

# *La Habana y su astillero<sup>1</sup>*

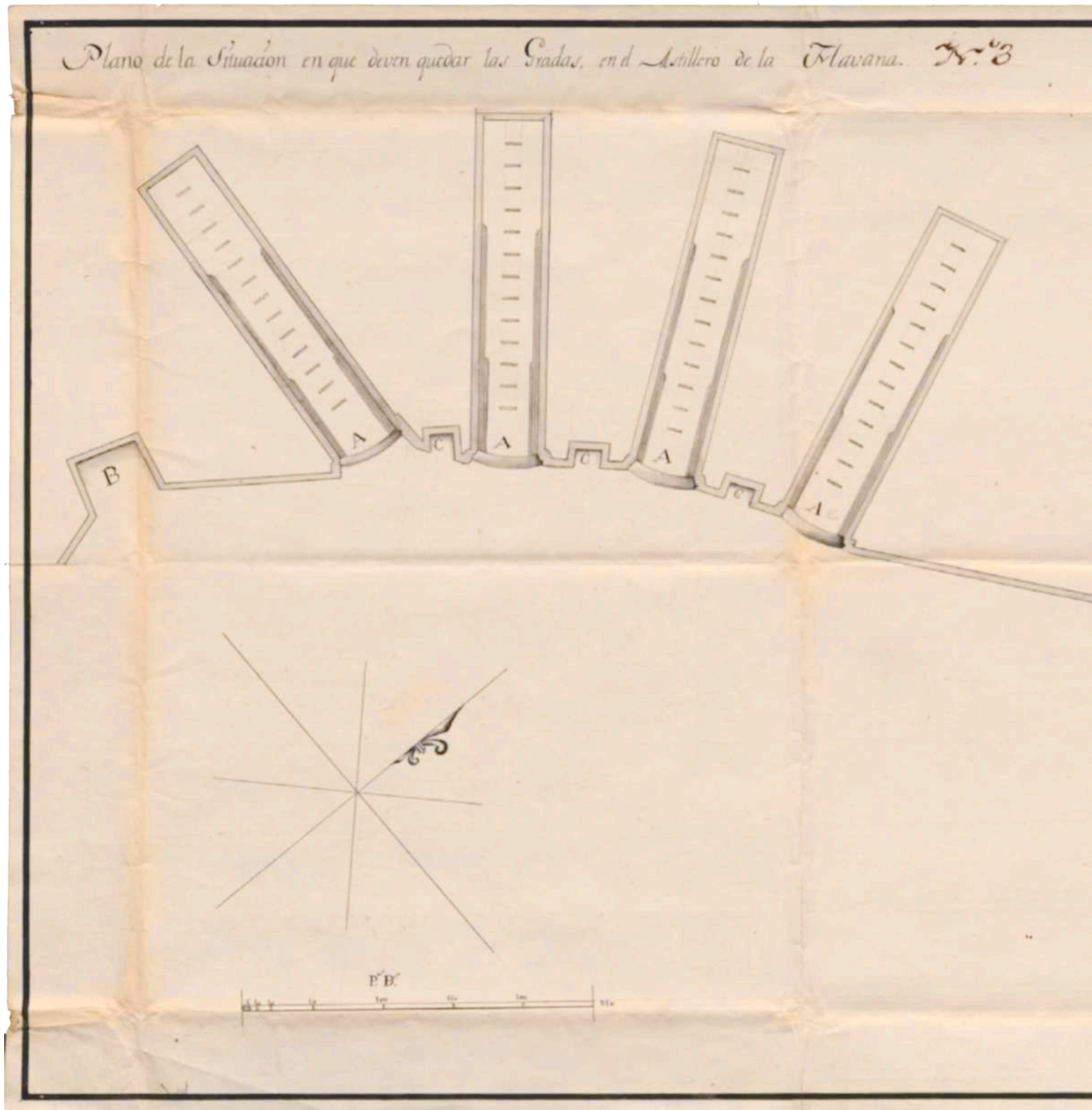
Enrique Martínez Ruiz

Catedrático de Historia Moderna. Universidad Complutense de Madrid

El Adelantado Diego Velázquez de Cuéllar, gobernador de la isla de Cuba, emprendió la campaña de conquista y colonización desde el este, y su progresión fue marcando la fundación de núcleos urbanos con el establecimiento de los seis primeros insulares entre 1511 y 1515 (Baracoa, 1511-12; Bayamo, 1513; Trinidad, 1514; Sancti Spiritus, 1514; Puerto Príncipe —actualmente Camagüey—, 1514, y Santiago de Cuba, 1515). En 1515 se fundó también La Habana, pero su verdadero establecimiento tuvo lugar el 16 de noviembre de 1519, bautizada como San Cristóbal de La Habana, nombre que respondía al de un santo, patrón de los navegantes, y a un topónimo nativo.

