

# LA REVITALIZACIÓN DEL ASTILLERO DE LA HABANA EN ÉPOCA DE LORENZO MONTALVO, 1765-1772

José Manuel SERRANO ÁLVAREZ  
Doctor en Historia de América

La situación internacional en la que se desenvolvía España entre 1760 y 1761 resultaba singularmente difícil y arriesgada (1). Y el riesgo acabó resultando aciago. Las presiones francesas acabaron dando sus frutos, y en agosto de 1761 se firmó un pacto ofensivo-defensivo que tendría funestas consecuencias para La Habana (2). Como los rumores ya estaban llegando a la ciudad desde bastantes meses atrás, España se fue preparando para lo inevitable. En medio de un amplio programa constructivo, y con el astillero en frenética actividad, no se paró de enviar buques desde la metrópoli para reforzar la seguridad de Cuba y del seno mejicano. En el verano de 1761 ya había una docena de navíos de línea en el puerto (3), lo que suponía una mala noticia para la maestranza.

Los costes de la ocupación de una flota española en el puerto de La Habana habían sido realmente enormes. Sin embargo, la imprevisión o la carencia de un plan de defensa naval previo hizo que, cuando apareció la escuadra británica por el horizonte el 6 de junio de 1762, todo ese esfuerzo quedara baldío. En efecto, 10 navíos y una decena de embarcaciones menores, entre ellas varias fragatas, quedaron encerradas en el puerto. Lo peor era que no había forma de poder usar eficazmente semejante fuerza naval, ya que los británicos se habían presentado con alrededor de 20 navíos y otras tantas fragatas (4). El bloqueo de la ciudad era un hecho, y los aproximadamente

---

(1) Para un completo entendimiento de la línea de política exterior española que desembocó en el Tercer Pacto de Familia, consúltense: KUETHE, Allan J.: *Cuba, 1753-1815: Crown, Military and Society*. University of Tennessee Press, Knoxville, 1986; KUETHE, Allan J., y SERRANO, José Manuel: «La pérdida de la fidelidad cubana: una perspectiva del siglo XVIII», en OPATRŇY, Josef (dir.): *Nación y cultura nacional en el Caribe hispano*. Universidad Carolina, Praga, 2006, pp. 201-213; OZAMAN, Didier: «La política exterior de España en tiempos de Felipe V y Fernando VI», en MENÉNDEZ PIDAL, Ramón (dir.): *Historia de España. La época de los primeros borbones: la nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, vol. XXIX. Espasa, Madrid, 1981, pp. 435-477.

(2) PALACIO ATARD, Vicente: *El Tercer Pacto de Familia*. EEHA, Madrid, 1945, pp. 47 y ss.

(3) PARCERO, Celia: *La pérdida de La Habana y las reformas borbónicas en Cuba, 1760-1773*. Junta de Castilla y León, Ávila, 1998, p. 75.

(4) PARCERO: *op. cit.*, p. 95. No existe unanimidad en cuanto al número de buques ingleses frente a La Habana. La cifra que se da aquí puede pecar por defecto más que por exceso.

20.000 hombres de que disponían las fuerzas inglesas pudieron comenzar su ataque sin oposición desde el mar. Por si fuera poco, se corría el peligro de perder a los 5.069 marinos de los 10 navíos españoles (5) en puerto, pues si bien un buque perdido se puede reponer, mucho más difícil es encontrar marineros y luego adiestrarlos, máxime cuando era bien sabida la dificultad de España en la matrícula de mar.

Las posibilidades españolas de una defensa exitosa teniendo que enfrentarse a un ataque combinado por mar y tierra eran escasas. Los navíos fueron usados como baterías móviles en diversas fases, y en algunos momentos fueron fijados en fortaleza para batir áreas concretas. Los navíos *Tigre*, *Infante*, *Aquilón* y *Soberano* estuvieron entre el 9 y el 25 de junio cerca de la ensenada de Regla, mientras que los navíos *Asia*, *Europa* y *Neptuno* se echaron a pique a la entrada del puerto para dificultar la entrada de unidades británicas (6), tratando de realizar un plan de defensa similar al usado por Blas de Lezo en Cartagena de Indias en mayo de 1741. Otros efectivos navales de menor porte también aportaron algo a la desesperada y valiente defensa, pero finalmente la plaza se tuvo que rendir mediante capitulación el 14 de agosto de 1762.

La pérdida de La Habana constituyó, sin lugar a dudas, el fracaso militar más importante en América en lo que llevaba transcurrido el siglo. Las pérdidas fueron cuantiosas, pero afectaron mucho más a la Marina y al astillero. Se calcula que perecieron en las diversas fases del asedio unos 1.000 hombres, y que los ingleses se llevaron alrededor de 1.300.000 pesos en metálico (7). Además, casi un millón de pesos pertenecientes al ramo de la Marina fueron gastados en reparaciones o entregados a los ingleses como botín, lo que suponía un auténtico desastre para el ramo de construcción naval (8).

Durante la primavera y el verano se trabajó muy duro en el astillero. Por real orden de 16 de abril de 1763 se indicaba a Lorenzo Montalvo, a la sazón comisario de Marina, y en general a todos los responsables del astillero los pasos a seguir desde ese momento para revitalizar la construcción naval. La orden fue recibida con agrado y tranquilidad por Montalvo, ya que en ella se le confirmaba en su empleo y en sus prerrogativas absolutas sobre el astillero.

Se mandaba iniciar un plan de construcción de dos navíos anuales de 80 cañones, en espera de un proyecto más amplio, y se ordenaba reparar con absoluta prontitud los almacenes y demás lugares del astillero que hubieran sido dañados durante el asedio. Semejantes órdenes se enviaron al virrey de Nueva España, a quien se apremió para que aprontara sin dilación el dinero necesario. Por primera vez en muchos años, todos estaban por la labor de trabajar rápido y bien, ya que el desastre de 1762 no podía volver a repetirse.

---

(5) AGS (Archivo General de Simancas), Marina 405.

(6) PARCERO: *op. cit.*, pp. 141-142.

(7) *Ibidem*, pp. 174-177.

(8) AGS, Marina 426, Montalvo a Arriaga, 5 de marzo de 1763.

En ese momento, desde luego, no importaba mucho en Madrid el coste final de los buques. La única prioridad era construir. Por eso, en la mayoría de los informes recibidos desde Madrid no se detectaba una especial preocupación por el coste de las cosas. Esta preocupación estaba más bien instalada en la conciencia de los directores y funcionarios habaneros, que eran conscientes de la tradicional preocupación de la Corona por el gasto público. Pero, habiendo perdido tal número de barcos, era normal que en la Península, al menos en los primeros meses, nadie preguntara por el dinero, y eso era noticia.

Al comenzar 1764 la situación del astillero había mejorado considerablemente. Pocos dudaban de que las medidas adoptadas por Montalvo, y las que llegaron de Madrid con Ricla y O'Reilly, iban a suponer un cambio decisivo para La Habana y su astillero. Por este motivo, en 1765 se inicia realmente una nueva fase que viene marcada por la creación de la Intendencia de Hacienda y Ejército, con los subsiguientes cambios decisivos que esto tendría para la isla. Cuba fue el primer ejemplo americano de intendencia militar y fiscal, según modelos similares instaurados ya definitivamente en España desde 1749. Ahora se vería si el modelo sería igualmente útil en América, y para ello ningún sitio mejor que La Habana, donde se conjugaban factores que lo hacían posible.

Es cierto que la Intendencia de Marina fue creada un poco antes, por real orden de 17 de diciembre de 1763, y como consecuencia directa del fracaso militar de 1762. Sin embargo, su funcionamiento interno, especialmente desde el punto de vista financiero, al fin y al cabo una de las características fiscalizadoras más importantes de una intendencia, no se vieron desarrolladas completamente hasta 1765, cuando Ricla y O'Reilly habían ya puesto en marcha sus reformas en la isla. No hay que olvidar que una y otra intendencias iban de la mano, pues ambas tenían competencias militares muy importantes: la naval, en el astillero, y la del Ejército, sobre la guarnición, fortificaciones y milicias. De ahí que 1765 sea un punto de inicio vital en La Habana.

El año de 1765 se inició con buenas perspectivas. La creación de la Intendencia de Marina en 1763, a la que vino a unirse la Intendencia de Hacienda y Ejército al año siguiente, supuso un espaldarazo a la actividad económica de La Habana, y principalmente a su astillero. Aunque se le ha dado mucha más trascendencia política y económica a la Intendencia del Ejército, lo cierto es que la revitalización del astillero no le fue a la zaga. De hecho se podría afirmar que ambas se complementaban perfectamente, ya que los elevados ingresos de la tesorería principal, desde ese momento, repercutieron positivamente en las posibilidades de la tesorería de Marina. Ésta había unificado en julio de 1763 sus dos ramas, la de sostenimiento de escuadras y la de construcción de bajeles, con la idea de fiscalizar mejor los dineros y organizar racionalmente toda la burocracia. Los esfuerzos, en este sentido, caminaron en una única dirección: continuar con el programa constructivo naval.

En efecto, la real orden de 16 de abril de 1763 se encuentra en el origen de esta nueva etapa. Con esta orden Madrid ordenaba no sólo la continuación de

la construcción de navíos de guerra, sino que además aumentaba sus portes hasta los 80 cañones y solicitaba una aceleración del proceso constructivo. Obviamente, se pretendía cubrir cuanto antes las enormes bajas causadas en las listas de la Armada Real tras la pérdida de una docena de navíos en 1762, pero también, y esto es muy importante, se quería poner en marcha un agudo e incisivo plan de rearme naval y militar que en nada tenía que envidiar a los proyectados por Ensenada años atrás. En este sentido, no hay que perder de vista el papel de Arriaga. Recordemos que fue el primero que ordenó la continuación de la fábrica naval en 1756, sólo dos años después de la caída de La Habana, y que fue el que más hincapié hacía en el relanzamiento de los buques habaneros. Y él fue quien, apenas secada la tinta del Tratado de París, ordenó en abril de 1763 la continuación y aceleración del programa naval en La Habana. Aunque no se ha resaltado lo suficiente el hecho de que fuera un ministro con muy dilatada experiencia naval, y que conocía muy bien el papel de América en el conjunto de la defensa imperial (había sido gobernador de Venezuela), pudo haber influido con sus decisiones en la actividad del astillero de La Habana.

El gran beneficiado, además de la propia ciudad, fue Lorenzo Montalvo, quien como flamante primer intendente de Marina veía fortalecida su posición. Ahora ya podía ser intendente de derecho, además de serlo de hecho. Nadie en el astillero, ni siquiera el gobernador, podía discutirle los asuntos directamente relacionados con la fábrica naval o con las escuadras. Adquirió un poder que, obviamente, se vio aumentado por su notable experiencia y sus dotes innatas para el cargo. Sus contactos en la ciudad, y sus excelentes relaciones con la élite habanera, sin duda fueron otros elementos que jugaron a su favor. Además, y como colofón, fue premiado por Carlos III con el título nobiliario de conde de Macuriges por sus servicios durante la ocupación inglesa de 1762 (9).

