

Revista de Indias, 2007, vol. LXVII, núm. 241

Págs. 763-776, ISSN: 0034-8341

EL ASTILLERO DE LA HABANA Y TRAFALGAR

POR

ALLAN J. KUETHE

Texas Tech University

JOSÉ MANUEL SERRANO

Universidad de Sevilla

Este artículo estudia el papel del astillero de La Habana en el siglo XVIII, en el contexto de la actividad naval militar que derivó en la batalla de Trafalgar en 1805. La Marina de guerra española realizó un gran esfuerzo durante el siglo XVIII para igualar a la inglesa, ya que la lucha por la supremacía en los mares americanos constituyó el centro de parte de las reformas de los Borbones españoles. En este sentido, La Habana, y su elite local, fueron centros de poder emergente en el Caribe, destacando su astillero, que construyó la mayor cantidad de navíos de guerra para la marina del XVIII. Muchos de estos navíos estuvieron en Trafalgar y fueron el eje de la política naval española, al menos entre 1763 y 1805. A pesar de ello, nadie hasta ahora ha resaltado el papel del astillero cubano, ni su posible relación con la actividad bélica que desembocó en Trafalgar.

PALABRAS CLAVE: *Cuba, Trafalgar, astillero de La Habana, Borbones, marina española.*

La conmemoración de la muy celebrada y muy lamentada victoria inglesa de Trafalgar el fatídico 21 de octubre de 1805 atrajo interés considerable, y como era de esperar, aparecieron numerosos volúmenes examinando, estudiando y sintetizando en detalle las acciones navales de aquel día tan importante para la historia moderna, y en especial para la historia naval de España e Inglaterra, aunque por razones bien diferentes¹. Para los españoles, la derrota vio el hundimiento —literalmente— de los resultados de una de las reformas más ambiciosas de la época borbónica, la de la reconstrucción de la armada. Desde la perspectiva de la América colonial, sin embargo, lo curioso es la escasa atención que ha recibido la participación cubana, ya

¹ CAYUELA FERNÁNDEZ y POZUELO REINA, 2004. SAN JUAN, 2005. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, 2005. LON ROMEO, 2005. MEJÍA TAVERO, 2004. CLAYTON and CRAIG, 2004. OLAIZOLA, 2004. CORRAL LAFUENTE, 2000.

que tuvo una presencia prominente, aunque poco de predominante, en la batalla². En realidad, La Habana tuvo el papel central en la construcción naval de España durante gran parte del siglo XVIII, pero, significativamente, esta actividad se encontraba ya en recesión unos quince años antes de la famosa batalla. De los quince navíos españoles que combatieron, solamente cuatro habían sido construidos en el astillero de La Habana. Este artículo intentará elucidar los antecedentes del siglo anterior a la Batalla de Trafalgar en cuanto a la política naval, su expresión en la experiencia cubana, y los cambios a fines del reinado de Carlos III que redujeron el papel cubano en los tan críticos años anteriores a las guerras napoleónicas.

La reforma general del ejército y la armada partió de los principios del Siglo de las Luces. Y en este sentido la esfera geoestratégica americana fue fundamental, porque allí se gestaron parte de las reformas militares, y los recursos indios fueron, como es bien conocido, vitales para el sostenimiento de la pugna con Inglaterra por el control del Atlántico. Muchas de estas reformas afectaron directamente la organización fiscal y financiera del Caribe, siendo Cuba y su astillero de La Habana centros de enorme trascendencia para la implantación exitosa de buena parte de ellas.

En la nueva etapa reformista del siglo XVIII, hubo tres grandes astilleros: La Habana, Guarnizo y El Ferrol. El astillero de La Habana, el que mayor número de navíos de línea aportó, construyó setenta y cuatro navíos de guerra³, mientras que Guarnizo con cuarenta y cuatro y El Ferrol con cincuenta y cuatro quedaban claramente rezagados⁴. De los catorce navíos de tres puentes y más de 100 cañones botados a lo largo del siglo XVIII en los diferentes astilleros españoles, la mitad fueron construidos en La Habana⁵. Catorce navíos habaneros todavía servían en 1805, seis de ellos contando con noventa y cuatro o más cañones⁶. La importancia del astillero de La Habana ha quedado indirectamente resaltada gracias a los trabajos de otros autores que han puesto de manifiesto el desarrollo del programa expansivo para la marina española en el siglo XVIII en los astilleros peninsulares, de lo que se extrae como consecuencia que pese a la importancia de La Carraca o Cartagena, La Habana fue, con diferencia, el más decisivo de los astilleros activos del XVIII español⁷.

² Una excepción INGLIS, 1985: 47-58.

³ INGLIS, 1985: 52.

⁴ MANERA y MOYA, 1981: 415-418.

⁵ MANERA y MOYA, 1981: 216.

⁶ Existen habitualmente diferencias en el número de cañones según el autor. La causa estriba en la fecha en la que se elige el navío, ya que era muy normal que sufrieran diversas modificaciones que aumentaban e incluso disminuían su artillería. Aquí nos referimos siempre a los datos aportados por la Armada Española en su libro *El buque en la Armada Española*, ya citado, en donde aparecen siempre según las últimas modificaciones. En cualquier caso, las diferencias son tan pequeñas que no afectan en absoluto la potencia real de fuego de dichos navíos.