La «perla de las Antillas», como también se denomina a Cuba<sup>2</sup>, fue objetivo frecuente de piratas y corsarios, que tuvieron a La Habana bajo el fuego de sus cañones y víctima de sus asaltos en varias ocasiones durante la primera mitad del siglo *xvi*, lo que decidió a Felipe II a darle mayor relevancia y convertirla en uno de los puntos neurálgicos del Imperio, pues en 1564, implantado definitivamente el sistema de flotas, la ciudad cubana se convertiría en el punto de reunión de las naves que comerciaban en tierras americanas para hacer todas juntas el regreso a Sevilla. Por esta razón, el monarca español decidió también fortificar adecuadamente la plaza a fin de que pudiera resistir los ataques y dar abrigo a la flota hasta su partida, cargada de materias primas diversas

(metales preciosos, esmeraldas, maderas, especies, palo de tinte, etc.). Un conjunto de construcciones hicieron de ella la mejor defendida de la América de entonces. Su excelente puerto, con una amplia bahía natural al fondo, y sus maderas, buenas y abundantes, hicieron de La Habana un importante centro naval (su principal problema logístico fue que los troncos para la arboladura había que importarlos de Finlandia o Escandinavia, aunque se intentó traerlos de Santa María de Chimalapa y de Pensacola; pero por su dureza, las maderas cubanas no se astillaban en el combate, lo que agradecían las tripulaciones). El 20 de diciembre de 1592 se sancionaba oficialmente una realidad que venía siendo un hecho desde años atrás: Felipe II le confería el



título de ciudad. Una distinción que llegaba casi tres décadas después de que el gobernador de Cuba hubiera trasladado allí su residencia oficial desde Santiago, donde había estado el gobierno isleño hasta entonces.

Durante el siglo xvii prosigue la consolidación defensiva de La Habana, en el marco de un amplio y permanente sistema defensivo naval<sup>3</sup>, considerada ya el «antemural de las Indias Occidentales» y «la llave del Nuevo Mundo»<sup>4</sup>. En el plano civil, la fisonomía de la ciudad presenta en sus edificios una clara influencia de la arquitectura española, particularmente canaria, que adapta y asume empleando con profusión un material que será decisivo en su vocación marinera: la madera.

Sin embargo, no todo fue progreso, pues a mediados del siglo xvii perdió un tercio de su población, debido al contagio de una epidemia de peste que, procedente de Cartagena de Indias, se presentó en la isla en 1649. Las consecuencias de la epidemia se sumaban a una cierta relegación, que supuso el establecimiento de la Armada de Barlovento en 1640<sup>5</sup>, pues hubo de compartir protagonismo con Veracruz y Cartagena de Indias. Pero La Habana mantuvo su importancia gracias al astillero, ya que en él se construyeron diversos buques para la Armada de Barlovento y se carenaron muchos de los navíos de esa flota a lo largo del siglo, y así se fue formando una tradición constructora en la ciudad, en la que confluían el interés real y el de la jerarquía local<sup>6</sup>.

El azote epidémico no fue suficiente para limitar la importancia de la ciudad, pues siguió su crecimiento con construcciones de importancia, tanto civiles (la fuente de la Dorotea de la Luna en La Chorrera) como religiosas (convento de San Agustín, monasterio de Santa Teresa) y militares (castillo de El Morro), y en 1665, el 30 de noviembre, Mariana de Austria, madre y regente de Carlos II confirmó el escudo que La Habana venía utilizando, compuesto por una llave de oro —desde tiempo atrás gozaba del título de «llave del Nuevo Mundo»— y tres torres de plata sobre campo azul, que simbolizaban las tres primeras fortificaciones de la plaza: la de la Real Fuerza, la de San Salvador de la Punta y la de los Tres Reyes del Morro.