En tal estado de capacidad operativa y con un gran margen de libertad de maniobra —no hay que olvidar la distancia respecto a Madrid—, Montalvo se apresuró a poner en marcha el dispositivo que permitiera hacer realidad los sueños de Arriaga. Por lo pronto, las obras de los nuevos navíos que se estaban construyendo, el *San Carlos* y el *San Fernando*, ambos de 80 cañones, estaban muy avanzadas a principios de 1765. El único problema para el intendente era el dinero de México y la falta de maderas que estaba teniendo. Los cortes iban a buen ritmo pero, una vez restauradas completamente las gradas, se pusieron quillas de otros dos nuevos navíos, uno de 80 y otro de 64 cañones. Esto absorbía una enorme cantidad de materia prima y de mano de obra, algo de lo que no andaba muy sobrado el arsenal.

Al comenzar el mes de marzo, el *San Carlos* tenía concluida completamente la primera cubierta, así como todos los pañoles de la bodega; se habían comenzado también los trabajos en la segunda cubierta y la segunda batería, y se le había dado estopa a la cubierta acabada y a las diferentes cintas. El *San*

---

(9) Título concedido el 28 de junio de 1765.

*Fernando* tenía únicamente un mes de retraso con respecto a las obras de su gemelo, de manera que las noticias recibidas en Madrid eran de lo más positivas (10). La rapidez con que avanzaban las obras hizo posible el milagro de ver cuatro quillas al mismo tiempo, algo que sólo había ocurrido en el momento álgido del período del asiento de la Compañía. Tanto trabajo, bajo la atenta mirada del constructor Pedro de Acosta, dio sus frutos el 30 de abril de 1765, cuando se botó finalmente el *San Carlos*, seguido el 24 de julio del *San Fernando* (11). El intendente no cabía en sí de gozo. No tardó ni un mes en anunciar a Madrid su intención de comenzar nuevas construcciones, incluyendo algún que otro buque para el arrastre de madera. Además, el coste del *San Carlos* había sido de 116.000 pesos, es decir, 30.000 menos de lo que costó en 1749 el *Rayo*, de igual porte, y eso que en aquella época tanto los salarios de la maestranza como la madera eran mucho más baratos (12).

En el otoño no sólo estaban ya concluidos los dos navíos anteriores, sino que se continuaba trabajando a excelente ritmo con los nuevos navíos: el *Santiago*, del porte de 64 cañones, y otro de 80 cañones que en ese momento aún no tenía nombre definido, pero que acabaría siendo el *San Luis* (13). Al tiempo, por supuesto, se seguían carenando navíos, como el *Héctor*, que llevaba ya varias semanas consumiendo ingentes cantidades de material del almacén. Además, las previsiones no eran buenas, pues estaba a punto de llegar una nueva flota que sin duda le ocasionaría ingentes gastos. Por eso, la prioridad fue, a finales de 1765, el dinero. Montalvo se mostró muy preocupado por la falta de numerario mejicano, y eso que contó con la benevolencia de varios vecinos y comerciantes habaneros que prestaron la nada despreciable cifra de 131.000 pesos (14). Sin embargo, en los últimos meses de 1765 las obligaciones se acumularon sobremedida:

«No es de menos consideración el pagamento del vino, el de gratificaciones de mesa, sueldos y cuantos gastos que se hacen precisos para conservar los equipajes y buques de esta escuadra, y despachar a España el navío *Brillante*, que esperó de Cartagena de Indias, con necesidad de carena, y en el descubierto de dos años de pagas; los dos de 80 cañones *San Carlos* y *San Fernando*, y las fragatas y urcas que deben venir con oficiales, gente y pertrechos para su apresto, y otras atenciones del real servicio» (15).

Los gastos estaban siendo muy superiores a los que había tenido hasta el momento, y Montalvo vio peligrar sus obligaciones prioritarias. Bajo ningún concepto, y menos ahora que había recibido la alta distinción de conde, quería defraudar al rey. Por tal motivo, cuando la escuadra del marqués de Casinas

(10) AGS, Marina 335, Montalvo a Arriaga, 2 de febrero de 1765.

(11) AGS, Marina 335, Montalvo a Arriaga, 3 de agosto de 1765.

(12) AGS, Marina 349, informe de 29 de agosto de 1772.

(13) AGS, Marina 335, Montalvo a Arriaga, 25 de noviembre de 1765.

(14) AGI (Archivo General de Indias), Santo Domingo, 1863.

(15) AGS, Marina 335, Montalvo a Arriaga, 24 de diciembre de 1765.

partió para España en el verano de 1765 después de haber fondeado en el puerto durante semanas (navíos *Glorioso*, *Dragón* y *Astuto*, y fragatas *Juno* y *Dinamarqués*), y tras una muy costosa carena y acondicionamiento de sus buques, no cejó de solicitar —casi rogar— al virrey, marqués de Cruillas, que enviase, al menos, 300.000 pesos para todas las atenciones de Marina. Tratando de implicar decisivamente al virrey en el proyecto del astillero, advirtió de las consecuencias de tener que parar las construcciones debido a la falta de dinero. Obviamente, Montalvo sabía muy bien cómo presionar. Le hizo saber al virrey que ya no podía exprimir más a los vecinos, al menos momentáneamente, y que la única solución pasaba por la remisión de cantidades adicionales desde México. Desde septiembre de 1765 no había llegado ninguna cantidad del virreinato, y lo peor es que el virrey no daba señales de vida. En esta desagradable tesitura, el intendente se vio obligado a escribir a Arriaga denunciando la situación y advirtiendo, con extrema cortesía, de los peligros de no recibir ingentes cantidades del virrey. Y, aunque el ministro Arriaga comunicó inmediatamente al virrey que atendiera los requerimientos desde La Habana, lo cierto es que tuvo que esperar meses antes de recibir más dinero.

Lo más peligroso para el ritmo del arsenal era tener que parar las obras, ya que se prefería esta medida antes que dejar de pagar los sueldos de los muchos empleados del arsenal, más los de los marineros y oficiales de los buques. Por tal motivo, se tuvo que recurrir, ante la desesperación de Montalvo, a un nuevo empréstito de la clase comerciante local. Los hombres más ricos e influyentes, ante el ruego de Montalvo, y probablemente ante las promesas de futuras recompensas por sus servicios, otorgaron 112.000 pesos para continuar las labores del astillero. Estos fueron los donantes:

Pedro de Santa Cruz: .....	30.000 pesos
Marqués de Villalta: .....	20.000 pesos
Lorenzo Quintana: .....	19.000 pesos
Francisco Alfaro: .....	4.500 pesos
Laureano Chacón: .....	10.000 pesos
José de Beitia: .....	25.000 pesos (16)

Desde luego, no será ninguna casualidad el que algunos de estos hombres ya tuvieran negocios en el astillero, o los ampliaran muy en breve. Pero al menos se pudo conseguir, en palabras del propio intendente, que se continuara con las obras «dos o tres meses más». Pero Montalvo quería más. Las presiones de Madrid debían de ser grandes, ya que la actividad fue frenética durante todo este año. Y eso que no todo fueron buenas noticias para los buques allí carenados o construidos. Pronto se recibió un informe nada positivo de La Carraca en el que se criticaba que el navío *Héctor*, carenado en La Habana hacía muy poco, hacía agua en varios puntos, por lo que se dio un toque de

---

(16) AGS, Marina 337, informe de 23 de febrero de 1766.

atención a Montalvo para que mantuviese bien vigilada la calidad de todas las obras, y no sólo las de construcción nueva. ¿Se estaba disminuyendo la calidad de las reparaciones o del mantenimiento ante la carencia de medios? ¿Estaba el astillero demasiado presionado, con un amplio programa constructivo más el sostenimiento de buques? No nos consta que hubiera una intencionada disminución de la calidad de las obras allí realizadas. Los navíos nuevos, tras la controversia sobre si convenía la fábrica a la española o a la inglesa, eran sistemáticamente contruidos siguiendo las directrices ancestrales en el astillero. No hay que olvidar que el director de la fábrica era Pedro de Acosta, hermano del famoso asentista y constructor de la primera mitad de siglo, quien era un fiel defensor de la manera tradicional, es decir, a la española. Probablemente los problemas con el carenado de los navíos fueran normales. Pero llamaron mucho la atención precisamente ahora porque se estaban llevando a cabo demasiadas obras y en muy poco tiempo.

Montalvo era consciente de ello. Pero no cejó en su misión. Simplemente disfrutaba enviando informes a Arriaga indicando los progresos de la labra de nuevos navíos y avisando de nuevos proyectos. Eso era, precisamente, lo que Arriaga quería escuchar. Y, para presionar un poco más, Montalvo inquirió a Arriaga las causas de por qué no se usaba la grada que había abandonado el acabado navío *San Fernando*, que se encontraba vacía: el virrey, lisa y llanamente, no enviaba la asignación de 1764 y, por consiguiente, tan sólo con los préstamos no podía comenzar un navío nuevo. Bastante tenía con continuar la fábrica del *Santiago* y del *San Luis*, ambos aún en grada (17). Avisaba del peligro, pues desde 1764 no había un solo buque en el astillero que estuviera al día en sus pagos: sólo se había podido atender a lo más urgente. Por fin, en marzo llegó la fragata *Júpiter* con 150.000 pesos de México, y en mayo la *Perla* con otros 100.000 (18). Con ellos se pudo acometer la continuación del *San Luis*, al tiempo que se acababa, finalmente, el *Santiago*, que pudo ser botado el 7 de agosto de 1766 (19).

En vista de que la situación económica mejoraba lentamente, Montalvo pudo acometer nuevas construcciones, en este caso, dos navíos de 70 cañones. Los portes de los navíos habaneros iban aumentando progresivamente gracias a que los constructores en España se habían percatado de que la unión de la madera dura y resistente habanera permitía la elevación del tonelaje de los navíos sin que éstos perdieran eficacia. Las múltiples pruebas a que habían sido sometidos los navíos *Rayo* y *Fénix*, de 80 cañones, evidenciaron estas cualidades, aunque, eso sí, mejorando algunas condiciones técnicas. Para oficializar los nuevos pedidos, el 17 de noviembre se comunicó desde Madrid al virrey la decisión del monarca: La Habana debía construir cuatro navíos de 70 cañones, para lo que debía aportar el dinero necesario sin dilación (20).

(17) AGS, Marina 337, Montalvo a Arriaga, 25 de febrero de 1766.

(18) AGI, Santo Domingo 1863.

(19) AGS, Marina 336.

(20) AGS, Marina 336.

Como se puede ver, la presión iba en todas direcciones, ya que se trataba de recomponer lo más aprisa posible la Marina de Guerra ante los futuros enfrentamientos. Y, desde luego, La Habana era la clave.

Y la presión también generaba problemas de relaciones humanas. En efecto, la institucionalización de la Intendencia de Marina mejoró notablemente muchos aspectos burocráticos, pero enfatizó aún más las clásicas luchas intestinas por el poder y la influencia. Montalvo, como patriarca del astillero, quedaba parcialmente fuera de las disputas, si se exceptúan las habituales con el gobernador. Pero por debajo de él la lucha se hizo titánica. El constructor Pedro de Acosta no tuvo más remedio que quejarse amargamente a Arriaga por las presiones de Montalvo, pero aún más por las permanentes envidias que giraban en torno a las operaciones de control sobre la fábrica naval. Aludió a los tiempos anteriores, en los que ni los comandantes de escuadra ni los comisarios de marina se metían en el trabajo de los constructores (21). Se percibe una mal disimulada desazón con Montalvo quien, recordemos, no le recomendó para ocupar el puesto de su hermano Juan tras la muerte de éste. Por tal motivo, el constructor siempre estuvo a la defensiva, teniendo que lidiar con una situación que probablemente no le era agradable. Por un lado, debía cumplir sus órdenes (las de Montalvo), pero por otro estaba profesionalmente obligado a seguir las directrices que emanaban de las cabezas pensantes de Madrid, es decir, de los directores constructores, como Mullan o Gerbaut.