⁷ QUINTERO GONZÁLEZ, 2004. PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, 1992, donde se pone de manifiesto en los estudios preliminares la gran importancia estratégica y constructiva del arsenal de La Habana.

ANTECEDENTES

La tradición constructiva del astillero de La Habana, aunque evidentemente multiplicada durante el siglo XVIII, no era ni mucho menos nueva. Las características naturales del puerto con una amplia bahía natural al fondo, así como sus famosas y abundantes maderas, lo habían hecho centro de importancia naval ya desde finales del siglo XVI. Desde que en 1564 quedó definitivamente establecido el sistema de flotas por el Atlántico, con teóricas idas y venidas anuales de los llamados *Galeones* y *Flotas*, La Habana había adquirido de manera natural un papel preponderante, ya que allí se reunían ambas escuadras para su regreso a España con el rico cargamento de metales preciosos. La pugna por los mares, que empezaba ya a hacerse patente, incitó a los reyes españoles a establecer un sistema permanente de defensa naval⁸. Sin embargo, la naturaleza del sistema político de los Austrias, tremendamente descentralizado y donde la actividad privada mediante asentistas era muy importante, hizo que a lo largo del siglo XVII no existiera ni una política naval centralizada ni mucho menos una verdadera Armada Real. La existencia de diferentes flotas, hasta nueve a lo largo del siglo, marcaría la actividad constructiva también, ya que no cabía la posibilidad de establecer un programa claro y definido en este ámbito.

La Habana quedó finalmente relegada del papel prioritario que le podía haber tocado jugar una vez se estableció la Armada de Barlovento en la década de 1640⁹. Aunque le tocó compartir este privilegio con Veracruz, y en menor medida con Cartagena de Indias, lo cierto es que La Habana sólo consiguió sobresalir gracias a sus astillero. Aquí se construyeron diferentes buques para la Armada de Barlovento y se carenaron y recompusieron prácticamente la totalidad de los diferentes navíos que a lo largo del XVII formaron parte de esta costosa e ineficaz armada¹⁰. Con el paso de los decenios se fue formando una vieja tradición constructora en La Habana que se derivaba, de una parte, del interés de la corona española por mantener vivo un astillero de evidente calidad y de otra de una mas estrecha relación entre la jerarquía local y la propia actividad e interés del rey de España¹¹.

Los inicios del siglo XVIII no fueron muy alentadores para la marina española. Antes de 1715 apenas se contaba con una veintena de buques, ninguno de los cuales era navío de línea, lo que demostraba el completo fracaso de la política naval del siglo XVII¹². La reorientación de la política española tras la llegada del primer Borbón, Felipe V, con unas miras más puestas en América que en Europa, supuso los inicios del resurgimiento del poderío naval español. El Secretario del Consejo de Indias, Bernardo Tinajero de la Escalera, comprendió la necesidad de

⁸ GOODMAN, 2001: 22.

⁹ TORRES RAMÍREZ, 1981: 27.

¹⁰ TORRES RAMÍREZ, 1981: 44.

¹¹ GARCÍA DEL PINO, 2000: 168.

¹² OZANAM, 1981: 457.

reforzar el papel de España en el mar como medida inmediata para tratar de paliar los efectos negativos que sobre el comercio tendrían en el futuro los Tratados de Utrecht de 1713. El objetivo prioritario era restablecer un programa constructivo netamente español, que pudiera independizarlo de la necesidad que en aquel momento se tenía de recibir escolta naval de los franceses cada vez que una flota americana se planteaba su regreso a la metrópoli. Se contó tanto con los astilleros españoles como con los americanos, pero Tinajero dejó claro sus preferencias sobre éstos últimos al decir que «si el navío fabricado en Vizcaya durase, que se duda, diez años, el de Indias pasará de treinta»¹³. Adoptando los diseños del constructor, Antonio de Gaztañeta firmó primeramente en 1713 un asiento privado con Manuel López Pintado para la construcción en La Habana de diez navíos y ese mismo año, en junio, se aprobó un proyecto para elegir a La Habana como el astillero por excelencia de América. El extenso informe, de unas 100 caras de folio, sopesaba con detenimiento los diferentes astilleros americanos, sus ventajas e inconvenientes, así como el panorama general de la armada española y sus objetivos en la nueva lucha que se presentaba¹⁴.

Este informe, que ha pasado bastante desapercibido a los historiadores navales, constituye uno de los puntos culminantes de las reformas de la marina en los tiempos de Felipe V. Aunque se ha resaltado, no sin razón, la evidente importancia de los decretos unificadores de la Armada de 1714, se suele pasar por alto que, siendo La Habana el principal astillero español y el único que estuvo permanentemente en activo durante más de cien años, es imprescindible averiguar el origen de su creciente importancia entre los astilleros hispanos¹⁵. Es cierto que el plan original de Tinajero venía unido a determinadas actuaciones concretas, como las del asentista López Pintado, y que finalmente no se pudo concretar el transporte de materia a América para el inicio de la construcción debido a que el esfuerzo bélico se trasladó en último momento al sitio de Barcelona¹⁶. También es cierto que el favorito de Felipe, Jean Orry, al regresar de Francia vetó el programa de Tinajero en favor de la compra de navíos¹⁷. Sin embargo, La Habana se concretó *de facto* como el único astillero verdaderamente activo de América, y a la larga, triunfó la tesis última de Tinajero quien, efectivamente, buscaba fijar en La Habana el centro de la construcción naval de la naciente nueva Armada española.