### Plano de las gradas en el astillero de La Habana

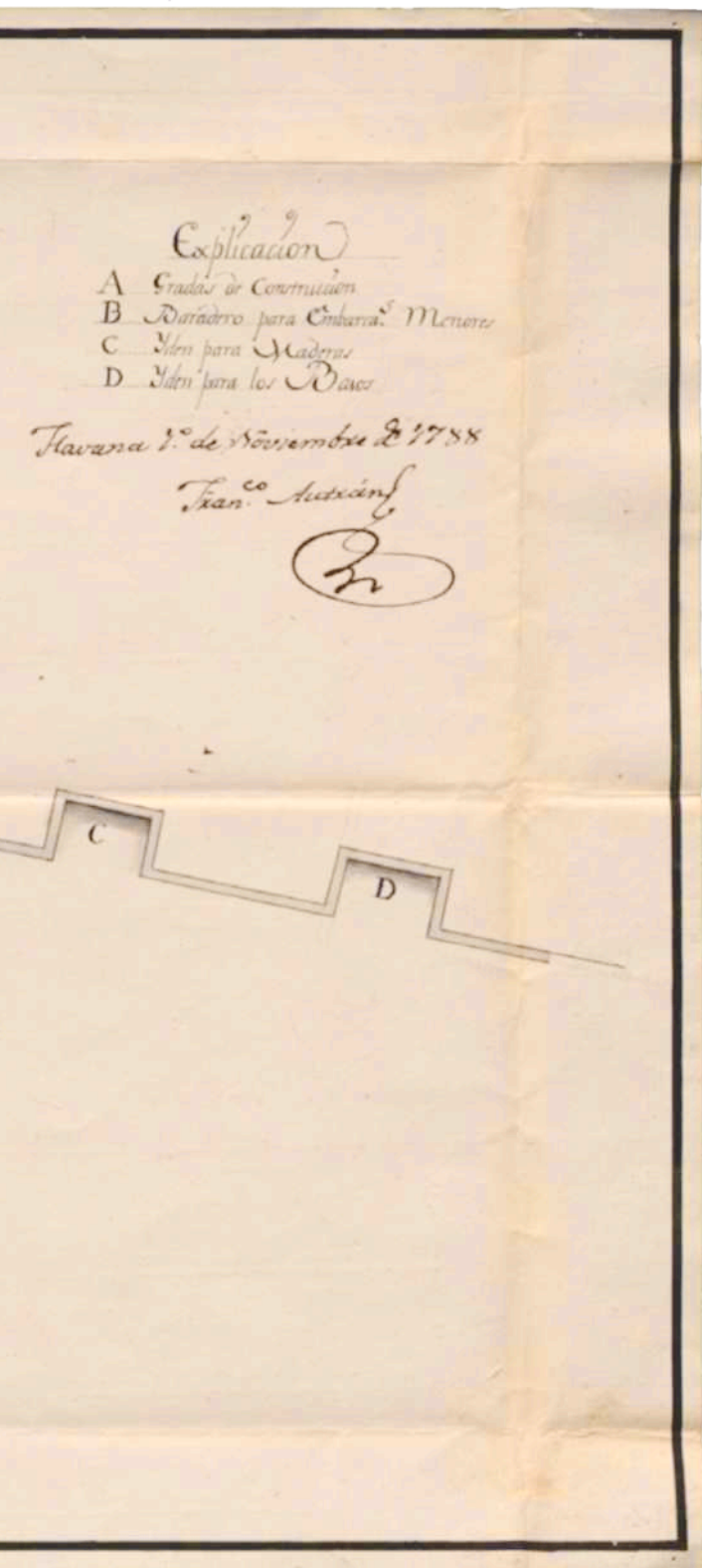
1788

Francisco Aufrán

Manuscrito lavado en colores

Museo Naval. Madrid

Dos semanas antes de la botadura de la fragata *Mercedes*, tercera de la serie de 34 cañones, Francisco Aufrán, el ingeniero director del astillero de La Habana, firmaba un proyecto de ampliación y consolidación de la factoría con la intención de prepararla para la construcción de los navíos y fragatas que se preveían a finales del siglo. En sus planos recoge la experiencia de las recientes construcciones con el objetivo de mejorar el rendimiento del astillero.