No tuvieron mucho eco las informaciones de Acosta sobre las «envidias» en el arsenal, antes al contrario. Justo al mismo tiempo se discutía profusamente en España sobre las bondades de las diferentes maderas para navíos de 70 cañones y de superior porte. La polémica fue realmente dura, pues cada sector defendía sus propias virtudes; ni los cartageneros de Levante, ni los cántabros, ni aun los andaluces eran capaces de ponerse de acuerdo en este sentido. Sólo había cierta unanimidad en reconocer la superioridad de las maderas cubanas. Y allí en España, lo mismo que en La Habana, también se ordenó la construcción anual de navíos de 70 cañones en los diferentes departamentos (22). En medio de tanta discusión, se ordenó, por razones desconocidas, el traslado del insigne Mateo Mullan desde Cádiz a La Habana como constructor jefe. Es de imaginar la contrariedad de Pedro de Acosta, quien llevaba allí más de una década al cargo de las fábricas, siguiendo los modelos y técnicas aprendidos con su hermano Juan, y que ahora quedaba en un segundo plano a las órdenes de un advenedizo, por lo demás, inglés. A Mullan se le ordenó continuar con planos españoles y siguiendo el modelo español de fábrica. Él era un viejo defensor del sistema inglés, así que había de dejarle claro cuáles iban a ser las prioridades técnicas a partir de ahora. Aunque iba en calidad de constructor jefe, se le indicó manifiestamente que, para los asuntos de corte de maderas, burocracia y fiscalización de dinero, estaría a las órdenes del intendente Montalvo (23).

---

(21) AGS, Marina 338, Pedro de Acosta a Arriaga, 9 de octubre de 1766.

(22) GONZÁLEZ, José Quintero: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2004, pp. 280-281.

(23) AGS, Marina 336, Arriaga a Mateo Mullan, 19 de diciembre de 1766.

Mullan no llegaría a La Habana hasta mediados de 1767, por lo que Acosta aún disponía de algunos meses de cierta libertad. Mientras tanto, a finales de 1766 seguía construyendo el navío *San Luis*, al tiempo que la tesorería no paraba de liberar enormes cantidades de dinero para la carena del navío *Brillante* y de las fragatas *Flecha*, *Astrea*, *Concepción* y *Júpiter*, que precisamente habían traído más caudal al astillero en recientes viajes desde Veracruz (24).

Dado que el máximo interés y preocupación a finales de 1766 y comienzos de 1767 era el dinero, Montalvo elaboró un notable y detallado presupuesto de las necesidades del astillero, con la idea de que sirviera como modelo a tener en cuenta por el virrey (y el ministro Arriaga) para futuras remisiones de numerario. Para la fábrica de dos navíos de 64 cañones y otros dos de 70 que debían proyectarse durante 1767, estimaba un coste, incluyendo armamentos, de 380.000 pesos. Otros 7.500 pesos debían ser utilizados para los dos pontones que se ocupaban de la limpieza del puerto, otros 8.000 para la subsistencia de los esclavos y 50.000 más para el apronto de maderas que debían ser enviadas a España, en concreto a los departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, donde las buenas maderas cubanas estaban siendo cada vez más usadas (25). Esto significaba que, según los cálculos del intendente, harían falta unos 445.500 pesos sólo en esos apartados. El problema era el resto del presupuesto, que dejaba bien claro que los costes del personal eran una parte muy significativa del pastel del astillero:

Al intendente de marina, 500 escudos al mes:	6.000 pesos
A 3 oficiales segundos de contaduría de marina, 50 escudos al mes:	1.800 pesos
A 3 contadores de navío a 40 escudos al mes:	1.440 pesos
A 4 maestros de jarcia con 30 escudos al mes:	1.440 pesos
A 1 oficial de arsenales con 35 escudos al mes:	420 pesos
A 1 guarda almacén con 60 pesos al mes:	720 pesos
A 1 auditor de guerra de marina con 60 pesos al mes:	720 pesos
A 1 escribano con 30 escudos al mes:	360 pesos
A 1 capitán de maestranza y constructor con 200 escudos al mes:	2.400 pesos
A 1 teniente de capitán de maestranza con 125 escudos al mes:	1.800 pesos
A 1 ayudante de constructor con 80 escudos al mes:	960 pesos
A 1 ayudante de constructor con 75 escudos al mes:	900 pesos
A 1 meritorio con 25 escudos al mes:	300 pesos
A 1 pensionario con 30 escudos al mes:	360 pesos
A 1 teniente de navío graduado con 65 escudos al mes:	780 pesos
A 1 alférez de navío con 25 escudos al mes:	300 pesos
A 1 contra maestre de construcción con 65 escudos al mes:	780 pesos
A 1 alférez de fragata graduado con 30 escudos al mes:	271 pesos

(24) AGI, Santo Domingo 1863.

(25) AGS, Marina 338, presupuesto fechado el 5 de noviembre de 1766.

A 1 maestro mayor de calafates con 50 escudos al mes:	600 pesos
A 2 contra maestres con 30 escudos al mes:	678 pesos
A 1 segundo contra maestro con 18 escudos al mes:	231 pesos
A 1 primero guardián con 18 escudos al mes:	231 pesos
A 2 patrones de lancha y bote a 10 escudos al mes:	317 pesos
A 1 despensero con 10 escudos al mes:	158 pesos
A 1 primer cabo de brigada con 132 reales y 12 mrds al mes:	174 pesos
A 1 guarda parque del astillero con 25 pesos al mes:	300 pesos
A 18 artilleros de mar destinados en arsenal para trabajos que se le ofrecieren, a 9 escudos al mes:	2.695 pesos
A 25 marineros con idem función a 7 escudos al mes:	3.292 pesos
A 4 grumetes con 4,5 escudos al mes:	436 pesos
A 1 armero con 10 escudos al mes:	158 pesos
A 1 teniente de fragata jubilado:	240 pesos
A 1 guarda almacén jubilado:	480 pesos
A 1 maestro de jarcia jubilado:	240 pesos
A 1 primer cirujano jubilado:	280 pesos
A la viuda de un alférez jubilado:	120 pesos
A 1 grumete jubilado:	27 pesos (26)

Este listado presupuestario es doblemente útil. Primeramente indica la cantidad de dinero que costaba cada uno de los funcionarios remunerados en el seno del astillero, y en un segundo nivel especifica el número de personas vinculadas directamente con la construcción naval, a sueldo fijo de la Intendencia. En total, 83 personas (no se incluyen los jubilados, por ser su número siempre cambiante), que formaban el personal principal del arsenal y que en conjunto suponían un desembolso anual para las arcas que regía Montalvo de 31.024 pesos. A esta cantidad, obviamente, habría que añadir los cientos de trabajadores especializados del arsenal, desde calafates hasta artesanos de todo tipo, más las varias centenas de esclavos negros y los varios miles (con suerte algunos cientos solamente) de marineros y oficiales de los buques de tránsito anclados en el puerto, y que lógicamente había que mantener. Las cantidades que absorbía este último grupo eran realmente fabulosas, como se verá en el apartado dedicado al análisis económico. Por lo pronto, este informe demuestra que las preocupaciones económicas de Montalvo no constituían, en absoluto, un asunto menor ni una exageración. Sencillamente era tal la cantidad de gente que trabajaba de manera directa o indirecta para el arsenal, que en no pocos casos sus pagas y su sustento se convertían en la prioridad número uno, por encima incluso de las órdenes de construcción naval.

Por consiguiente, las cantidades presupuestadas por Montalvo para 1766 ascendían, sólo en el apartado de construcción y personal funcionario de primer orden, a 477.911 pesos. A esa cantidad habría que añadir no menos de 309.515

---

(26) *Ibidem.*

pesos por los gastos que había causado la escuadra en ese año, más otros gastos menores. El marqués de Croix, a la sazón nuevo virrey desde finales de 1766, se encontró con la desagradable sorpresa de recibir un informe extraordinariamente completo y que no dejaba lugar a dudas en cuanto a las necesidades del astillero. Por si fuera poco, se le informó de que su antecesor había dejado sin pagar varias importantes cantidades destinadas, en teoría, al arsenal, con lo que las obligaciones presupuestarias fueron, nada más empezar, enormes.

Montalvo, por consiguiente, no dejaba de presionar, especialmente desde que tuvo noticia de los nuevos planes de Madrid. En efecto, la orden de 17 de noviembre de 1766 especificaba la necesidad de construir cuatro nuevos navíos al año del porte de 70 cañones, algo que ya se llevaba haciendo en España algunos meses. También recibió la noticia de que prontamente llegaría a La Habana el constructor jefe Mateo Mullan, con órdenes claras de acelerar la fábrica naval y acometer la construcción de navíos de mayor porte. Se subrayaba la necesidad de tener adelantados el corte de madera, al fin y al cabo el elemento principal, ya que el nuevo plan prometía aumentar el ritmo en La Habana como nunca antes se había hecho. Montalvo abrió dos nuevos cortes de madera y trató de aumentar el porte del navío que se estaba acabando, el *San Luis*, de 80 a 90 cañones (27). La idea era evidente: si había que construir navíos mayores, y según sus planos lo ya construido en el *San Luis* podía servir para un buque mayor, ¿por qué no transformarlo sobre la marcha y ahorrar dinero? Recibió una negativa contundente, precisamente de su antiguo rival, Juan Antonio de la Colina, quien ahora ostentaba un importante cargo en La Carraca como técnico naval. Para Colina no había lugar a discusión: los planos del *San Luis* eran intocables, y los nuevos navíos de gran porte se tenían que construir por entero sobre la base de planos novedosos (28).

A Montalvo le esperaban más sorpresas en el nuevo año de 1767. No sólo debía multiplicar la fábrica naval y lidiar con el nuevo virrey, sino que además pronto llegaría el nuevo constructor Mullan acompañado del propio Juan Antonio de la Colina, quien tras su juicio por el desastre de 1762 había quedado no sólo limpio, sino que se le había ascendido y nombrado nuevamente jefe de escuadra de La Habana. En efecto, por real orden de 13 de abril de 1767, Colina fue nombrado jefe de la escuadra de La Habana, con algunas funciones burocráticas excepcionales. Se le encomendó la tarea de enviar a España anualmente varios miles de pesos en madera cubana para el reparo y construcción en la Península, así como inspeccionar los cortes de madera en la Jagua, vigilando su calidad y cantidad. Se le dejaron manos libres, junto con el conde de Macuriges, para decidir sobre los asientos de construcción, y se le conminó a construir lo más rápidamente posible dos fragatas siguiendo los planos de Gautier. Se le dejó muy claro que estaba bajo las órdenes directas del virrey, lógicamente, excepto que éstas chocaran con las órdenes regias (29). Este nombramiento,

(27) AGS, Marina 338, Montalvo a Arriaga, 30 de octubre de 1766.

(28) AGS, Marina 338, Colina a Arriaga, 30 de marzo de 1767.

(29) AGS, Marina 772, Madrid, 13 de abril de 1767.

junto con la llegada de Mullan, no debió de causar alborozo a Montalvo. Acostumbrado a dirigir directamente los negocios del arsenal, ahora se veía fiscalizado, aunque sólo fuera parcialmente, por Colina. No hay que olvidar que ya tuvo problemas con él unos años antes, precisamente por los mismos asuntos.