El favorito de la reina, Julio Alberoni, sustituyó al francés Orry y giró la política más hacia el Mediterráneo, sin duda plegándose a los deseos de su señora, lo

¹³ MERINO NAVARRO, 1981: 97.

¹⁴ *Carta de Bernardo Tinajero a José de Grimaldo*, 15 de enero de 1713, Archivo General de Indias (AGI), Indiferente, leg. 2644. Este proyecto no ha sido analizado con toda la profundidad que merece.

¹⁵ O'DONNELL, 2000: 446. Este autor considera la unificación de la Armada y la creación de la escuela naval militar de 1717 como los dos grandes logros del reinado de Felipe V.

¹⁶ PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, 1982: 405. Este autor considera un completo fracaso el plan de Tinajero.

¹⁷ INGLIS, 1985: 48.

que afectó inmediatamente, pero no permanentemente, las construcciones americanas. La caída de Tinajero en 1714, precisamente cuando se le había nombrado primer titular de la recién creada Secretaría de Marina e Indias, marcó un cierto giro en la política constructiva ya que se continuaba la compra a Francia de nuevas unidades¹⁸. Sin embargo, los cimientos estaban ya fijados, algo que se hizo evidente poco después del exilio de Alboroni en 1718. José Patiño, nombrado Intendente de Marina en 1717, se encargó de materializar y multiplicar las ideas originales de Tinajero y de pronto La Habana llegó a ser el astillero más importante de España en cuanto a número de navíos construidos y el que botó los buques más poderosos y de más larga vida útil. El florecimiento del astillero de La Habana, en efecto, se puede dividir en tres etapas principales de producción, distintas pero, obviamente, relacionadas: (1) la era de Patiño y de su mano derecha, Juan de Acosta, 1717-1736; (2) la de la Real Compañía de La Habana, 1740-1751; y (3) la de Carlos III y la Intendencia de Marina, 1764-1789.

LOS ADELANTOS DE PATIÑO

La tenencia de Patiño, primero como intendente de marina y después secretario de Marina e Indias, 1726-1736, marcó el inicio de la recuperación del poder naval español y el lento resucitar del proyecto de Tinajero. Además de proceder a una completa reestructuración administrativa y económica de la Armada, Patiño se fijó como elemento primordial la construcción naval. En este sentido el papel habanero se vio claramente favorecido por el agresivo programa constructivo, especialmente desde que se hizo cargo del ministerio. En 1732 configuró definitivamente los departamentos marítimos en España, fijándolos en Cartagena, Cádiz y El Ferrol, al tiempo que empezaba poco a poco a volcar el esfuerzo constructivo en La Habana. Entre 1728 y 1737 se construyó un total de treinta y nueve navíos de guerra, entre ellos el primer español de tres puentes, el *Real Felipe*, botado en 1732 en Guarnizo. De ellos catorce se construyeron en La Habana, todos de más de sesenta cañones¹⁹. Los éxitos de Patiño se hicieron patentes en las palabras del embajador inglés en Madrid, Benjamín Keene:

He notado con gran disgusto los adelantos que hace Patiño en su plan de fomento para la marina española...Lo domina hasta tal punto esta idea que ni los subsidios pagados al emperador, ni la miseria de las tropas españolas, ni la pobreza de las personas que componen la servidumbre real y los tribunales pueden apartarlo de estos sentimientos. Tiene el tesoro a su disposición y todo el dinero que no va a Italia para realizar los planes de la reina se aplica a la construcción de buques...»²⁰

¹⁸ MERINO NAVARRO, 1981: 97.

¹⁹ MANERA y MOYA, 1981: 415-416.

²⁰ OZANAM, 1981: 461.

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

Es precisamente en la etapa iniciada con Patiño cuando tiene lugar el inicio del amplio programa de construcción que hará de La Habana la Vizcaya de América. Aunque el trabajo del asentista Manuel López Pintado había dado frutos, especialmente en el aspecto técnico, se necesitaba una combinación de conocimiento técnico y plan de gestión naval capaz de dar el definitivo impulso a las obras en La Habana. Esto vino de la mano del asentista Juan de Acosta, una de las figuras más destacadas de la construcción naval española, y sin duda el alma del astillero habanero durante veinticinco años, pero al mismo tiempo una de las más desconocidas²¹.

Juan de Acosta apareció en La Habana en 1717 como alférez de la Compañía de Gente de Mar, y por sus inicios cabe relacionarlo con la práctica de armador en corso²². En 1722, fue nombrado Capitán de la Maestranza del Arsenal, lo que le llevó a conectar directamente con los proveedores de maderas, la construcción naval y el apresto de navíos. Como técnico naval, fue el encargado de la supervisión de la construcción de los navíos *San Juan* y *San Lorenzo* en 1724 y 1725 respectivamente. Todavía no son conocidos los mecanismos que le llevaron a controlar buena parte de los suministros del arsenal, así como sus relaciones con la élite local; pero lo cierto es que a principios de la década de 1730 era el referente ineludible de la construcción en La Habana, controlando la práctica totalidad de sus resortes. Por eso, no es de extrañar que cuando se planteó la necesidad de iniciar un programa realmente meditado de construcción, y se buscara al asentista y constructor adecuado, todas las miradas se dirigieran a él. Así, cuando Patiño escribió en agosto de 1730 al comandante de la escuadra americana establecida en La Habana, Rodrigo de Torres, sobre la necesidad de buscar a un hombre capaz para firmar un asiento, se señaló inmediatamente a Juan de Acosta como el hombre ideal²³.