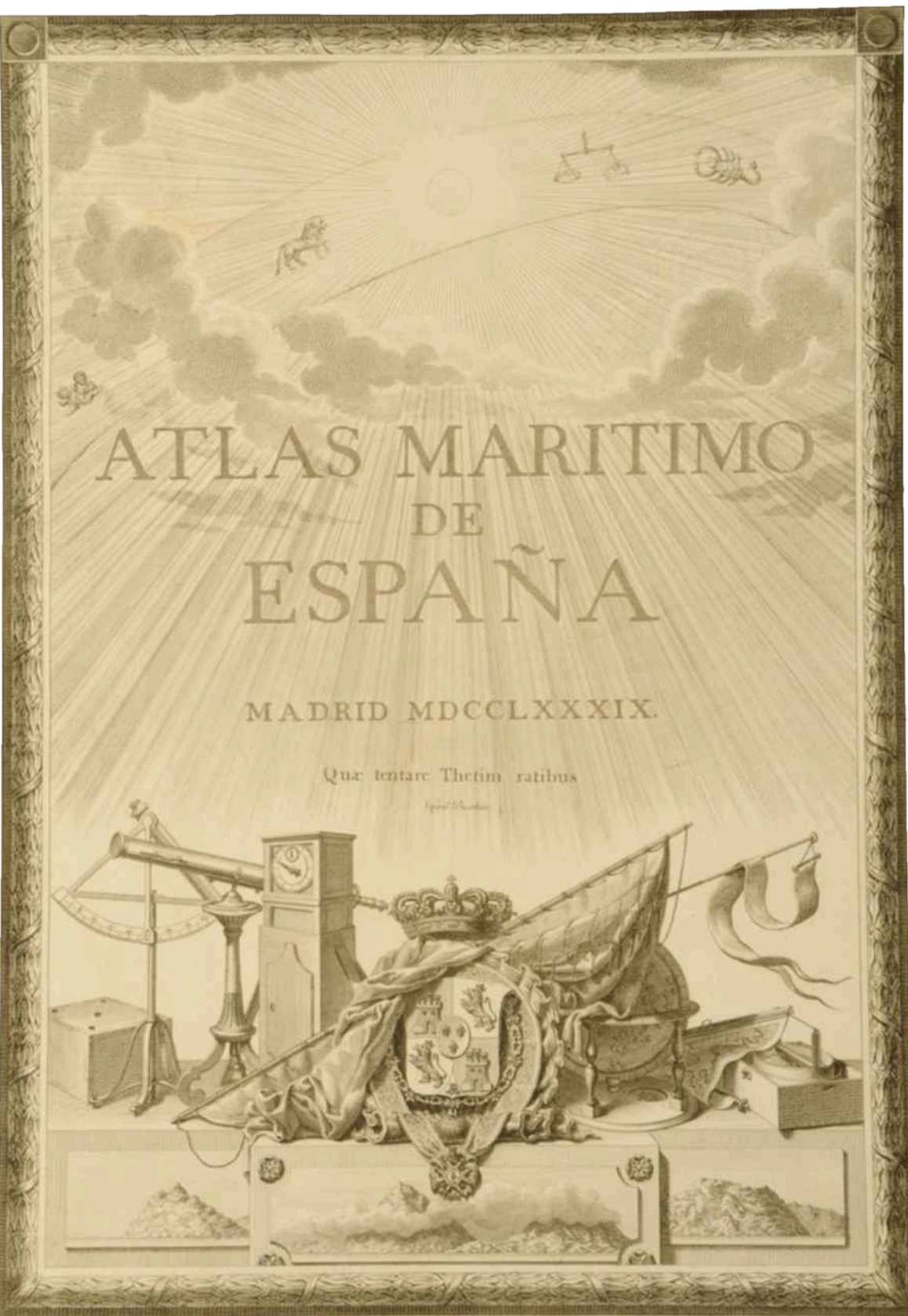


El siglo XVIII se ha considerado como el gran siglo del arte en la América española, pues es entonces cuando se puede considerar la existencia de un arte hispanoamericano, resultado de la unión de las tendencias españolas con las indígenas. Tal realidad artística, junto con la amplitud del denominado reformismo borbónico, tienen clara incidencia en Cuba y, particularmente, en La Habana, toda vez que la Ilustración llega al tiempo que se registra un auge económico, favorecido por la libertad de comercio iniciada en 1764 y progresivamente ampliada a lo largo del siglo; en ese año aparecieron los primeros periódicos en la ciudad, *La Gaceta* y *El Pensador*. La enseñanza superior contaba desde 1728 con la Real y Pontificia Universidad de San Jerónimo, ubicada en el convento de San Juan de Letrán, una oferta que se amplía al aparecer otros centros, aprovechando los edificios de los jesuitas, expulsados en 1767. Las nuevas perspectivas económicas favorecen unos cambios migratorios que llevan a La Habana a gentes procedentes de Canarias, en gran parte, y de Cataluña, al tiempo que se impone el cultivo del tabaco y se desarrolla la industria azucarera. Tampoco faltan nuevas instituciones, como el Tribunal de Cuentas, el Protomedicato y Correos, que empiezan a enlazar regularmente la isla con la Península.

Por otra parte, la ciudad sigue embelleciéndose. La impronta urbanística de Sabatini llega a la isla y, junto a construcciones civiles favorecidas por militares, se prosiguen los trabajos de fortificación. Por ejemplo, el marqués de la Torre, capitán general de la isla, facilita la construcción de un teatro, del Palacio de los Gobernadores y la urbanización de la plaza de Armas, «animando con su ejemplo a la aristocracia y a la alta burguesía criolla, que se dedicaron a reedificar con el mayor decoro, sus residencias urbanas y rurales»<sup>7</sup>. Entre los principales impulsores arquitectónicos estaban la Iglesia y los militares. Aquella contaba con los recursos de la mitra, las contribuciones de los vecinos acomodados y las limosnas. Y así, a principios del siglo XVIII, el doctor Diego Avelino de Compostela, obispo, promovió la construcción de templos (iglesias de San Felipe Neri, San Ignacio de Loyola y Santo Ángel Custodio), colegios y hospitales. Era el inicio de una labor constructiva que sus sucesores en la sede cubana continuaron. Por lo que se refiere a los militares, podemos considerar al conde de Ricla y a Bucarelli como los mejores exponentes, aunque su labor tiene lugar después de la conquista de La Habana por los ingleses en 1762.

Pero no era la primera vez que los británicos intentaron apoderarse de la ciudad, pues en el contexto de la denominada guerra de la Oreja de Jenkis, iniciada en agosto de 1739 y unida en 1740 a la guerra de Sucesión Austriaca, Londres preparó un plan de operaciones que puso en marcha antes de la declaración de guerra y que incluía el ataque del comodoro Brown a La Habana<sup>8</sup>, en donde se presenta el 17 de septiembre de 1739 y mantiene el bloqueo hasta el 16 de noviembre. Los ingleses volvieron a la carga con La Habana en 1748, encomendando la nueva expedición al almirante Knowles, quien decidió atacar primero Santiago, aunque, ante las dificultades encontradas, su acción acabó centrándose en La Habana a mediados de octubre, recibiendo entonces la noticia de la firma de la paz de Aquisgrán. El estallido de la guerra en el continente europeo había desviado la atención en gran medida de lo que pasaba en ultramar, donde los ingleses cosecharon un soberano fracaso, pues no alcanzaron ninguno de los objetivos importantes que se propusieron<sup>9</sup>, lo que se debió, en buena parte, al hecho de que los efectivos ingleses llegaron a América desde Europa y no se habían aclimatado a las nuevas latitudes en que iban a intervenir; algo que los ingleses tuvieron en cuenta en su siguiente campaña caribeña, pues ya actuaron con soldados procedentes de sus colonias norteamericanas, adaptados a las condiciones climatológicas americanas. En efecto, en plena guerra de los Siete Años<sup>10</sup>, al amanecer del 6 de junio de 1762, 50 navíos ingleses con 14.000 hombres a bordo se presentaron en La Habana, que por entonces contaba con el siguiente dispositivo defensivo:

- Castillo de la Fuerza: construido entre 1538 y 1545, había sido reforzado en 1747.
- Castillo del Morro: debido a J. B. Antonelli en 1589, su artillería fue muy reforzada en 1734.
- Castillo de la Punta: también de Antonelli, fue completado sustancialmente en 1730.
- Torreón de Cojimar: 1646.