Mientras esto sucedía, entre finales de 1766 y comienzos de 1767 se continuaba, obviamente, con la construcción del *San Luis*, así como con el corte y preparado de maderas para los futuros pedidos. En este sentido, poco antes había sido desguazado el navío *Tridente* por su mala conservación, con la idea de utilizar sus maderas en los nuevos navíos (30). Aunque la construcción avanzaba a un ritmo aceptable, estaba claro que los cambios estructurales que se avecinaban en el astillero supusieron, en cierta medida, un paréntesis entre tanta actividad.

En enero de 1767 le fue comunicada a Pedro de Torres la orden de trabajar en La Habana bajo las órdenes directas de Mullan (31). Esto suponía, a efectos prácticos, que el sufrido Pedro de Acosta pasaría del primero al tercer plano en cuanto a la dirección técnica de la fábrica naval. Cuando llegase el constructor jefe, Mullan, su segundo, Pedro de Torres (quien ya antaño tuvo problemas con Juan de Acosta), ocuparía el puesto de segundo constructor, por lo que Acosta pasaría a ostentar solamente el empleo de ayudante, sin duda una humillación desmedida para quien se había encargado de la dirección de las obras desde 1754 de manera ininterrumpida. Montalvo, consciente de todos estos cambios, frenó la continuación del programa constructivo hasta que el propio Mullan hubiese llegado. Además, era consciente de que no debía comenzar con mal pie su relación con el nuevo constructor jefe y con el ya para él conocido Colina. Por eso, los primeros meses de 1767 los dedicó el intendente a continuar con el acopio de maderas, al tiempo que se iba finalizando el *San Luis*. Por supuesto, no cejó de solicitar dinero en abundancia al virrey, ya que intuía que con la llegada de los nuevos personajes los costes se dispararían en la misma proporción que los proyectos de fábrica de nuevos navíos. Montalvo desconocía cuáles eran los planes de Mullan, pero su experiencia le decía que probablemente vendría con suficiente ambición y ganas de agradecer al rey su nombramiento, y nada mejor para hacerlo que construir grandes y costosos barcos.

En febrero, Montalvo comunicó el cese de la actividad referente a nuevas construcciones en tanto no recibiera los 380.000 pesos necesarios para los cuatro navíos anuales, y mientras Mullan no llegase de España (32). Obviamente, esto no supuso un cese completo de la actividad, ya que el *San Luis* se estaba rematando y las maderas se amontonaban en los almacenes. A principios de la primavera ya había 14.000 piezas preparadas en los diferentes almacenes y otras 7.000 listas en sus lugares de corte para ser trasladadas al astillero (33). Su principal problema, obviamente, seguía siendo el dinero, y por eso

---

(30) AGS, Marina 772, orden de desguace de 3 de julio de 1766.

(31) AGS, Marina 772, orden de 27 de enero de 1767.

(32) AGS, Marina 338, Montalvo a Arriaga, 23 de febrero de 1767.

(33) *Ibidem*.

informó de que esto último se estaba haciendo gracias a que los vecinos habían vuelto a prestar algo de dinero para la continuación de las obras más urgentes del arsenal.

Finalmente, el constructor y capitán de fragata Mateo Mullan comunicó a la Corte el 30 de agosto de 1767 su llegada a La Habana. Nada más llegar se puso manos a la obra, y por acuerdo adoptado el 14 de agosto de 1767 entre el intendente de Marina, conde de Macuriges, y el jefe de escuadra Juan Antonio de la Colina, decidió la construcción de un navío de tres puentes en cuanto fuese botado el *San Luis* (34). También se decidió acometer tan pronto como fuera posible la construcción de otro navío de 70 cañones siguiendo los planos del *San Genaro*. La idea original que presidía este proyecto era la de correr una tercera cubierta, aumentando ligeramente las dimensiones y el coste de los navíos de la clase de 80 cañones. Ésta era al menos la intención de Colina. Pero la llegada de Mullan, tal como podía intuir Montalvo, modificaría todo, pues en contra de este proyecto prevaleció el del irlandés de construirlo enteramente desde el principio y sobre planos nuevos. La jerarquía se impuso: Montalvo no tenía nada que decir al respecto, pues no eran su función las discusiones técnicas. Pero, no bien estuvo claro el proyecto, volcó todas sus energías en que el flamante navío de tres puentes, el futuro *Santísima Trinidad*, saliese adelante.

Por lo pronto, se adelantó el corte de maderas, antes incluso de recibir la orden oficial de Madrid para el inicio de buque de tan alto porte, mientras se acababa el *San Luis* que, finalmente, pudo botarse el 30 de septiembre de 1767. El problema surgió en ese momento, cuando Colina se dio cuenta de que no tenían tripulación suficiente para el navío recién botado. Para un buque de ese tipo, de 80 cañones, se requería una tripulación de más de 500 hombres, y en ese instante sólo disponían de 80 hombres de mar, 61 de batallones y 9 de artillería, que habían sido dejados en La Habana por el navío *Firme* meses atrás (35).

La orden de comienzo del navío de tres puentes llegó finalmente el 23 de octubre de 1767. Sin embargo, había sido tanta la impaciencia de los diversos actores del astillero con respecto a este navío que ya en ese mismo mes, sin haber recibido aún la orden oficial, se había plantado la quilla en la grada que había dejado libre el *San Luis*. Pero ocurrió un hecho inesperado: la muerte de Mateo Mullan, el 25 de noviembre, de «vómito prieto o negro», sumiendo en la mayor consternación a las autoridades. Mullan dejaba tan sólo delineado el navío desde la varenga maestra para popa, la quilla empernada sobre los picaderos, la roda labrada y el codaste. El conde de Macuriges, a la vista de la situación, decidió el 27, dos días después del fallecimiento, que Ignacio Mullan, hijo del constructor y que le había acompañado en el viaje a La Habana, se encargase del diseño de los planos, la ejecución de los gálibos y la delineación del buque, mientras Pedro de Acosta sería el responsable de la forma de fortificarlo a la española y de la dirección general de las obras.

(34) AGS, Marina 338, Montalvo a Arriaga, 14 de agosto de 1767.

(35) AGS, Marina 338, Colina a Arriaga, 14 de agosto de 1767.

Como bien se podía imaginar, los inicios de un «gigante» de 112 cañones acrecentaron las preocupaciones financieras y burocráticas del intendente, al fin y al cabo el único con potestad en este sentido. Ni Mullan hijo, ni Acosta ni Colina podían decidir ni solicitar el presupuesto de marina, y sólo en aspectos referentes a contrataciones de maderas tenía Colina la posibilidad de fiscalizar al intendente. Además, como había gradas disponibles, en el otoño de 1767 se comenzaron otros dos navíos de 70 cañones, lo que aumentaba enormemente los costes finales. Nada más comenzar la construcción del navío de 112 cañones, Montalvo solicitó al virrey el pertinente presupuesto para el año 1767, presupuesto que él mismo modificó al alza «con motivo del establecimiento aquí del jefe de escuadra Juan Antonio de la Colina, constructores, comisarios y demás» (36). No debió de causar satisfacción al virrey recibir una petición de ese tipo, pues Montalvo elevó la cantidad necesaria para ese año de 1767 a nada menos que 938.545 pesos, en los que se incluían los 380.000 de los cuatro navíos ordenados construir anualmente, más las nuevas eventualidades. Nunca se había solicitado una cantidad tan elevada. Y eso que durante todo el año de 1767 llegaron de México más de 800.000 pesos para la Marina. Aunque las lacónicas peticiones de Montalvo pudieran estar sustentadas en hechos razonables y ciertos, la disyuntiva para el virrey era evidente. El problema para éste era que Montalvo no sólo solicitaba esas cantidades para el año que finalizaba de 1767, sino que incluía presupuesto estimativo de lo que tendría que llegar de México durante el transcurso de 1768, para que la fábrica naval no se parase, entre otras facetas propias del astillero. Se consideraba imprescindible que llegaran nada menos que 685.184 pesos, sobre todo teniendo en cuenta las obligaciones: 1 navío de tres puentes, 2 fragatas ordenadas construir, y 3 de los 4 navíos anuales que aún no se habían acabado (37).

Por esta razón, desde comienzos de 1768 la principal prioridad fue el dinero y la madera para los muchos buques que se estaban haciendo. Pero también desde Madrid, sabiendo los enormes costes que estaba teniendo el nuevo plan de rearme naval, se incidió mucho en la fiscalización del gasto público. Se requirió al intendente para que enviara mensualmente extracto de las entradas y salidas de dinero, algo que no sólo no gustó a Montalvo sino que le molestó especialmente. ¿No era su misión como intendente de Marina la fiscalización particular del gasto público pasando por los controles del Tribunal de Cuentas como de costumbre? ¿Por qué ese control exhaustivo? Desconocemos las razones últimas de esta petición desde Madrid, de 23 de octubre de 1767, y ni tan siquiera sabemos si Colina tuvo algo que ver, pero lo cierto es que sirvió para que Montalvo pusiera en entredicho, precisamente, las carencias financieras del astillero.

El intendente, en un tono eminentemente explicativo, informó a Arriaga de la imposibilidad de efectuar informes mensuales de la tesorería, entre otras cosas porque la mayoría de los meses no se producía ninguna entrada, sino

---

(36) AGS, Marina 341, Montalvo al marqués de Cruillas, 24 de diciembre de 1767.

(37) *Ibidem.*

sólo gastos. Por consiguiente, consideraba esta medida fuera de lugar y una pérdida de tiempo, y más en las circunstancias concretas del astillero. Es más, se permitió recordarle al ministro que, según la instrucción de 14 de noviembre de 1766, capítulo 10, bastaba con enviar a España un extracto anual de las cuentas de la tesorería de Marina, como, por otra parte, siempre se había hecho. Pero, además, Montalvo, con la habilidad que le había caracterizado siempre, inquirió al ministro acerca de las dificultades de un astillero como el de La Habana, que tenía obligaciones de «construcción, carena de bajeles, sueldos, jornales, compras, edificios y demás extraordinario», y sin embargo siempre disponía de dinero en efectivo para los asentistas y contratistas. Indicó con claridad que gracias a su forma de fiscalizar las cuentas siempre disponía de algún líquido para pagar a los asentistas, ya que éstos no trabajaban ni efectuaban sus contratos si no se les pagaba en tiempo y en metálico. Obviamente, el lado negativo era que, con esta medida, obligaba al astillero o, mejor dicho, a la tesorería del astillero, a deber siempre enormes sumas a mucha gente, en especial a los prestamistas, marineros, oficiales y demás personal (38). Dicho de otra forma, Montalvo hacía lo único que podía para evitar el colapso total del arsenal, que era pagar a los asentistas ante la amenaza de no cumplir sus contratos. Y, de todos los asentistas, señalaba como los más «peligrosos» a los de la madera, quienes sin dinero sencillamente no cumplían sus tratos.