Las cláusulas del asiento fueron firmadas el 7 de mayo de 1731, y en ellas se establecía la obligación por parte de Acosta de construir cuatro navíos, uno por año, del porte de sesenta y cuatro cañones. Sus funciones eran amplias, pero él dependía del gobernador en cuanto al dinero y del Comisario de Marina en lo relacionado con el control del gasto y la provisión de materiales. El problema radicó precisamente aquí, ya que Juan de Acosta chocó a partir de 1731 con la fuerte personalidad del Comisario Lorenzo Montalvo, más tarde intendente, quien marcaría en su momento una de las etapas más brillantes del astillero habanero. Sin embargo, en este período, el joven Montalvo tuvo muchas y enconadas disputas con

²¹ SERRANO, 2006: 7-31, constituye hasta el momento el único estudio monográfico sobre este importante asentista.

²² *Relación de servicios*, 26 de agosto de 1743, AGI, Indiferente General, leg.150.

²³ INGLIS, 1985: 51.

el hombre que venía de hecho controlando completamente el astillero desde hacía casi una década. A tenor de los resultados parece que Acosta se mantuvo firme ya que fue paulatinamente robando funciones que apenas le pertenecían, como la fiscalización de las maderas para la construcción y el control de buena parte del gasto. Por este motivo, se le puede considerar como un pre-intendente en la práctica, aunque nunca lo fue de hecho.

Bajo de la dirección de Acosta, el programa de construcción floreció. Entre 1732 y 1736 acabó los navíos del asiento, *San José (África)*, *Nuestra Señora del Pilar (Europa)*, *Nuestra Señora de Loreto (Asia)* y *Nuestra Señora de Belén (América)*, con tan buenos resultados que le fueron encomendadas nuevas tareas constructivas inmediatamente²⁴. Aún construiría otros cuatro navíos más, así como varias fragatas, antes de que en 1740 cesara en sus funciones para dejar la construcción en La Habana en manos de la poderosa Real Compañía de Comercio de La Habana. Entre 1724 y 1740, bajo la dirección de Juan de Acosta, bien como constructor o bien como asentista, se construyeron en La Habana un total de veinte y tres embarcaciones²⁵.

Tras la muerte de Patiño en 1736, se produjo un ligero freno en la actividad constructiva, que obviamente también pudo influir en La Habana. El nombramiento de José del Campillo como Secretario de Hacienda, Guerra, y Marina e Indias en 1741, antiguo colaborador de Patiño y Comisario de Marina en La Habana antes de Montalvo, pudo haber revitalizado el programa de construcción naval de no haber sido por su prematura muerte en 1743, así como por la desviación de ingentes cantidades de dinero a la defensa de las posesiones americanas debido a la nueva guerra con Inglaterra comenzada en 1739²⁶. Sin embargo, antes de su llegada al poder, se produjo en 1740 la firma de un nuevo asiento para la construcción en La Habana que marcaría los destinos del astillero en la década siguiente.

LA REAL COMPAÑÍA DE LA HABANA

Por Real Cédula de 18 de diciembre de 1740 se creaba la Real Compañía de La Habana, que al mismo tiempo por otra de 4 de junio de 1741 se hacía cargo de las construcciones navales por un periodo de diez años, comprometiéndose a construir tres ó cuatro bajeles anuales²⁷. El asiento establecía algunas ventajas para la Compañía, como facilidades para la adquisición de material, aunque sin duda lo que más beneficiaba al director de la misma, Martín de Aróstegui, era que podía disfrutar del poderoso monopolio del tabaco lo que, en principio, po-

²⁴ *Carta de Montalvo a Patiño*, 14 de julio de 1736, Archivo General de la Marina, Alvaro de Bazán, (AGMAB), leg. 7191.

²⁵ *Informe* del 23 de diciembre de 1745, AGI, Santo Domingo (SD), leg. 1201.

²⁶ OZANAM, 1981: 463.

²⁷ Informe completo con los puntos del asiento de la Compañía, AGI, SD, leg. 500.

dría compensar las posibles pérdidas ocasionadas por el asiento naval²⁸. Inmediatamente surgieron los inevitables problemas entre la Compañía y la Corona, ya que la primera veía como los gastos ocasionados por el asiento naval superaban con creces sus ganancias por el asiento del tabaco. Con todo, hasta 1751, en que la Compañía se pudo desprender del asiento, salieron del arsenal de La Habana trece navíos perfectamente dispuestos y carenados, entre los que se encontraban los dos primeros navíos de ochenta cañones salidos de allí, el *San Alejandro (Fénix)* y el *San Pedro (Rayo)*, este último presente en la jornada de Trafalgar después de más de medio siglo de servicio activo. Precisamente, se recordará que la larga duración de los barcos habaneros había sido la causa fundamental de la elección a principios de siglo por parte de Tinajero de este arsenal, y la práctica le daba sobradamente la razón.