## Atlas Marítimo de España

1789

Vicente Tofiño de San Miguel y Van der Walle  
Madrid

Museo Naval. Madrid

La publicación del *Atlas Marítimo de España*, del brigadier de la Real Armada Vicente Tofiño, supuso un hito en la cartografía española y promovió la creación por Godoy de la Dirección de Trabajos Hidrográficos en 1797. Gracias a este trabajo, en el que participaron entre 1783 y 1789 numerosos marinos ilustrados, la *Mercedes* pudo contar con los mapas correspondientes a las costas de Ferrol, de donde partió para recoger los caudales americanos, y de Cádiz, el destino que no pudo alcanzar.

- Torreón de La Chorrera: construido en 1646 para proteger la traída de aguas construida ese mismo año, fundamental para el abastecimiento de la ciudad, las fortificaciones y los navíos.
- Las murallas, construidas en el último tercio del siglo xvii, no eran muy resistentes y no aguantarían un bombardeo de la artillería. A lo largo del siglo xviii se va completando su trazado hasta terminar en 1760 la garita de la Puerta de Tierra, abrazando la ciudad desde el arsenal al castillo de la Punta.
- La santabárbara: construida en 1742 al otro lado de la bahía, para que en caso de posibles accidentes la ciudad no se viera afectada.
- Batería de La Pastora: debajo del Morro, fue terminada en 1748.

La guarnición la formaban más de 27.500 hombres y la artillería se componía de 104 cañones de bronce, 250 de hierro, de diferentes calibres, además de 9 morteros de bronce y 11 de hierro.

Los ingleses centraron su ataque primeramente en el castillo del Morro, un reducto casi inexpugnable, y que rindieron por haber capturado antes la loma donde posteriormente se edificaría la Cabaña<sup>11</sup>, colocando su artillería para el posterior ataque a la ciudad, a la que rindieron al cabo de dos meses, capturando también 9 navíos de línea de 64 y 74 cañones, y 25 buques mercantes, en cuya variada carga había tres millones de pesos pertenecientes a la Compañía Real<sup>12</sup>. La Habana permaneció en manos inglesas hasta 1763<sup>13</sup>, año en que fue devuelta a España a cambio de la Florida<sup>14</sup>. Para entonces, la ciudad superaba los 160.000 habitantes; el primer censo oficial es de 1774 y registra un total de 171.670 habitantes, incluidos 44.333 esclavos. Era la tercera ciudad de la América española, detrás de México y Lima.

El año 1763 fue un año importante para la ciudad. El 8 de julio desembarcó en ella Alonso Fuertes de Villalpando, conde de Ricla. Llegaba con 1200 hombres, un cuerpo de Artillería y dos ingenieros militares, Silvestre Abarca y Agustín Crame, con quienes empezaría la «edad de oro» de las fortificaciones de La Habana<sup>15</sup>. Carlos III reguló por decreto un plan defensivo desde La Florida a la Guayana, especialmente necesario en el caso de La Habana, por la anterior ocupación inglesa. En ese mismo año de 1763 empezó la construcción de la fortaleza de San Carlos de la Cabaña, que nació con la pretensión de ser la mayor fortificación construida por España en tierras americanas; bajo la dirección de Silvestre Abarca, sus obras duraron más de once años, pues no finalizaron hasta 1774, y su coste resultó colosal; el resultado fue un recinto de 700 metros de largo por 240 de ancho, abaluartado, con revellines y foso, cuarteles y almacenes.

