) AGS, Marina, leg.313. «Instrucción...» Firmado: Autrán; y Autrán a Andrés de la Vega. La Carraca, 10 de mayo, 1745.

(20) AGS, Marina, leg. 305. Varas a Patiño. Cádiz, 16 de febrero, 1735; leg. 308. Varas a Ensenada. Cádiz, 9 de septiembre, 1738; y leg. 313. Barrero Peláez a Ensenada. Cartagena, 26 de mayo, 1745.

Para agilizar las transferencias, la Real Hacienda firmaría en 1737 un asiento con la Compañía Guipuzcoana de Caracas, mediante el cual ésta se encargaba de la provisión de herrajes para La Habana. Sólo tres años después, en 1740, se dio un importante paso hacia adelante con la creación de la Compañía de La Habana, entre cuyas obligaciones estatutarias se encontraba la conducción de pertrechos desde la bahía gaditana hasta la isla cubana para la construcción de barcos del rey (21). La presidencia recayó en Martín de Arostegui, quien pronto nombró factor de la compañía en Cádiz a su cuñado José de Iturrigaray. Las operaciones de la compañía se suceden; y así, en 1745, a bordo del pingue *Nuestra Señora de los Dolores* y *San Francisco de Asís* y de la fragata *San Cristóbal* se trasladaron al arsenal caribeño pertrechos como pólvora, fusiles, bayonetas, cuerda mecha, lona, cañones, cajas de capilla o hachuelas de mano (22). El destino era la escuadra de Andrés Regio, por entonces en La Habana, y los tres navíos de 70 cañones en gradas (algunas fuentes citan 60 piezas) (23): *África II*, alias *San Francisco de Asís*; *Vencedor I*, alias *Santo Tomás*, y *Tigre*, alias *San Lorenzo*. Precisamente los trabajos de construcción de estos barcos absorbieron a un buen número de maestranzas de La Carraca desocupados a causa de la inactividad en la Península.

Con el transcurrir del tiempo, la situación no hará más que consolidarse; y así, entre las cargas de la compañía habanera en 1748 se encontraba la «conducción en los navíos de la Compañía, desde el puerto gaditano a la isla, de: lonas, hierro, jarcias, además de cañones, balas... para la construcción de bajeles de S.M. en el astillero Real de La Habana» (24). Al año siguiente se obligaba a transportar toda la lona, loneta, motonería, jarcia, anclas, clavazón, hierros, cañones, balas y demás munición y pertrechos necesarios para construcción y armamento de los navíos que por entonces fabricaba Acosta. Las relaciones de La Carraca con el arsenal cubano quedan temporalmente suspendidas a causa de la ocupación inglesa, reanudándose inmediatamente después de que el invasor saliera de la isla, de suerte que en 1766 el intendente Lorenzo de Montalvo, conde de Macuriges, pedía a Juan Gerbaut, su homólogo en La Carraca, pertrechos para el astillero y para los barcos en gradas (25). Respecto a los primeros, descatan 150 hojas de sierra holandesa, de las que adjunta una plantilla, que Gerbaut debió de encargar a Holanda. Estas hojas eran para la máquina de aserrar instalada en el astillero de La Habana.

(21) GÁRATE OJANGUREN, Montserrat: *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*. San Sebastián, 1993, pp. 14, 25 y 26.

(22) AGS, Marina, leg. 315. Rubalcaba a Ensenada. Cádiz, 7 de diciembre, 1745.

(23) AGS, Marina, leg. 315. Sin firmar. Cádiz, 7 de diciembre, 1745; y Madrid, 21 de diciembre, 1745. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José I.: «Relación...», p. 457.

(24) GÁRATE OJANGUREN, Montserrat: *Comercio...*, pp. 55, 66-67.

(25) AGS, Marina, leg. 339. Montalvo a Arriaga. La Habana, 15 de noviembre, 1766; Gerbaut a Arriaga. Cádiz, 27 de enero, 1767; y Servicio Geográfico del Ejército, Cuba, 98. Cfr. GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio, y otros (Comisaría): «Área II. La construcción y el carenado de embarcaciones: maderas de construcción y sierras de arsenales», en *Puertos españoles en la Historia*. Madrid, 1994, pp. 176-177.