A las obligaciones del intendente, que de por sí ya eran enormes, se les unió la de enviar anualmente a España 40.000 pesos en las mejores maderas cubanas. Esto suponía una nueva interferencia en los planes de fábrica naval, ya que mucha de esa madera podía ser usada por los constructores en ese momento. Esto explica parcialmente el porqué de las demoras que desde 1768 sufrieron muchos de los navíos construidos en La Habana, y más ahora que se construían tres navíos al mismo tiempo. Aunque el navío más importante era el *Santísima Trinidad*, cuyo nombre definitivo le fue comunicado a Montalvo por real orden de 12 de marzo de 1768, lo cierto era que los otros dos navíos, el *San Francisco de Paula*, de 70 cañones, y el *San José*, de igual porte, absorbían ingentes cantidades de dinero. Hay que considerar además que desde el 1 de enero de 1768 Julián Arriaga había modificado el situado permanente que el astillero debía recibir de México, fijándolo en 600.000 pesos anuales (39), sin duda en un intento de limitar los costes y de evitar las crecientes peticiones de dinero de Montalvo. Arriaga quería navíos, muchos navíos, y buenos navíos, pero lo más baratos posible. Sin embargo, muchas debieron de ser las quejas, pues el 2 de febrero, justo un mes después, elevó esa cantidad a 700.000 pesos anuales, aunque, lógicamente, una cosa eran las órdenes y otra muy diferente el cumplimiento de las mismas.

Al comenzar la primavera de 1768 la construcción del navío de 112 cañones sufrió un inesperado revés. Pedro de Acosta, el director de las obras

---

(38) AGS, Marina 341, Montalvo a Arriaga, 6 de febrero de 1768.

(39) AGI, Santo Domingo 1973.

después de la defunción de Mateo Mullan, murió también de forma inesperada. Este suceso puso al joven e inexperto Ignacio Mullan al frente de la magna obra, aunque, eso sí, ya usando los planos de su padre y de Acosta, quien pudo finalizarlos antes de su muerte.

En marzo el *Santísima Trinidad* tenía ya todas las armazones de baliza, y la mayor parte de las intermedias de primer y segundo orden, mientras que el *San Francisco de Paula* estaba más o menos como el anterior. Algo más retrasada estaba la continuación del *San José*, que sólo estaba en quilla y al que se le había levantado la roda (40). El problema estribaba en el cuarto navío proyectado, cuya fábrica Montalvo no se decidía a comenzar en tanto no le aseguraran los dineros desde México, y eso que la mayor parte de las maderas estaban ya preparadas (41). De hecho, finalmente no se decidió iniciarlo ante las escasas perspectivas de contar con todo el dinero, habida cuenta la limitación presupuestaria que había impuesto Arriaga. En cualquier caso, sí se comenzó, para aprovechar la grada libre, un nuevo paquebote, de nombre *San Francisco de Paula*, que debía ser destinado al transporte de madera, en tanto que las obras de los tres navíos continuaban a un buen ritmo durante el verano de 1768 (42).

Con respecto al *Santísima Trinidad*, surgió una extraña polémica durante el verano de 1768. Colina, que al principio no había estado muy de acuerdo con la idea de construir navíos de tres puentes en La Habana, informó a Madrid de que desconocía realmente las ventajas de este buque. Según su opinión, hubiera sido mejor y más barato continuar con la fábrica de navíos de 80 cañones como el *San Luis*, cuyas características habían sido muy buenas.

Tanto el constructor jefe de ese momento, Ignacio Mullan, como sus dos ayudantes, Juan de Mora y Vicente Morand, tuvieron que escribir un informe en el que se especificaba con claridad que las diferencias estructurales entre el *San Luis* y el *Santísima Trinidad* eran tan pequeñas que compensaba sobradamente el ligero aumento de gastos, pues el tres puentes tendría una potencia de fuego muy superior, de 112 cañones. Contaron con el apoyo del conde de Macuriges, posiblemente para tratar de limitar la influencia de su más enconado rival en el astillero, y el asunto quedó aclarado. Pero el informe ha permitido conocer con exactitud las dimensiones principales de ambos navíos, lo que ayuda a comprender el gran esfuerzo tecnológico de fabricar un navío de 112 cañones con unas dimensiones casi idénticas a otro de 80:

	<i>San Luis</i>	<i>Santísima Trinidad</i>	Diferencia
Eslora de alefriz a alefriz	98,1	100,1	1,23
Quilla de codillo a codillo	88	85,6	2,18
Manga	26,16	27,0	0,8
Puntal	13,8	13,12	0,4
Plan	13,8	13,12	0,4

(40) AGS, Marina 341, informe de 7 de marzo de 1768.

(41) AGS, Marina 341, Colina a Arriaga, 8 de mayo de 1768.

(42) AGS, Marina 341, informe de 8 de mayo de 1768.

Astilla muerta en el plan	0,16	0,12	0,4
Caladas de agua a popa	13,3	13,0	0,3
Idem a proa	11,4	12,6	1,2 (43)

Teniendo en cuenta la importancia histórica del momento, y que se estaba construyendo el mayor navío de guerra jamás botado en un astillero español, vamos a pasar a describir el proceso de obras a octubre de 1768:

«Navío de tres puentes *Santísima Trinidad*

Se concluyó perfectamente su primera cubierta, y para rematar la segunda se están ajustando y clavando sus respectivos tablones. Se hallan abiertas las portas de su segunda batería y entabladas todas sus chazas de entrepuentes. Se han ajustado y clavado mucha parte de los durmientes de su tercera cubierta. Se han fabricado todos sus palos principales, sus masteleros y verga mayor. Se haya preparado todo su cureñaje y se ha fabricado su lancha y bote. Se halla estepeada de firme su primera cubierta.

»Navío de 70 cañones *San Francisco de Paula*

Se están sentando y clavando los tablones de segunda cubierta para rematarla, y no lo está preciso ya por haber sido preciso ocurrir a la composición del canal de la Sierra de agua. Se han ajustado y clavado sus durmientes de alcázar y castillo, y mucha parte de sus bajos. Se han entablado sus chazas de entrepuentes por dentro y por fuera. Se han abierto las portas de su segunda batería. Se hallan fabricadas sus embarcaciones menores. Se trabaja en formar su arboladura. Se halla preparado todo su cureñaje y la mayor parte de su obra blanca y escultura.

»Navío del mismo porte *San José*

Se halla enteramente lleno de todas sus armazones, cerrada su popa y proa y se están acabando de sentar y clavar sus cintas principales. Se halla entablada hasta los durmientes de baos del aire. Se han ajustado y clavado todos sus durmientes y contradurmientes de primera cubierta» (44).

Aunque se trabajaba fundamentalmente en la fábrica de estos navíos, el astillero siguió sosteniendo a las escuadras que iban y venían por el Caribe. A finales de año ya se habían acondicionado y carenado la fragata *Juno*, el navío *Santiago* y otras embarcaciones menores. Los informes se multiplicaron a finales de 1768 con referencia a la actividad, a todos los niveles, en el astillero. Madrid quería saber con certeza no sólo cuánto se gastaba, sino también cómo y en qué buques. La fiscalización de la fábrica naval llegó en esta etapa a los momentos probablemente más elevados de la historia reciente del astille-

(43) AGS, Marina 342, informe de Mullan, Mora y Morand de 29 de agosto de 1768. Las medidas, en codos, y las fracciones, en pulgadas.

(44) AGS, Marina 342, Montalvo a Arriaga, 6 de octubre de 1768.

ro. Y Montalvo solo se mostraba cómodo cuando podía ofrecer una larga lista de construcciones a su favor. Trataba, en la medida de lo posible, de disimular los enormes costes que ocasionaba el astillero en la carena, resguardo de navíos y pagas del personal. Aunque formaba parte de su actividad como astillero principal de América, el intendente sólo estaba interesado en mostrar las grandes realizaciones bajo su mandato. Por eso, cuando se le requirió para que diera cuenta de los gastos, entradas en tesorería y demás actividad reciente en el astillero, se mostró eufórico mostrando las construcciones desde que España recuperó la soberanía sobre La Habana en el verano de 1763:

«Navíos de 80 cañones: *San Carlos*, *San Fernando* y *San Luis*.

Navíos de 64 cañones: *Santiago*.

Buques de 42 codos de quilla para el transporte de madera y que pueden montar entre 16 y 20 cañones: *San Julián*, *San Joaquín*, *San Lorenzo*, *San Antonio* y *Santa Rosalía*.

Paquebote de 44 codos para traer arboladuras de Coatzacoalcos: *San Francisco de Paula*.

Navíos en construcción: *Santísima Trinidad*, de tres puentes y 112 cañones, y *San Francisco de Paula* y *San José*, ambos de 70 cañones de porte» (45).

Con tanta construcción no es extraño que uno de los principales problemas fuera la madera. Ésta era una auténtica obsesión para Montalvo. A principios de 1769 empezó a tener algunas dificultades con el suministro, pero peor aún fueron los reproches que ciertos sectores de la ciudad le hacían por su política de cortes en los alrededores de La Habana. Hubo comerciantes, especialmente los relacionados con el sector azucarero, que le recriminaron su tendencia a esquilmar los montes en beneficio exclusivamente de la construcción naval, sin atender a las peticiones de madera del resto de la población. Éste no era un tema fácil para el intendente, y menos desde que el rey le informó de que no debía usarse demasiada madera para hacer cajones comerciales para el azúcar, ya que le constaba que se destruían grandes árboles para usar sólo pequeñas partes de él. Montalvo tenía, por consiguiente, que hacer valer sus órdenes de rearme naval, que para él eran prioritarias, pero al mismo tiempo debía contentar a una población que, no hay que olvidarlo, en épocas de necesidad era la única capaz de aportar dinero a la tesorería de Marina.

Montalvo hizo uso de su experiencia y de la historia reciente. Recordó que ya en 1733, en tiempos del gobernador Martínez de la Vega, se llegó a un acuerdo entre las diferentes partes en disputa por la madera habanera, reservando determinados montes exclusivamente para uso de la población. Sólo la práctica desvirtuada de esta disposición era la que había hecho modificar la costumbre y provocar incidentes. Por eso, no le costó demasiado trabajo convencer a los respectivos gremios de que la solución pasaba por ahí de nuevo. Según su opinión, el problema se había producido porque, sin consul-

---

(45) AGS, Marina 341, Montalvo a Arriaga, 6 de octubre de 1768.

társelo y sin atender a una práctica ancestral, algunos gobernadores y la Intendencia del Ejército habían concedido licencias de corte que obstaculizaban claramente el uso de maderas para el astillero. Era, por consiguiente, un asunto de injerencia de otras personalidades en asuntos de gran importancia para el futuro del arsenal (46).

Aunque el asunto quedó zanjado a finales de enero de 1769, se había puesto el primer grano en el camino para futuras controversias. Al intendente no le gustaba en absoluto sentirse controlado por otros oficiales reales, que además nada tenían que decir, al menos oficialmente, en los asuntos de fábrica naval. Montalvo había sido tan expeditivo con sus comentarios que muy probablemente éstos fueran el origen de futuros choques jurisdiccionales. Llegó a tener incluso un grave problema con el marqués del Real Agrado por este asunto, ya que este dueño de ingenios azucareros había sufrido graves daños en sus haciendas por causa del huracán de 1768, en el que por lo visto quedaron destruidos varios cientos de ingenios (47). El marqués trató de hacer acopio de madera sin consultar a nadie, incluso usando la de los bosques cercanos al puerto que se necesitaban para la fábrica de bajeles. Montalvo tuvo que denunciarlo, y tras un largo proceso, la justicia dio la razón al intendente y el marqués se vio obligado a pagar los daños causados. Aunque este enfrentamiento no se daría habitualmente en época de Montalvo, sí evidenciaba que había una relación causa-efecto entre los problemas con la madera y el aumento de la fábrica naval. La población estaba francamente contenta con la actividad económica que giraba en torno al arsenal, de la que todos, de una forma u otra, salían beneficiados. Pero no era la única actividad económica en La Habana, y cuando los dueños de ingenios y otros comerciantes empezaron a necesitar cada vez más madera para sus propios fines (recuérdese que en 1765 se produjo ya la primera liberalización comercial entre Cuba y la Península), los problemas se multiplicaron. Cuando las necesidades de madera fueron muy fuertes, el choque solía acabar en los tribunales.