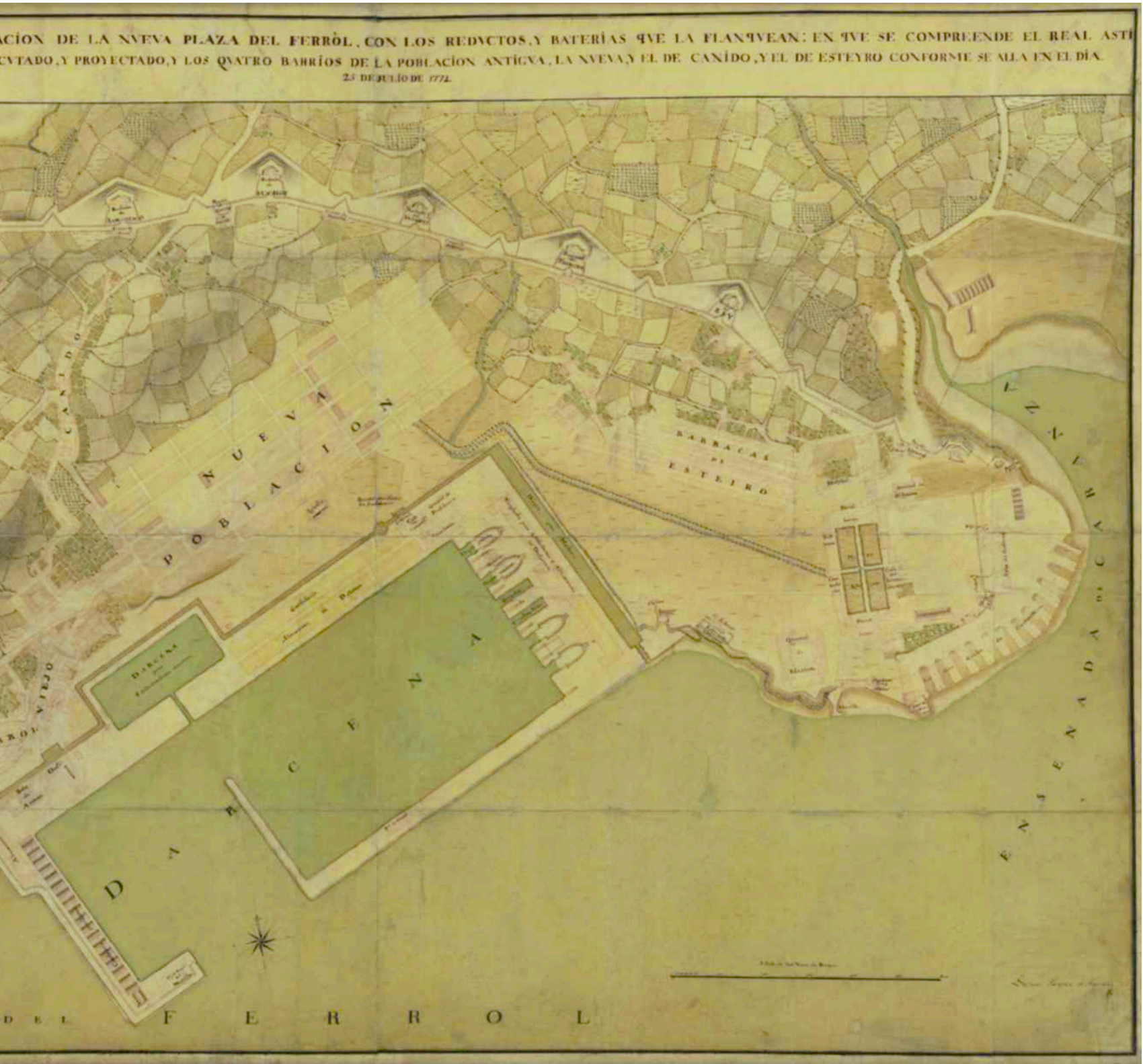


## Plano de la plaza del Ferrol

1774

Dionisio Sánchez Aguilera  
Manuscrito lavado en colores  
Museo Naval. Madrid

En 1774 Sánchez de Aguilera levantó este mapa de la *nueva plaza del Ferrol*. Pero a comienzos del siglo XIX el puerto desde el que partiría la *Mercedes* se había quedado anticuado. Por ello, durante el gobierno de Godoy «el de Ferrol fue puesto al igual de Cádiz y de los demás de primer orden», como parte de su iniciativa de habilitar numerosos puertos en España y las Américas «para mayor aumento y más grandes facilidades de la navegación y del comercio». (*Memorias de M. Godoy*)



El esfuerzo mereció la pena: situada en una posición dominante, al otro lado de la bahía, y artillada con un buen número de cañones fabricados en Barcelona, todavía se mantiene protegiendo el acceso a la bahía de la plaza. Actualmente está destinada a albergar un museo y a actividades culturales; uno de sus cañones es disparado a las nueve de cada noche, recordando la señal utilizada antaño para anunciar el cierre de las murallas de La Habana. Por esas mismas fechas comenzaba también la construcción del Fuerte del Príncipe, según un proyecto de Abarca hecho en 1767 y que se terminaría en 1779, dirigido por Crame y Luis Huet, responsables de la edificación del castillo de Atarés, más pequeño y ubicado en uno de los brazos de la bahía. Así se completaba una línea defensiva que, a la postre, nunca sería puesta a prueba<sup>16</sup>.

El otro gran elemento de La Habana es el astillero, cuya actividad se remonta a fines del siglo xvi, gracias a sus características naturales y a sus excelentes maderas<sup>17</sup>. Una actividad incentivada en el siglo xviii, pues ya en sus inicios, Bernardo Tinajero, a la sazón secretario del Consejo de Indias, era consciente de que se necesitaba un gran esfuerzo naval para contrarrestar las consecuencias del Tratado de Utrecht de 1713. Y para ese esfuerzo eran necesarios los astilleros peninsulares y americanos, pues un navío construido en ultramar duraría más de 30 años, mientras que los fabricados en Vizcaya no pasarían de la decena<sup>18</sup>. «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 unos 100 folios por una cara, 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 presentaba»<sup>19</sup>.