En 1748, el Apostadero de Veracruz fue trasladado definitivamente a La Habana, lo que suponía en la práctica la unión del astillero, que llevaba funcionando muchas décadas, con la base naval de los guardacostas del caribe. Al desaparecer en esa fecha la inútil y costosa Armada de Barlovento, La Habana pasaba inmediatamente a controlar toda la defensa naval del Caribe, a proteger los navíos cargados de metales preciosos venidos de Veracruz y, por supuesto, a continuar su labor como el principal astillero de la monarquía española. Sin embargo, entre 1752 y 1764, año de la creación de la Intendencia, La Habana pasó probablemente por su mayor crisis constructiva, ya que sólo se botaron cinco navíos, mientras que su gran competidor en la península, El Ferrol, construyó la asombrosa cifra de veintisiete²⁹.

LA POLÍTICA DE CARLOS III

Carlos III dedicó al papel de La Habana una energía no vista desde los tiempos de Patiño. La ciudad era el receptor de muy importantes cantidades de plata mexicana para sus servicios navales y la construcción de navíos de guerra, tanto en su función como astillero como base de los guardacostas del Caribe. Bajo Fernando VI, operaban en La Habana dos tesorerías separadas para los asuntos navales, una dedicada a la construcción, en donde entraba la mayor parte de la plata mexicana, y otra reservada a la subsistencia y atención de los guardacostas y armadas llegados desde fuera. Sin duda, la introducción en 1764 por Carlos de la Intendencia de Marina en La Habana, la única de América, obró en sentido unificador, ya que desde el 1 de marzo de 1765 el rey ordenó que ambas tesorerías operarían conjuntamente³⁰. La unificación de las dos tesorerías de Marina existentes hasta ese momento, una dedicada a la construcción y la otra al reparo y mantenimiento de las flotas y guardacostas, trajo como consecuencia una mejor

²⁸ GÁRATE OJANGUREN, 1993: 68.

²⁹ MANERA y MOYA, 1981: 416-417.

³⁰ *Informe de la Contaduría*, AGI, SD, leg. 1862.

distribución del importante numerario mexicano. En las décadas siguientes, probablemente muy a pesar del gobernador de La Habana, el Intendente de Marina dispuso de enormes cantidades de dinero que fueron inteligentemente canalizadas hacia la construcción de cada vez más poderosos navíos³¹.

La construcción alcanzó a su nivel más alto durante los años 1765-1789, cuando se produjeron diez y nueve navíos de línea. De estos, habían cinco de la primera clase —los de más de 100 cañones— el *Santísima Trinidad*, el *San Hipólito (Mejicano)*, el *Conde de Regla*, el *Real San Carlos*, y el *San Hermenegildo*.³² La producción total llegó a sesenta y dos barcos, entre ellos quince fragatas y los demás de variedades más pequeñas. Estos años vieron gruesas inversiones en el trabajo del astillero habanero. Si no igual a la de Cuba, también había importante construcción en la península, y por los años de 1780 España llegó al segundo lugar entre las potencias navales. Un destacado efecto colateral que tuvo el apogeo de la construcción naval en la Habana en las décadas siguientes a la creación de la Intendencia fue el espectacular aumento del volumen del tráfico naval comercial surgido al amparo de una plaza que se veía más fuertemente defendida por el incremento de su flota de guerra, lo que a su vez mejoró el nivel de tributación, aumentándolo significativamente, y haciendo que cada vez se implicara más decididamente la élite local en el «negocio de la guerra». De hecho, aunque aún no se ha podido comprobar en todos los casos, las evidencias son claras en tanto que muchas de las fortunas locales surgieron, de manera directa o indirecta, con el aumento de la actividad constructiva del astillero³³.

Sobre todo en los años anteriores al fin de siglo XVIII, que es el período clave para entender los éxitos y fracasos de la política de reformas borbónicas en el ámbito de la armada, hay indicios claros de un cambio general en la política naval que ayuda a explicar la relativamente pequeña participación cubana en la Batalla de Trafalgar. Aunque la construcción naval de La Habana llegó a su apogeo durante los años setenta y ochenta, ya, durante los últimos, las semillas de su recesión se habían plantado. Un abrupto y fundamental cambio en la política colonial transcurrió a mediados de los ochenta que de manera fundamental afectó el programa cubano. En el fondo, España sufrió unos fuertes reversos económicos después de su gloriosa victoria en la Guerra de la Revolución Americana. La competición generada por el comercio libre —ya puesto en marcha— puso en peligro muchas empresas mientras que los gastos elevados ocurridos durante la guerra así como el agresivo programa de inversiones militares del ministro de Indias, José de Gálvez, dejó una severa falta de especie o capital para la economía peninsular. Una consecuencia inmediata fue la demanda de tesoro americano para estimular la economía en España³⁴.

³¹ KUETHE y SERRANO, 2006: 204.

³² HARBRON, 1988: 53.

³³ Esta es una de las tesis fundamentales del libro que actualmente está en vías de desarrollo y que llevará por título, *El astillero militar de La Habana en el siglo XVIII*, del que serán autores los firmantes de este trabajo.