Mientras tanto, en la primavera de 1769, el final de las obras de los navíos en construcción empezaba a vislumbrarse. El *Santísima Trinidad* tenía ya arbolado el castillo y se estaba trabajando en el alcázar, y el *San Francisco de Paula*, casi acabado, estaba a la espera de remates varios y obras de carpintería menor. Por su parte, en el *San José* se estaba entablado aún la primera cubierta. Otros buques sobre los que se estaba trabajando frenéticamente eran la fragata *Santa Lucía*, de 26 cañones, y una chata para la construcción de maderas (48).

Aunque los problemas económicos eran acuciantes, Montalvo pudo conseguir nuevamente de varios vecinos de la ciudad un préstamo de 80.000 pesos en tanto venían los dineros mejicanos. Posteriormente, incluso se otorgarían más empréstitos, ya que desde el virreinato en todo el año de 1769 apenas

---

(46) AGS, Marina 349, Montalvo a Arriaga, 25 de enero de 1769.

(47) AGI, Cuba 1097, informe de 23 de octubre de 1768.

(48) AGS, Marina 344, informe de 8 de abril de 1769.

llegaron algo más de 300.000 pesos. Con esa cantidad, y teniendo en cuenta el ritmo constructivo, más el carenado de varios navíos, era imposible la conclusión satisfactoria de los buques en grada.

Al fin, los tres navíos fueron acabados en el transcurso del año. El *San Francisco de Paula*, botado oficialmente el 12 de enero de 1769, fue concluido completamente, incluso en los pequeños detalles, en octubre. El *Santísima Trinidad* pudo ser solemnemente botado, a las once y media del 2 de marzo de 1769 (49), con las siguientes dimensiones: eslora, 213 y 2/3 de pies de Burgos (61,40 m); quilla, 182 y 5/12 de pies (52,72 m); manga, 57 y 3/4 de pies (16,59 m); puntal, 28 y 11/12 de pies (8,31 m); arqueó 4.902 toneladas (7.443,69 m<sup>3</sup>), con un lastre de 1.546 quintales (71,12 t). Según Colina, en escrito de 30 de septiembre de 1768, las medidas eran: eslora de alefriz a alefriz, 100 codos (57,47 m); quilla de codillo a codillo, 85 codos y 6 pulgadas (48,99 m); manga, 27 codos (15,52 m); puntal, 13 codos y 12 pulgadas (7,76 m); plan, 13 codos y 12 pulgadas (28,74 m); astilla muerta con el plan, 12 pulgadas (28,74 cm); luz de cada porta de popa a proa, 1 codo y 17 pulgadas (0,98 m); calado a popa, 13 codos (7,47 m), y a proa, 12 codos y 6 pulgadas (7,18 m). El coste de fábrica, es decir, el maderamen, fue de 48.471 pesos (50). Sin embargo, el coste definitivo, incluyendo mano de obra, clavazones, velamen y demás, estuvo en torno a los 156.085 pesos. En el primer velamen incluía, además del normal, cebadera, sobrecebadera y periquito de sobremesana. Tenía previsto inicialmente montar 30 cañones de a 36 libras de peso de la bala, 32 de a 24, 32 de a 12, y 22 de a 8, aunque en el primer viaje a la Península montó provisionalmente 32 cañones de a 24 y 14 de a 8. La dotación alcanzaba los 960 hombres.

Finalmente, el *San José* se botó el 14 de diciembre de 1769, siendo acabado en sus pequeños detalles a principios de 1770 (51). Su coste total fue de 106.583 pesos (52). Hacía veinte años que en el astillero de La Habana no se botaban tres navíos en el mismo año. Y era la primera vez que se construía un tres puentes completamente, y además usando madera cubana. El esfuerzo había sido ímprobo, pero la felicidad alcanzó a toda la ciudad. La botadura del *Santísima Trinidad* se convirtió, de hecho, en un gran espectáculo. Era un navío imponente, en el que se había trabajado durante más de dos años. En condiciones normales, un navío de este porte podría haber sido concluido en un año, pero la actividad en el astillero no se centraba exclusivamente en este buque, y absorbía enormes cantidades de dinero y de trabajo humano. Sin embargo, Montalvo y La Habana dejaron claro que allí se podían construir grandes e imponentes buques, a la manera tradicional y con las ventajas de la madera cubana. Es cierto que siempre habría problemas financieros, pero en aquel momento se sabía que tenían solución, al menos a corto plazo.

(49) AGS, Marina 342.

(50) AGS, Marina 349, informe de 29 de agosto de 1772.

(51) *Ibidem*.

(52) AGS, Marina 349, informe de 29 de agosto de 1772.

Por real orden de 30 de marzo de 1769 el *Santísima Trinidad* fue destinado al departamento de Ferrol, y a propuesta de Juan Antonio de la Colina se nombró primer comandante al capitán de navío Joaquín de Maguna Echezarreta, que tomó posesión del mando el primero de diciembre de 1769. Salió de La Habana para su nuevo destino, e inspecciones técnicas, el 19 de febrero de 1770, en compañía del *San Francisco de Paula*, pero hicieron la travesía con independencia por haber varado el segundo a la salida. Fondeó en Vigo el 12 de abril, de arribada, con averías en las vergas de los palos de trinquete y de mesana. Una vez reparado provisionalmente gracias a los auxilios proporcionados por el *Guerrero*, salió a la mar en conserva de este navío el 9 de mayo y entró en Ferrol el 15.

Tanta actividad había dejado al astillero exhausto, al menos de madera. Los almacenes quedaron bastante bajos de tablamentos para navíos de portes grandes, aunque Montalvo pudo informar de que al menos quedaban 33.247 piezas para navíos de 60 y 70 cañones (53). Como las órdenes originales hablaban de la fábrica de cuatro navíos al año, de 70 y 60 cañones, el volumen existente en almacenes permitía acometer nuevas fábricas. Afortunadamente para el intendente, no se envió desde Madrid ninguna orden indicando la fábrica de otro tres puentes, pues en ese caso habría sido muy difícil empezarlo antes de medio año.

Aunque no se había recibido ninguna contraorden desde Madrid, lo que significaba que el plan original de fábrica naval se mantenía inalterado (es decir, cuatro navíos al año), un inesperado acontecimiento a principios de 1770 vino a corroborar la capacidad de iniciativa y el grado de independencia de que gozaba el intendente Montalvo. En enero de 1770 un correo procedente de España hizo correr la voz en La Habana de que el rey había expedido órdenes para cancelar el programa constructivo habanero, y que toda la madera se remitiera a España. Se desconoce el origen de este comentario, y ni tan siquiera sabemos el grado exacto de extensión que alcanzó. Lo que sí está claro es que se trataba de una falsa noticia, tal vez malintencionada. Sin embargo, llegó a oídos de Montalvo, quien mostró una gran preocupación. Su lógica de intendente, su experiencia y el grado de implicación económica de la ciudad para con el astillero le hicieron llegar a la conclusión de que, aunque la noticia era falsa, podría tener graves consecuencias entre los prestamistas y comerciantes locales. Supo captar enseguida que un bulo como ése tendría un efecto muy negativo entre la población y entre la enorme masa de trabajadores del arsenal que, sencillamente, tratarían de buscar su sustento en otra parte. Le preocupaba sobremedida que los ricos y comerciantes de la ciudad, que al fin y al cabo habían sido los que con sus préstamos de los dos últimos años habían posibilitado la finalización del *Santísima Trinidad*, entre otros buques, decidieran no dar ni un peso más al arsenal. Las consecuencias que esto tendría serían catastróficas, porque sin metálico inmediato todas las obras, desde la fábrica de la fragata *Santa Lucía* hasta la carena de buques, quedarían

---

(53) AGS, Marina 344, informe de 11 de mayo de 1769.

paralizadas. Montalvo consideraba que una simple negación de la noticia podría no causar el efecto deseado. Muchos podrían suponer que el intendente mentía para así conseguir el dinero con que acabar lo ya iniciado.

Por tal motivo, el intendente consideró que la mejor manera de evitar que el comentario se extendiera y hacer ver a la población que todo era una noticia falsa era iniciar de manera inmediata la construcción de nuevos navíos, incluso sin esperar la aprobación expresa de Madrid. La idea era tan original como brillante. ¿Quién daría crédito a la noticia de que iban a cerrar el arsenal si se acababa de comenzar dos nuevos navíos? Montalvo, para evitar problemas, comentó la idea al jefe de escuadra Colina, quien estuvo de acuerdo en que era la mejor solución. Como no disponía de dinero suficiente para mantener un elevado ritmo constructivo, ideó la artimaña de alternar la fábrica de los carpinteros por semanas, de manera que todos pudieran cobrar, la actividad no decayera y la población viera que, efectivamente, se trabajaba en nuevos navíos (54).

Sin esperar respuesta de Madrid, el intendente inició la construcción de dos nuevos navíos a finales de enero de 1770, uno de 70 cañones y otro de 60, siguiendo los planos respectivos del *San José* y del *San Genaro*. Y la artimaña funcionó. Porque pudo conseguir casi de inmediato un préstamo de 20.000 pesos que le permitió seguir mientras llegaba la aceptación de Madrid y el dinero de México. La aceptación de España llegó enseguida, y las obras continuaron, mientras el bulo desapareció. Pero esta actuación, tan brillante como intuitiva, puso de manifiesto que el arsenal tenía a su frente, sin lugar a dudas, al mejor hombre para llevar sus riendas. Podía ser despótico y algunas veces algo arbitrario, pero con él la eficacia burocrática estaba garantizada. Era, simple y llanamente, Lorenzo Montalvo.

Por consiguiente, el año 1770 comenzó con dos nuevos navíos en marcha, mientras se continuaba con la fábrica de la fragata *Santa Lucía*, el chambequín *Caimán* y la chata *Nuestra Señora de Loreto* (55). En el verano ya se había concluido la fragata (se había botado el 24 de marzo) (56) y se conocían ya los nombres de los dos futuros navíos de 70 y 64 cañones: *San Rafael* y *San Pedro de Alcántara*, respectivamente. La argucia de Montalvo de principios de año había funcionado perfectamente, ya que, en efecto, no hubo nunca ninguna orden de cerrar el astillero. Los préstamos siguieron llegando a la tesorería al tiempo que después del verano comenzaron a llegar importantes cantidades de México para la continuación de la fábrica. En este sentido, para que tanto en Madrid como en el virreinato se supiera que tanto esfuerzo y dinero había sido bien invertido, el intendente realizó un informe de sus logros desde el 1 de agosto de 1767, que incluía los siguientes buques construidos en el arsenal bajo su mandato:

---

(54) AGS, Marina 344, Montalvo a Arriaga, 20 de enero de 1770.

(55) AGS, Marina 344, informe de 6 de enero de 1770.

(56) AGS, Marina 342, informe de 6 de julio de 1770.