El plan de Tinajero no pudo llevarse a efecto, pues el cerco de Barcelona exigió la concentración de todos los esfuerzos, y Jean Orry vetó su realización, al dar preferencia a la adquisición de buques<sup>20</sup>. Sin embargo, a la postre se cumplió, pues La Habana fue el astillero americano verdaderamente activo y se convertiría en el centro de construcción naval de la proyectada renovación de la Armada. La caída de Tinajero en 1714, siendo el primer titular de la Secretaría de Marina e Indias, y la ascensión de Alberoni, marcan un giro de la política española hacia el Mediterráneo; tras del destierro del italiano en 1718, José Patiño, intendente de Marina desde 1717, continuó el plan de Tinajero y el astillero cubano se puso a la cabeza de la construcción de navíos, pues por la Real Orden de 31 de mayo de 1724 se emprenderían obras de envergadura en el carenero que ya existía en el puerto de La Habana —algo que la favorecía a costa de Coatzacoalcos, en la bahía de Campeche, donde se había sopesado la posibilidad de ubicar el astillero más importante de la Real Armada en el Nuevo Mundo.

En la trayectoria del astillero de La Habana en el siglo xviii se han distinguido tres etapas<sup>21</sup>:

- 1717-1736: la de Patiño y Juan de Acosta.
- 1740-1751: la de la Real Compañía de La Habana.
- 1764-1789: la de Carlos III y la Intendencia de Marina.

Los planes de Patiño como intendente de Marina, y, después, como secretario de Marina e Indias, se encaminaron a una reorganización total de la Armada con la construcción naval como aliciente; en 1732 dividió las costas españolas en tres departamentos marítimos, con su cabecera en Cartagena, El Ferrol y Cádiz, y desplazó progresivamente la construcción naval hacia La Habana, en donde se habían producido modificaciones y mejoras (edificación de talleres, construcción de gradas y diques para facilitar la botadura de los navíos). Además, desde las cajas de Nueva España llegaría por orden real el dinero necesario para mantener su actividad. Entre 1728 y 1737 se construyeron 39 navíos de guerra, de los que 14, todos de más de 60 cañones, fueron fabricados en La Habana, y el primer español de tres puentes, el *Real Felipe*, fue botado en 1732 en Guarnizo<sup>22</sup>.





### Compás de puntas

Siglo XVIII  
Goldenberg Gutacier, París  
Hierro  
Museo Naval. Madrid

Estamos en el despegue de un amplio programa de construcción naval que haría de La Habana su principal centro, función que se había iniciado con la labor del asentista Manuel López Pintado, pero la conjunción entre el plan de gestión naval y los conocimientos técnicos se produjo con Juan de Acosta, el gran animador del astillero cubano durante un cuarto de siglo<sup>23</sup>. En La Habana desde 1717, alférez de la Compañía de Gente de Mar, capitán de la Maestranza del Arsenal desde 1722, supervisor de la construcción de los navíos *San Juan* y *San Lorenzo* en 1724 y 1725, Acosta firmaba en 1731 un asiento por el que se comprometía a construir cuatro navíos —uno por año— de 74 cañones; para ello dependería del gobernador de la isla en lo referente al dinero y del comisario de Marina para la provisión de materiales y control del gasto. Por entonces, el comisario era Lorenzo Montalvo, un joven con el que Acosta tuvo frecuentes discrepancias; nombrado intendente más tarde, Montalvo estaría al frente de una de las etapas más prósperas del astillero cubano. La labor constructora de Acosta continuó después de cumplir con las condiciones del asiento, y entre 1724 y 1740, bajo su dirección, se construyeron 23 buques.

Pero los tres años que van desde la muerte de Patiño, en 1736, hasta una nueva guerra con Inglaterra, iniciada en 1739<sup>24</sup>, conocida como la de la Oreja de Jenkis, que enlazó con la de Sucesión Austriaca —hechos a los que ya nos hemos referido—, suponen una ralentización de la actividad constructora, pues si bien el nombramiento en 1741 de José del Campillo —que había sido comisario de Marina en La Habana— como sucesor de Patiño al frente de las Secretarías de Hacienda, Guerra y Marina e Indias, pudo suponer la vuelta a las anteriores directrices, aunque hubo que desviar mucho dinero para las necesidades bélicas y el mismo Campillo murió prematuramente en 1743. Además, se produjo un giro en la situación del astillero cubano, ya que a fines de 1740 se había creado la Real Compañía de Comercio de La Habana, que, por Real Cédula de 4 de junio del año siguiente, asumía por una década —dirigida por Martín de Aróstegui— la responsabilidad de construir tres o cuatro bajeles por año a cambio del monopolio del tabaco, que disfrutaría en previsión de pérdidas iniciales<sup>25</sup>. En 1751, la Compañía se deshacía del asiento, pero para entonces ya habían sido botados 13 navíos, dos de los cuales eran los primeros armados con 80 cañones, el *San Alejandro* y el *San Pedro* (que llegaría a estar más de cincuenta años en servicio).

En 1748 se suprimió la escuadra de Barlovento y el apostadero de Veracruz fue trasladado a La Habana, de manera que a su astillero se sumará la responsabilidad de la defensa naval caribeña<sup>26</sup>, pero de 1752 a 1764 la ciudad pasa por una clara crisis constructora: sólo se botan 5 buques, mientras Ferrol fletaba 27<sup>27</sup>.