³⁴ BARBIER and S. KLEIN, Vol. XLI (Junio, 1981): 331.

La crisis económica coincidió con la muerte del venerable Secretario del Despacho de Hacienda Miguel de Múzquiz el 25 de enero de 1785. Amigo personal del rey, Múzquiz protegía a su criatura, José de Gálvez, el derrochador Secretario de Indias³⁵. También gobernador del Consejo de Indias, Gálvez dominaba por completo la política colonial, aunque no la de Marina. Esta secretaría fue independizada en 1754 y, aunque unida con Indias bajo Julián de Arriaga durante su tiempo, había pasado a manos de Pedro González Castejón en 1776. Con la muerte de Múzquiz, su protección desapareció, sobre todo cuando Floridablanca logró colocar a su candidato, Pedro López de Lerena, como secretario del Despacho para Hacienda³⁶. El resultado inmediato fue la decisión del real gabinete de someter el programa de Gálvez a un mayor control colectivo y de cortar sus excesivos gastos militares en las colonias, incrementando al máximo las remisiones a España. La legislación apareció de repente, principalmente por real orden dada en 1785³⁷. Una ramificación concreta de esta nueva política fue la decisión de acabar con el costoso uso de batallones y regimientos de refuerzo provenientes de España, reemplazándolos con la expansión de las guarniciones fijas³⁸. A un costo substancial, el sistema antiguo garantizaba una fuerte presencia española en los ejércitos americanos, pero eso ya no era la prioridad.

Los reajustes del año 1785-1786 fueron preámbulo de la reorganización que iba a aparecer después de la muerte de Gálvez mismo, el 17 de junio de 1787. Los cambios más llamativos en aquel entonces fueron la división de la Secretaría de Indias en dos partes —lo que acabaría dos años después en la abolición del ministerio y la división de sus funciones entre las distintas secretarías; la formación de la Junta de Estado con los secretarios teniendo reuniones semanales; y una instrucción escrita por Floridablanca que era un plan para el futuro gobierno de España y de su imperio. Este extenso documento comprendía la nueva estrategia inaugurada en 1785 de cortar gastos y aumentar las remisiones de fondos a España³⁹. A otro nivel, la idea básica era disminuir tensiones políticas con las élites criollas, permitiendo más ascensos de hijos nativos y más consulta en cuanto al gobierno colonial, cortando así las confrontaciones políticas⁴⁰.

Como base de la nueva política, había una perspectiva nueva en vista de la gloriosa victoria en la guerra anterior en los teatros americanos y del fallo de la reconquista de Gibraltar. La próxima guerra, corría el nuevo pensamiento, debía tener su énfasis en Europa. En vez de pensar en Jamaica o Belice, o aún Gibraltar en Europa, el próximo ataque debía ser dirigido directamente a la Pérfida Albión,

³⁵ HULL, 1981: 193, 304. ESCUDERO, 1979: 351-355, 386, 394.

³⁶ ESCUDERO, 1979: 351, 395-396.

³⁷ BARBIER, Vol. VI (Berlín, 1980): 347.

³⁸ KUETHE, 1986: 128.

³⁹ ESCUDERO, 1979, vol. II, es una reproducción de la versión publicada por la primera vez en 1795.

⁴⁰ Hace ya unos años que el carácter de esta transición generó un debate entre John Fisher y Jacques A. Barbier con la intervención de Allan J. Kuethe. Véanse BARBIER, Vol. LVII (Maryland, 1977): 51-68, *Hispanic American Historical Review*, Vol. LVIII (Maryland, 1978): 87-90; FISHER, (Maryland, 1978): 83-86; KUETHE, Vol. LVIII (Maryland, 1978): 477-480.

por Plymouth o Gales y desde allí a Londres. Había existido un plan concreto, borrado el año anterior, que concretaba esta estrategia⁴¹. En resumen, el régimen había decidido aumentar al máximo las remisiones a España, gastar la plata de Su Majestad allí en la península, y luchar las próximas batallas en el teatro europeo.

LA NUEVA POLÍTICA Y TRAFALGAR

Las consecuencias de la nueva política para el apostadero de La Habana fueron profundas aunque no inmediatas. La construcción naval sostuvo su ritmo al principio, manteniéndose más tarde con la terminación de los ya empezados, incluyendo uno o dos cada año desde 1786 a 1791. *Los Santos Reyes* (112) y el *San Carlos* (50) en 1794 y el *Asia* (74) en 1795 fueron los últimos navíos de línea producidos en La Habana, aunque una fragata salió dos años después⁴². El papel habanero desde aquel entonces se limitó al mantenimiento y servicio de los barcos que pasaban por su puerto⁴³.