Navío <i>Santísima Trinidad</i> :	112 cañones
Navío <i>San Luis</i> :	80 cañones
Navío <i>San Francisco de Paula</i> :	70 cañones
Navío <i>San José</i> :	70 cañones
Fragata <i>Santa Lucía</i> :	26 cañones
Chambequín <i>Caimán</i> :	30 cañones
Paquebote <i>San Francisco de Paula</i> :	20 cañones
Goleta <i>Santa Rosalía</i> :	16 cañones
Goleta <i>San José</i> :	14 cañones
Goleta <i>Nuestra Señora de Loreto</i> :	14 cañones (57)

En total, Montalvo podía presumir de haber construido en exactamente tres años nueve buques con un total de 452 cañones. Y para que se tuviera en cuenta el esfuerzo general en el astillero, y no sólo el relacionado con la construcción naval, indicó que todo esto se había realizado al tiempo que en el mismo período se carenaban 39 buques de diferentes portes, la mayoría de ellos navíos y fragatas. En la lista de sus logros no incluía el apresto de 21 buques que desde La Habana partieron en la expedición que llevó al teniente general Alejandro O'Reilly a Nueva Orleans, donde siguió con su misión de reforma militar y ocupó su gobernación (58). Este era el tipo de informes que gustaba destacar a Montalvo, en la idea, acertada, de que impresionaría al ministro y de que redundaría en beneficio del astillero, es decir, en su propia posición política en La Habana.

Pero no todo fue un camino de rosas para Montalvo. La vieja enemistad con Colina salió a relucir nuevamente en el transcurso de este año. La preocupación por los cortes de madera y la calidad de las mismas había sido tradicional en Madrid y en las autoridades de Cuba. Pero cuando el programa constructivo se reactivó con notables éxitos después de 1763, se hizo especial hincapié en este asunto. Los informes de los técnicos de la península eran muy positivos en cuanto a la larga vida de las maderas cubanas y su resistencia. Pero pronto empezaron a surgir voces acerca de si La Habana era capaz de suministrar todos los tipos de madera de arboladura que se necesitaban. El constructor Francisco Gautier ya había emitido algunos informes al respecto. No es que se estuviera poniendo en duda la calidad del maderamen, sino más bien la eficacia operativa de los encargados de aprontar esa madera, pues daba la impresión de que no había suficiente. Traerla de otros lados era una solución (se seguían trayendo de Coatzacoalcos arboladuras), pero se quería evitar que La Habana dependiera de lugares muy distantes y costosos.

Colina no dejó escapar esta oportunidad para insinuar que las posibles carencias se debían a mala gestión. No había que ser muy inteligente para apreciar, sin mencionarlo, que se refería a la comisión de Montalvo (59). Lo

(57) AGS, Marina 344, informe de 1 de agosto de 1770.

(58) *Ibidem*.

(59) AGS, Marina 344, Colina a Arriaga 14 de octubre de 1770.

cierto es que la pugna y la problemática en torno a las maderas se hicieron realmente fuertes en los años venideros, y afectaron muy especialmente a La Habana, que no podía sustraerse a las cada vez mayores peticiones de materia prima de Madrid. En el fondo, todo obedecía a profundos cambios en la política de construcción naval en España. La pugna entre los sistemas de fábrica naval ni mucho menos había quedado resuelta. Jorge Juan seguía insistiendo en las ventajas del sistema a la inglesa, mientras que otros como Ciprián Autran, director general de Construcciones desde la época de Patiño, habían flexibilizado su postura hasta alcanzar un modelo híbrido entre el español y el inglés (60). Pero la llegada de Francisco Gautier en 1770 al cargo de máximo responsable de la construcción naval en España revolucionó la perspectiva. Defensor a ultranza del sistema de fábrica a la francesa, se enzarzó en una dura lucha con los demás constructores e ingenieros acerca de este asunto que tenía una gran trascendencia para La Habana, pues allí se seguían fabricando los navíos a la española.

No hay que olvidar que Colina estuvo dos años en La Carraca antes de pasar de nuevo a La Habana, presenciando ya los orígenes de estas luchas palaciegas entre ingenieros navales, en donde el maderamen representaba el factor decisivo, ya que tanto el tipo como el grosor y las características internas de cada madera influían decisivamente en el futuro de la construcción naval de cada arsenal. En La Habana, la incorporación de un sistema diferente del que se venía usando significaba graves inconvenientes técnicos, por no decir económicos y burocráticos. La madera habanera era perfecta para una construcción a la española, pero los cambios que finalmente introdujo Gautier afectaron al astillero, ya que obligaban a modificar los tamaños, formas y arquitecturas de los navíos futuros.

Ésta es la situación con la que se tuvo que enfrentar Montalvo al tiempo que se iban concluyendo los dos navíos en grada. El de 1770 fue un año difícil en este sentido porque a las construcciones ordenadas por Madrid, los posibles cambios, las quejas por la madera, el transporte a España de materia prima y el carenado de buques, se unía la fábrica de algunos buques menores para la escuadra de Tierra Firme, con base en Cartagena de Indias. Y, por si no fuera suficiente, se dictaron órdenes para que fuera la tesorería de La Habana la que se hiciera cargo del coste de la escuadra cartagenera al completo, lo que significaba más obligaciones ajustadas a un presupuesto de 700.000 pesos anuales que, desde luego, los virreyes de Nueva España no estaban dispuestos a aumentar (61). Los cambios que se estaban produciendo no auguraban nada bueno para el intendente, como se vería dos años más tarde.

En la primavera de 1771 la conclusión de los dos navíos de 70 y 60 cañones estaba próxima. Sin embargo, las carencias en materia prima

---

(60) APESTEGUI, Cruz: «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a sus aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa», *Instituto de Estudios Vascos*, 1998, pp. 11-13.

(61) AGS, Marina 596, Montalvo al virrey de Santa Fe, 27 de noviembre de 1770.

fundamental para su definitivo remate se hicieron, una vez más, patentes. La Habana era un sitio ideal en muchos aspectos para la fábrica naval, pero históricamente había carecido de algunos de los elementos fundamentales. Montalvo había solicitado desde 1740 un cambio de dirección en este sentido. Cuba no poseía fundiciones de hierro para cañones, tampoco jarcia ni velamen; todo debía ser importado. Esto aumentaba los costes y retrasaba varios meses la conclusión efectiva de los buques; eso sin contar con que la mayoría de los buques debían partir hacia España sin la suficiente artillería, lo que suponía tanto un riesgo como una estupidez desde el punto de vista práctico. A finales del verano, Montalvo volvió a denunciar el abandono en este sentido, pues los buques estaban ya prácticamente acabados, pero sin velamen. Mal asunto en un momento en que en Cádiz, de donde tenía que venir, se estaba en guerra abierta a causa de las dimensiones de los navíos y las técnicas constructivas. Por este motivo no es de extrañar que la botadura definitiva de ambos buques se demorara: el *San Rafael* se botó el 8 de agosto de 1771, y el *San Pedro de Alcántara*, el 19 de octubre del mismo año (62).

Siguiendo las órdenes ya bien conocidas, Montalvo se apresuró a comenzar dos nuevos navíos. Uno, de 70 cañones, lo inició en grada el 27 de junio de 1771, mientras que otro, del porte de 60, se comenzó a mediados de diciembre. Ambos, sin embargo, estaban completamente parados, pues Montalvo no disponía de suficiente madera para ellos. Los acopios y remisiones que había tenido que enviar a España durante 1769 y 1770, así como lo que absorbía la escuadra local, habían dejado los almacenes casi exhaustos. Eso sí, como eran de muy poco porte, se seguía pudiendo trabajar en dos bergantines a finales de 1771, los nombrados *San Julián* y *San Francisco Javier*, tal como pudo informar el ayudante constructor Miguel José Gastón (63).

Aunque la flota que dirigía Colina no era muy poderosa, estaba constituida por buques lo suficientemente viejos para que necesitaran permanentemente carena y reparos, lo que suponía más gastos para la hacienda y menos madera para construir. Colina disponía en su escuadra de un solo navío, el *Castilla*, construido en La Habana en 1737 por Juan de Acosta. El hecho de que un navío se encontrara aún disponible en las listas de la Marina española tras 34 años de servicio evidencia la calidad de su construcción. En el aspecto negativo, un buque de tantos años necesitaba carena permanente, y los informes revelaban que los navíos con muchos años requerían una atención tan constante que muchas veces resultaba más rentable desguazarlos y usar su madera para otros fines. Así es como se había hecho con otros navíos en La Habana, y la carencia de madera y de pertrechos se hizo tan grave que se llevaría a cabo en pocos meses el rescate de tres de los navíos hundidos en 1762 a la entrada del puerto con el fin de evitar la entrada de los ingleses. Obviamente, no se

(62) AGS, Marina 346, informe de 13 de diciembre de 1771.

(63) AGS, Marina 346, Gastón a Arriaga, 11 de diciembre de 1771.

pretendía el rescate físico de los buques, sino sacar a flote todo lo útil que se pudiera usar nuevamente.

Los buques de la escuadra de La Habana eran en 1771 los siguientes:

Navío <i>Castilla</i>	60 cañones	construido en La Habana en 1737.
Fragata <i>Santa Lucía</i>	26 cañones	construida en La Habana en 1770.
Fragata <i>Juno</i>	26 cañones	construida en Cartagena de Levante en 1755.
Fragata <i>Perla</i>	22 cañones	construida en Cartagena de Levante en 1753.
Fragata <i>Dorada</i>	22 cañones	construida en Cartagena de Levante en 1753.
Chambequín <i>Caimán</i>	30 cañones	construido en La Habana en 1770.
Bergantín <i>Volante</i>	18 cañones	construido en La Habana en 1760.
Bergantín <i>Príncipe</i>	14 cañones	sin fecha de construcción.
Balandra <i>Velona</i>	14 cañones	sin fecha de construcción (64).

Aunque llama la atención el poco porte de los buques, hay que tener en cuenta que la escuadra de La Habana no tenía una misión táctica de guerra en el Caribe. En esencia se limitaba a vigilar las costas y a traer de Veracruz los situados que luego repartía por las islas de Barlovento. Cuando la situación bélica lo requería, eran enviados desde España los navíos adecuados. Pero resulta paradigmático que la escuadra no dispusiera, pese a formar parte de un astillero con una organización logística, de un plan de actuación definido, ni de unas normas concretas para cada caso. Ése fue uno de los grandes logros de la administración de Carlos III, que poco a poco fue dando cobertura jurídica e institucional a todo el organigrama del Ejército.

Por eso, el 14 de enero de 1772 se expidieron en El Pardo, firmadas por Arriaga, las primeras instrucciones para la escuadra de guardacostas de La Habana (65). Aunque no se especificaba qué buques serían los encargados nominales de la custodia de las costas de Cuba, se entendía que debía ser la propia escuadra mandada por Colina. Obviamente, la elección de los buques que debían dedicarse a las tareas de patrullaje y los que debían realizar comisiones más importantes era una elección directa del comandante de la escuadra. En cualquier caso, los 13 puntos de las instrucciones anunciaban cambios significativos y orientaban en gran medida sobre la política naval española en América en ese momento. Pese a que se hacía un especial hincapié en la custodia de las aguas territoriales españolas y en la persecución del contrabando, la instrucción enumera en varios apartados las condiciones por las que debían ser apresados buques de pabellón inglés. Es la primera vez que se escribía en una ordenanza de este tipo (que formalmente debía tener carác-

(64) AGS, Marina 346, informe de 8 de julio de 1771.

(65) AAB (Archivo Álvaro de Bazán), Expediciones a Indias 13. El Pardo, 14 de enero de 1772.

ter discrecional) apartados específicos para una nacionalidad concreta. En este caso, se especificaba con claridad que, excepto en caso de ataque, no se debía emplear la violencia contra las embarcaciones inglesas, ni siquiera aunque, aparentemente, éstas desobedecieran las órdenes de los españoles. Se cuidaba mucho de que el control a los buques británicos fuera a distancia, porque se pretendía a toda costa no dar una excusa al Gobierno de Su Majestad para emprender una nueva guerra. Era primordial que en caso de problemas fuesen los ingleses los agresores, probablemente porque se tenía la idea de poder arrastrar a Francia a una alianza siempre y cuando pareciera España la agredida.