En 1764, Carlos III creaba en La Habana la Intendencia de Marina, única en América, y ordenó que las dos tesorerías que funcionaban en la isla —una para la construcción naval y otra para el mantenimiento de los navíos— operaran al unísono, lo que supuso una clara mejoría en la utilización de los recursos, que el intendente supo manejar con eficacia<sup>28</sup>, de manera que entre 1765 y 1789, la construcción reverdece y salen 19 navíos, de los que 5 estaban artillados con más de 100 cañones, entre ellos el ampliamente recordado *Santísima Trinidad*. Además, se botaron 15 fragatas y otras embarcaciones menores, hasta un total de 62 naves: una sustantiva aportación al rearme naval español, que por esos años colocaba a su Armada en segundo lugar en el mundo. El astillero de La Habana vive su mejor momento en las décadas de 1770 y 1780, pero a mediados de esta última se produce un giro de la situación, al escasear los fondos que se destinan a incentivar la economía peninsular española, en perjuicio de las cantidades que antes llegaban a La Habana<sup>29</sup>. Además, el enfrentamiento con Inglaterra —ayuda a la independencia de las trece colonias inglesas de Norteamérica y fracaso ante Gibraltar<sup>30</sup>— iba a derivar hacia escenarios más europeos, sobre todo en los años finales del siglo XVIII y los iniciales del XIX.

Pero la fisonomía urbana de La Habana sigue conservando el brillante aspecto que ha ido adquiriendo a lo largo del siglo. Precisamente, en 1789 y 1790, relacionada con la división de la diócesis de Cuba, se convierte en catedral la Iglesia Mayor de La Habana, nueva sede obispal, mientras Santiago de Cuba conserva su condición mitral. Y el 15 de enero de 1796 llegan a La Habana los restos de Cristóbal Colón, su penúltimo viaje, si consideramos auténticos los que se guardan en la catedral de Sevilla.

- 
- <sup>1</sup> Este trabajo forma parte del Proyecto de Investigación HAR2009-11830 titulado «El ejército de la Ilustración: Novedades orgánicas, tácticas y logísticas», financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación.
- <sup>2</sup> Para la historia de la isla, v. t. Valdés (1964) y Kuethe (1986).
- <sup>3</sup> (Goodman, 2001: 22).
- <sup>4</sup> Denominaciones que estaban ya en Arrate (1954).
- <sup>5</sup> (Torres Ramírez, 1981: 27).
- <sup>6</sup> (García del Pino, 2000: 157-182).
- <sup>7</sup> (Rodríguez Martín, 2003: 513-526).  
(Weiss, 1996).  
(Pérez-Beato, 1936).
- <sup>8</sup> No nos detendremos en el relato de la guerra, que tuvo su acontecimiento más resonante en América en el fracasado ataque inglés a Cartagena de Indias. Una exposición del conflicto muy gráfica, en Blanco (2001: 139 y ss).
- <sup>9</sup> Para las presas marítimas realizadas estos años, Otero (1999).
- <sup>10</sup> Tampoco pormenorizaremos en el origen, desarrollo y desenlace de esta guerra. Un buen relato de su gestación y hechos militares, en Blanco (2004: 37 y ss).
- <sup>11</sup> Parece que Antonelli, mirando la ciudad desde la loma de la Cabaña, exclamó: «La Habana será de quien domina este punto»; sin embargo, se tardaría mucho tiempo en fortificar el lugar, de lo que se aprovecharon los ingleses.
- <sup>12</sup> (Ramos-Kuethe, 2011).
- <sup>13</sup> (Calleja Leal y O'Donnell, 1999).
- <sup>14</sup> Para una aproximación al contexto internacional, v. Juan y Martínez (2001) y Martínez (1987). También en Black y Woodfine (1988).
- <sup>15</sup> (Ramos Zúñiga, 1993: 49-64).
- <sup>16</sup> Más detalles sobre la actividad de los gobernadores militares y de las realizaciones arquitectónicas civiles, tanto públicas como domésticas, en Rodríguez (2003: 519 y ss.).
- <sup>17</sup> Por razones obvias, nos limitaremos a dar unas someras referencias a su trayectoria histórica, que aquí nos interesa más que su producción naval. Para la primera mitad del siglo XVIII, v. Serrano (2008).
- <sup>18</sup> (Merino Navarro, 1981: 97).
- <sup>19</sup> (Kuethe y Serrano, 2007: 763-776; cita en 766).
- <sup>20</sup> Sobre el fracaso del plan de Tinajero, v. Pérez-Mallaina (1982: 405) y Inglis (1985: 47 y ss.).
- <sup>21</sup> (Kuethe y Serrano, 2006: 767).
- <sup>22</sup> (Manera y Moya, 1981: 415-416).
- <sup>23</sup> (Serrano, 2006: 7-31).
- <sup>24</sup> Sobre este enfrentamiento con Inglaterra, además de las referencias ya citadas, pueden consultarse Bethencourt (1989: 337-345) y Otero (2004).
- <sup>25</sup> Para la Compañía, v. Gárate (1993).
- <sup>26</sup> Una visión general del problema caribeño, en Zapatero (1990).
- <sup>27</sup> (Manera y Moya, 1981: 416 y ss).
- <sup>28</sup> (Kuethe y Serrano, 2006: 201-213).
- <sup>29</sup> (Barbier y Klein, 1981: 311-342).
- <sup>30</sup> Para estos sucesos, v. t. Thompson (1967), Oltra y Pérez (1987), Beerman (1992) y Alsina (2006: 169-170).