En aquella memorable jornada de Octubre de 1805, los cuatro navíos de construcción habanera incluían la *Santísima Trinidad*, *Los Santos Reyes* (*Príncipe de Asturias*), *San Pedro* (*Rayo*) y *San Cristóbal* (*Bahama*), siendo los dos primeros de los más imponentes de la armada española, con cuatro y tres puentes respectivamente. El *Rayo* disfrutaba de una larga, azarosa y exitosa existencia, mientras que el *Bahama* era uno de los últimos navíos de la serie de setenta y cuatro cañones tan largamente explotada por los constructores españoles⁴⁴. Pero entre todos, se destacaba el *Santísima Trinidad*, botado en 1769, el buque de guerra de mayor velamen jamás construido. Aunque primeramente se le dotó de 112 cañones, como al resto de sus hermanos habaneros de tres puentes, pronto se le hicieron dos sucesivas ampliaciones que elevaron a 136 sus cañones y a ostentar un puente adicional. Construido con los planos del ingeniero naval Mateo Mullaín, no se escatimaron gastos en su construcción ni en su posterior reconversión para dotarlo de mayor navegabilidad, porque su resistencia estaba bien asegurada gracias a las nobles maderas habaneras, que tan buenos y duraderos navíos habían producido. Y aunque no se consiguió una buena estabilidad maniobrera, su

⁴¹ *Instrucción reservada*, Palacio, 8 de julio, 1787, Archivo Histórico Nacional, Estado, Tomo I: 182-185. Es de notar que los párrafos que contenían este plan fueron eliminados de la versión impresa en 1795, durante la alianza británica.

⁴² HARBRON, 1988: 53. En concreto, la fragata en cuestión fue la *Anfitriete*.

⁴³ La nómina de navíos que estuvieron en La Habana en los seis o siete años anteriores a Trafalgar fue muy corta y constituían casi siempre buques en malas condiciones. Los gastos navales del astillero habanero en esta etapa se dilapidaron casi exclusivamente en las pagas del personal de tierra y en el mantenimiento de diferentes fragatas y buques menores destinados a llevar los situados desde Veracruz a La Habana y desde ahí a Florida o Puerto Rico. Informaciones extraídas de la contabilidad de la Caja del Apostadero, AGI, SD, leg. 1866.

⁴⁴ CAYUELA FERNÁNDEZ y POZUELO REINA, 2004: 140.

terrible artillería compensaba esta debilidad⁴⁵.

Once navíos de construcción habanera que todavía se mantenían activos en aguas europeas no se encontraron en la desafortunada flota que se enfrentó a las fuerzas navales inglesas el 21 de octubre de 1805. Estos incluían *El Soberano* (74 cañones), el *San Jerónimo (Asia)* (64), el *San Pedro Alcántara* (64), el *San Hipólito (Mejicano)* (112), el *Conde de Regla* (112), el *San Ramón* (68), el *Santiago (América)* (60), el *San Fernando* (94), el *San Carlos* (98), y el *San Eustaquio (Astuto)* (60) Es de notar también que otro navío habanero, el *San Rafael* de ochenta cañones, fue capturado el mismo año cerca del Cabo Finisterre.

Durante decenios se defendieron tanto en Indias como en España —recuérdese aquí el informe de Tinajero— las bondades de las maderas cubanas y la robustez de sus navíos, superiores a cualquier otro de los construidos en los astilleros peninsulares. Llama mucho la atención que, precisamente por los recortes presupuestarios de la construcción en Cuba, la marina española a principios del siglo XIX se encontró privada de la posibilidad de disponer de un núcleo naval *habanero*, que anteriormente había demostrado una enorme robustez en el combate, y así era de menos calidad para hacer frente con buenas garantías al evidente poder naval inglés. Además, aparte de los factores financieros ya explicitados, constituye, a nuestro entender, un enigma, o al menos un interrogante, el por qué no se utilizó el resto de los navíos habaneros en las importantes y decisivas acciones navales de 1805, ya que desde el punto de vista constructivo, los buques habaneros eran claramente superiores en fiabilidad a la mayoría de los botados en España.

Con la ocupación francesa de España, las Guerras Revolucionarias, la independencia de las colonias continentales, y, con ella, la pérdida de la *raison d'être* de la flota, La Habana nunca recuperó su lugar en la construcción naval.⁴⁶ Pero aquí, significativamente, se ha demostrado, que consideraciones financieras y estratégicas limitaron el papel de La Habana mucho antes de la Batalla de Trafalgar. Es evidente que la elevación y la explotación del astillero habanero es un ejemplo de una política reformista que había perdido su fuerza mucho antes del colapso del imperio.

BIBLIOGRAFÍA

BARBIER, Jacques A., «The Culmination of the Bourbon Reforms, 1787-1792», *Hispanic American Historical Review*, Vol. LVII, (Maryland, 1977): 51-68.

_____, «Jacques Barbier's Reply», *Hispanic American Historical Review*, Vol. LVIII (Maryland, 1978): 87-90.

_____, «Toward a New Chronology for Bourbon Colonialism: The 'Depositaria de Indias' de Cádiz, 1722-1789», *Ibero-Amerikanisches Archiv*, Vol. VI (Berlin, 1980): 334-368.

⁴⁵ PLACER, 2005.

⁴⁶ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, 2000: 178-182.