Se asiste, por consiguiente, a un cambio evidente en la política naval española que, aunque caminaba hacia el rearme naval, no estaba dispuesta a emprender una campaña militar sin estar completamente preparada. En las mentes de los ministros españoles sin duda estaba la mala experiencia de 1761, cuando se dejaron arrastrar por Francia a una guerra sin preparación alguna en el mar. Ahora eran otros tiempos, y aunque Carlos III caminaba a pasos agigantados hacia un nuevo enfrentamiento con los ingleses (en parte, una *vendetta* por lo ocurrido cuando era rey de Nápoles), lo cierto era que necesitaba tener bases sólidas con las que iniciar la guerra. Esas bases pasaban por crear cuerpos profesionales de marinos y una estructura sólida para la Marina de Guerra. Las diferentes instrucciones, ordenanzas y cambios legislativos caminaban en esa dirección.

La inquietud por el futuro estaba, por tanto, muy extendida. Gautier se puso manos a la obra para tratar de imponer su sistema a la francesa, lo que requirió buenas dosis de poder de convicción y gran variedad de informes. Para La Habana, el nuevo sistema imponía aumentar ostensiblemente el corte de maderas, justo en un momento en que había honda preocupación por este asunto. Las últimas construcciones habían obligado a un enorme esfuerzo acumulado en los últimos cinco años, y los navíos futuros a construir requerían una madera que, precisamente en ese momento, no había. Aunque Montalvo nunca había desatendido los asuntos de la madera, la acumulación de la fábrica naval y al tiempo el incremento de las carenas había consumido demasiada materia prima. Conseguir más no era, en principio, un problema, pero había que alejarse demasiadas leguas de La Habana para que fuera posible sostener el precio. Y ya se sabía que en Madrid la preocupación financiera era casi tan importante como el propio aumento de la Marina.

Un informe emitido por Gautier a principios de 1772 dejaba clara la necesidad de buscar una solución al asunto de la madera. Muchos de los mejores bosques españoles habían sido ya esquilados. A este respecto, sus ojos y los de muchos ingenieros navales se volvieron hacia América, y en concreto hacia Cuba. Gautier defendía la calidad ancestral de sus bosques, pero se hacía eco de las noticias que desde La Habana le indicaban que el coste de la tala de árboles se estaba incrementando cada día más. ¿Cómo compaginar los deseos del rey de construir una flota de guerra de 80 navíos y 50 fragatas con el incremento exponencial del coste bruto de la madera, cuando se pretendía

economizar? Ése era el dilema que atormentaba no sólo a Gautier, sino también a Arriaga y a Muzquiz, ministro de Hacienda. Se había calculado en unos 200.000 codos anuales las necesidades de los departamentos marítimos españoles para la continuación de dicho ambicioso plan de rearme naval (66). La alarma se encendía, en cuanto a La Habana se refería, cuando Gautier indicaba la necesidad de buscar otros parajes de América donde conseguir madera de buena calidad y a mejores precios. ¿Estaba dando un aviso a las autoridades de Cuba, o sólo era un comentario más tratando de buscar una diversificación en la materia prima? El informe no lo especifica, pero existen indicios que apuntan a que otros lugares de América trataron de aprovechar esta coyuntura para arrebatar a La Habana su monopolio en la fábrica naval, al menos en cuanto al abastecimiento de maderas. Se pensó incluso en las costas de Trinidad o de Honduras como lugares alternativos para buscar la tan preciada madera, ya que Gautier tenía claro que «solamente con la madera de América se pueden continuar las operaciones de los arsenales de Europa» (67).

Los esfuerzos por conservar madera para la construcción se multiplicaron, y más después de los informes alarmantes de Gautier. Esto dejaba en mala situación al astillero de La Habana, que no sólo debía continuar sus habituales responsabilidades, sino que además tenía que multiplicar sus envíos de madera a España y cuidar de que su coste no fuera excesivo. Montalvo recordó que ya se había prohibido a los lugareños cortar madera de cedro para hacer cajas de azúcar, y que lo que realmente le molestaba era la intromisión de personas que nada sabían del asunto. Aprovechó esta controversia en torno a la madera para acusar a Juan Antonio Colina y a Juan Bautista Bonet —jefe de escuadra también, recientemente llegado a la ciudad— de haber enviado informes a Madrid dando cuenta del deplorable estado del corte de maderas y de su almacenaje, sin tener la menor visión ni conocimiento de lo que hablaban (68). Las rencillas, pues, salieron a flote nuevamente, aunque en esta ocasión Montalvo estaba en franca desventaja.

Es muy posible que todos los acontecimientos en España, en torno a la construcción naval, apresto de buques, maderas, tipología y demás aspectos, influyeran en las decisiones futuras sobre el astillero habanero. No sería ilógico pensar que, con la Intendencia ya creada oficialmente, La Habana hubiera quedado circunscrita a los departamentos marítimos decisivos en el futuro. Ya actuaba *de facto* como tal, pero después de 1763 se le dio cobertura jurídica. Y tal vez la tradición no jugara en este caso a favor del indómito intendente Montalvo. Lo cierto es que, justo el mismo año en que se creó el Cuerpo de Ingenieros de la Marina en España y se puso en marcha un plan de modernización burocrática y jurídica de la Armada, que sólo cuatro años más tarde daría como fruto las Reales Ordenanzas de la Marina, se separaron decisivamente los aspectos funcionales del astillero de La Habana.

---

(66) AGS, Marina 349, informe de Gautier de 7 de febrero de 1772. En este informe es donde se afirma la intención de Carlos III de construir una flota de 80 navíos y 50 fragatas.

(67) *Ibidem*.

(68) AGS, Marina 349, Montalvo a Arriaga, 29 de agosto de 1772.

En efecto, por real orden de 23 de mayo de 1772 se nombraba a Juan Bautista Bonet, que acababa de suceder a Colina, principal responsable de la fábrica de bajeles en el astillero (69). La noticia debió de suponer un duro golpe para Montalvo. Por primera vez en más de treinta años de servicio, en los que había actuado como máximo y único responsable de la construcción naval, se le invitaba sigilosamente a pasar a un segundo plano. Montalvo no pidió explicaciones —una orden real no se discutía jamás— pero los informes posteriores denotan una desazón mal disimulada. Este cambio en la estructura de mando significaba a efectos prácticos una bicefalia en todos los aspectos importantes referentes al astillero. Porque Bonet, al hacerse cargo de la construcción de bajeles, se hacía responsable del corte de maderas, de la asignación de contratistas y de todos los aspectos logísticos tocantes a este aspecto. Montalvo sólo mantenía, lo que no era poco, la fiscalización económica de la actividad. Es decir, Bonet decidía en qué se gastaba y cómo se construía, pero Montalvo decidía cuánto y de qué manera. Esto, lejos de ser una solución, auguraba enfrentamientos jurisdiccionales graves entre ambas autoridades, ya que la línea que separaba ambos compromisos era realmente fina.

Ahora bien, aunque el poder le quedaría seriamente restringido al intendente, nadie tenía ni su conocimiento ni sus influencias en La Habana. Al fin y al cabo, Bonet era un advenedizo sin más virtud que la de un grado militar elevado y una coyuntura favorable. Montalvo llevaba demostrando años —y después de él seguiría siendo igual— que el astillero de La Habana funcionaba con unos mecanismos bien diferentes de los de los astilleros peninsulares. Aquí, en Cuba, el contacto cotidiano y la influencia social eran casi tan decisivos como el puesto funcional. Montalvo llevaba cuarenta años ocupando ese puesto, menoscabando la influencia de quien osaba enfrentársele y atando todos los cabos para saber qué hacer en cada momento y en cada situación. Su control iba mucho más allá del meramente burocrático o fiscalizador. Era el único en La Habana que conocía las exactas posibilidades en cada momento de cada uno de los intervinientes en ese universo tan complicado que era el astillero. El hecho de que fuera el único funcionario de elevado rango que no sólo salió con buen pie del desastre de 1762, sino que incluso vio aumentado su poder y su influencia, no era fruto de la casualidad. Era un superviviente. Pero, para su desgracia, lo único que no estaba bajo su control directo eran las decisiones que se tomaban en Madrid, la mayoría de ellas a espaldas de la realidad.

Por ese motivo, Montalvo mostró en varios informes y cartas su disgusto, con una exquisita cortesía y reverencia hacia el rey. Ahora bien, no estaba dispuesto a facilitarle las cosas a Bonet, y menos sabiendo que tanto él como Colina habían «conspirado» contra él en el pasado reciente. Por lo pronto, hizo un balance de su gestión que pretendía ser una prueba de su valía como intendente y una demostración, indirecta, del error cometido por Arriaga.

---

(69) AGS, Marina, Montalvo a Arriaga, 29 de enero de 1773.

El informe sobre la actividad de Montalvo quería dejar bien sentada la idea de que su sucesor en las tareas de construcción naval tendría mucho trabajo si quería acercarse a los frutos dejados por el intendente. Bajo su control directo se construyeron los siguientes buques:

Antes de rendida la plaza en 1762:

Navíos: *Astuto*, *San Genaro* y *San Antonio*

Fragatas: *Fénix* y *Tetis*

Paquebote: *Volante*

3 bergantines

4 goletas

Después de 1762:

Navíos: *San Carlos*, *San Fernando*, *San Luis*, *San José*, *San Francisco de Paula*, *Santiago*, *San Rafael*, *San Pedro de Alcántara* y *Santísima Trinidad*

Fragata: *Santa Lucía*

Chambequín: *Caimán*

2 paquebotes

8 bergantines y goletas (70)

En total, 17 buques de guerra de diferentes portes, y 17 más dedicados a las tareas propias del astillero. Pero, por si no fuera poco, Montalvo incluyó en su demoledor informe los 74 navíos, fragatas, urcas y demás embarcaciones a las que se había carenado, sostenido y reparado durante su mandato desde 1763. Indicó además que si no se habían construido más navíos era porque desde 1768 habían dejado de venir 1.207.600 pesos de México, y entre 1763 y esa fecha, otros 1.893.028 pesos, cantidades sin las cuales era imposible cumplir enteramente las órdenes del rey. Achacó las demoras en los asuntos de la madera al cambio en la política constructiva que había emprendido Gautier desde 1770, la cual había imposibilitado cumplir muchos contratos. Aseguró, con razón, que las maderas que él había ordenado cortar y almacenar en el astillero eran para un método de fábrica bien distinto del que había conseguido imponer finalmente Gautier. Por consiguiente, aunque aceptando los cambios, dejaba bien limpia su imagen y el listón lo suficientemente alto para que nadie lo pudiera superar nunca.

Aunque Montalvo siguió siendo un personaje de gran importancia para el astillero, a partir de 1772 su declinar se hizo evidente. En gran medida, había pasado su mejor época, pero su herencia había sido indiscutiblemente positiva para el astillero de La Habana. En Cuba, nunca antes, ni nunca después, nadie fue tan decisivo ni tan útil para la corona española como lo había sido Montalvo durante su dilatada carrera al servicio de España.

---

(70) AGS, Marina 349, informe de 29 de agosto de 1772 a Arriaga.