Esta sierra, movida por la energía hidráulica proporcionada por un ramal de la Zanja Real que abastecía de agua a la ciudad, constaba de varios trenes de deshilado, con bastidores de hojas múltiples en cada uno. La misma fuerza hidráulica que movía la rueda hacía avanzar los troncos que cortaba. Entre los pertrechos destinados a la fábrica de dos navíos de 70 cañones (*San Francisco de Paula* y *San José*), desde La Carraca se enviaron toda clase de manufacturas: hierro, clavazón, jarcia y demás géneros precisos para la labra y armamento de las embarcaciones. No obstante, Montalvo advirtió de que no podía comenzar la construcción hasta que desde Nueva España se le enviaran los caudales necesarios que, recordemos, era otro de los elementos del proyecto de Tinajero. A principios de 1767 la construcción naval en Cuba mantiene un dinamismo similar al desarrollado antes de la invasión inglesa, solicitándose constantemente la remisión de suministros. Es de destacar en estos años la aportación de jarcías de Ferrol, aunque sus remesas debieran pasar ineludiblemente a través de La Carraca.

En definitiva, conforme pasan los años, se avanza en la sistematización del aprovisionamiento para La Habana que, además de ser más fluido, contempla la posibilidad de generar excedentes en la isla cubana. En estos casos, aquellos géneros proclives a inutilizarse por el transcurso del tiempo o por la inactividad podían incluso venderse a particulares con dos condiciones: que la operación se realizara a precios razonables, para lo que el constructor carraqueño Ciprián Autrán ajustó los costes de los diferentes pertrechos ponderando el valor del flete y el riesgo en la navegación, y que el importe de la transacción se devolviera íntegramente a Juan Gerbaut (26).

No sería del todo preciso considerar que la proyección atlántica carraqueña se limitaba a La Habana. Un documento singular localizado en Simancas relaciona la arboladura de pino del norte, jarcia, motonería, lonas, clavazón, hierros, herrajes y otros efectos enviados desde La Carraca a varios puertos de América para las carenas y la construcción de los navíos del rey, desde septiembre de 1754 hasta el 25 de febrero de 1765 (27). Sintetizando al máximo el documento, se observa que durante el citado decenio se remitieron hasta 215 árboles y 201 arbolillos, todos del norte, además de un número importante de piezas diversas de madera, destacando las 5.719 de carpintería de lo blanco, y los 3.626 remos para lanchas, botes y serenías. Más significativos aún resultan los envíos de jarcia, pues se llevaron alrededor de 4.300 piezas con un peso total de 30.686 quintales y 89 libras. Reveladoras resultan asimismo las 272.523 varas de tejidos, los 12.164.766 clavos de cuenta o los 10.994 quintales y 56 libras de clavazón de peso.

En conclusión, los arsenales creados por la monarquía borbónica en España durante el siglo XVIII eran grandes complejos, cada uno de los cuales funcionaba con gran autonomía. Sin embargo, las urgencias, la improvisación,

(26) AGS, Marina, leg. 327: Firmado: Autrán. La Carraca, 15 de marzo, 1757; a Montalvo. Madrid, 22 de marzo, 1757.

(27) AGS, Marina, leg. 334. «Estado...». Firmado: Andrés Gianetini. La Carraca, 25 de febrero, 1765.

los momentos de crisis o el apoyo al arsenal de La Habana propiciaron una colaboración que no siempre resultó fácil. Las comunicaciones de La Carraca con el arsenal de Cartagena tenían el inconveniente del estrecho de Gibraltar, y con Ferrol, los considerables kilómetros de la costa portuguesa. En ambos casos, las dificultades se incrementaban notablemente en períodos de agitación bélica.

Especialmente dinámicas eran las comunicaciones de La Carraca con el arsenal de La Habana. Entre las razones de ello cabe destacar el enclave del arsenal andaluz, en pleno corazón de la Carrera de Indias y en el Departamento Marítimo de Cádiz, el más importante del momento. No puede extrañar, en consecuencia, que Tinajero se fijara en la bahía de Cádiz como centro acaparador de pertrechos para su iniciativa. Precisamente este proyecto, aunque fallido, determinará las pautas en las relaciones La Carraca-La Habana, y así, el arsenal del sur será el centro logístico peninsular para la base caribeña, a la que surtía de lonas, jarcias, herrajes, armamento... Recíprocamente, La Carraca era destino privilegiado de la ruta de vuelta, abasteciéndose así de maderas nobles, aunque en cantidades y variedad inferiores a las expectativas. En cualquier caso, la monarquía hispana, en un intento por optimizar la aportación de La Habana a la Armada, trató de sistematizar el transporte, especialmente el de ida, vinculando, primero, a la Compañía Guipuzcoana de Caracas y, después, a la Compañía de La Habana.