- _____ y KLEIN, Herbert S., «Revolutionary Wars and Public Finances: The Madrid Treasury, 1784-1807», *Journal of Economic History*, Vol. XLI (Baltimore, 1981): 311-342.
- CAYUELA FERNÁNDEZ, José y POZUELO REINA, Angel, *Trafalgar: Hombres y naves entre dos épocas*, Barcelona, Ariel, 2004.
- CORRAL LAFUENTE, José Luis, *Trafalgar*, Madrid, Quinteto, 2000.
- CLAYTON, Tim and CRAIG, Phil, *Trafalgar*, Londres, Hodder and Stoughton, 2004.
- ESCUADERO, José Antonio, *Los orígenes del Consejo de Ministros en España*, Madrid, Editorial Nacional, 1979.
- FISHER, John, «Critique of Jacques Barbier's 'The Culmination of the Bourbon Reforms, 1787-92'», *Hispanic American Historical Review*, Vol. LVII, (Maryland, 1977): 83-86.
- GÁRATE OJANGUREN, Monserrat, *Comercio ultramarino e ilustración: La Real Compañía de La Habana*, San Sebastián, Departamento de Cultura del Gobierno Vasco, 1993.
- GARCÍA DEL PINO, César, «El arsenal de La Habana durante el siglo XVIII», Agustín Guimerá y Fernando Monge (coords.), *La Habana, puerto colonia: Siglos XVIII-XIX*, Madrid, Fundación Portuaria, 2000: 157-182.
- GOODMAN, David, *El poderío naval español: Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.
- HARBON, John, *Trafalgar and the Spanish Navy*, London, Conway Maritime Press, 1988.
- HULL, Anthony H., *Charles III and the Revival of Spain*, Washington, D.C., University Press of America, 1981.
- INGLIS, G. Douglas, «The Spanish Naval Shipyard at Havana in the Eighteenth Century», *New Aspects of Naval History*, The Nautical Aviation and Publishing Company of America, (Baltimore, 1985): 47-58.
- KUETHE, Allan J., *Cuba, 1753-1815: Crown, Military, and Society*, Knoxville, University of Tennessee Press, 1986.
- _____, «More on the Culmination of the Bourbon Reforms: A Perspective from New Granada», *Hispanic American Historical Review*, Vol. LVIII (Maryland, 1978): 477-480.
- _____ y SERRANO, José Manuel, «La pérdida de la fidelidad cubana: una perspectiva del siglo XVIII», Josef Opatrný, (ed.), *Nación y Cultura nacional en el Caribe hispano*, Praga, Universidad Carolina de Praga, 2006: 201-213.
- LON ROMEO, Eduardo, *Trafalgar, papeles de campaña de 1805*, Madrid, Institución Fernando el Católico, 2005.
- MANERA, Enrique y MOYA, Carlos, *El buque en la Armada Española*, Madrid, Silex, 1981.
- MEJÍA TAVERO, Juan Carlos, *Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar*, Madrid, Cultural, 2004.
- MERINO NAVARRO, José Patricio, «La armada en el siglo XVIII», *Las Fuerzas Armadas Españolas: Historia institucional y social*, Vol. II, Madrid, Alambra, 1981.
- O'DONNELL, Hugo, «La marina durante el primer reinado de Felipe V (1700-1724)», *La Guerra de Sucesión en España y América: X Jornadas Nacionales de Historia Militar*, Sevilla, Deimos, 2000: 440-452.

- OLAIZOLA, José Luis, *De Numancia a Trafalgar: Victorias y derrotas de nuestra historia*, Madrid, Temas de Hoy, 2004.
- OZANAM, Didier, «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI», Ramón Menéndez Pidal (ed.), *Historia de España, La época de los primeros borbones: La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, Vol. XXIX, Madrid, Espasa Calpe, 1981: 435-477.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, María Teresa, *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*, Madrid, Editorial Naval, 1992.
- PÉREZ-MALLAÍNA BUENO, Pablo Emilio, *La política naval en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.
- PLACER, Gustavo, «1805: Navíos españoles en Trafalgar», (inédito).
- QUINTERO GONZÁLEZ, José, *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español, (1717-1776)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín, *Trafalgar y el conflicto naval Anglo-Español del siglo XVIII*, Madrid, Ariel, 2005.
- _____, «La Armada española y La Habana en el siglo XIX», *La Habana, puerto colonial siglos XVIII-XIX*, Madrid, Fundación Portuaria, 2000: 175-198.
- SAN JUAN, Víctor, *Trafalgar: Tres armadas en combate*, Madrid, Ed. Sílex, 2005
- SERRANO, José Manuel, «Juan de Acosta y la construcción naval en La Habana, 1717-1740», *Revista de Historia Naval*, Núm. 93, XXIV, (Madrid, 2006):7-31.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1981.

THE HAVANA SHIPYARD AND THE BATTLE OF TRAFALGAR.

This article places into perspective the role of the Havana Naval Shipyard during the eighteenth century and its contribution at the Battle of Trafalgar in 1805. The Spanish navy made a major effort to overtake the English during the century, with the struggle for supremacy in America standing as the centerpiece of the Bourbons' reformist agenda. In this context, Havana and its local elite were vital to Spain's emerging power in the Caribbean, especially the shipyard, which accounted for the largest number of warships constructed for the eighteenth-century navy. Owing to their quality, these vessels constituted the heart of the Spanish navy, at least between 1763 and 1805 and many were at Trafalgar. Until the present, nevertheless, no one has highlighted the contribution of the Cuban shipyard or its connection to the combat that transpired in 1805.

KEY WORDS: *Cuba, Trafalgar, Havana Naval Shipyard, Bourbons, Spanish navy.*

Fecha de recepción: 21 de Noviembre de 2005.

Fecha de aceptación: 6 de Noviembre de 2006.