

-La industria naval guipuzcoana (1650-1730): ¿crisis o auge del sector?-

María Lourdes Odriozola
(Universidad del País Vasco)
Sesión especializada: Economía marítima

Una de las actividades que secularmente ha caracterizado la economía guipuzcoana ha sido la fabricación de navíos. Esta industria, además, contó con una serie de condiciones inmejorables para su expansión: a) las especiales características topográficas de la costa guipuzcoana que facilitaba la instalación de las gradas; b) los extensos y ricos bosques de robles bravos y trasmochos, maderas de gran calidad que se empleaban en la construcción de los navíos; c) la riqueza minera y los géneros aportados por las ferreas dispersas por la geografía de la Provincia; d) el fácil transporte de los materiales y pertrechos hasta los astilleros; e) la gran vocación marinera de sus gentes; f) la presencia de una numerosa y eficaz mano de obra especializada; y g) la existencia de capitales y de un floreciente comercio¹.

La confluencia de estos factores favorables junto con las buenas cualidades que resultaban tener los navíos que se fabricaban en sus astilleros, y las disposiciones reales aprobadas en el mil quinientos tendentes a fomentar y proteger la construcción naval del país, determinaron el desarrollo de una pujante y prestigiosa industria naval en la Provincia de Guipúzcoa².

La preponderancia de los astilleros vizcaínos y guipuzcoanos en la fabricación de navíos en la península se mantendrá hasta el siglo XVIII. Pero la trayectoria del sector no fue ni creciente ni homogénea en el transcurso de estos siglos. El ciclo expansivo de la industria naval guipuzcoana se vio frenado por la crisis económica y la retracción comercial del siglo XVII. En efecto, en gran parte de las gradas decayó notablemente la producción, pero el ritmo de trabajo de los astilleros dedicados a la fábrica de los navíos para las armadas y las flotas de la Corona fue bastante si-

¹ ARTINANO Y GALDABANO, O.: *La arquitectura naval española (en madera)*; pp. 63
² *Ibidem*; pp. 65-67

milar al mantenido en el siglo XVI¹.

Más, esta situación sufrió un giro de 180º grados en el siglo XVIII. Con el advenimiento de los Borbones se inició un proceso de reorganización funcional e institucional de la marina española, el cual tuvo unos efectos un tanto negativos para la industria naval guipuzcoana. Con la nueva dinastía los pedidos de navíos para la Armada irán descendiendo progresivamente hasta prácticamente llegar a desaparecer a partir de 1732: los astilleros guipuzcoanos habían perdido a uno de sus principales clientes.

Ante esta nueva coyuntura el sector naval guipuzcoano intentará recuperar el protagonismo perdido diversificando se producción a una nueva clientela: comerciantes³ y pescadores, fundamentalmente.

Teniendo en cuenta todas estas premisas, en esta ponencia vamos a tratar de analizar: primero, la producción de las gradas guipuzcoanas en la segunda mitad del siglo XVII estudiando tanto la tipología de los barcos fabricados como a la clientela a la que iban destinados; segundo, la política naval borbónica; tercero, la producción de los astilleros guipuzcoanos en el primer tercio del siglo XVIII haciendo especial hincapié en los navíos fabricados para la Real Armada; y, finalmente, haremos un estudio comparativo con los datos aportados para determinar cuál fue la coyuntura que vivió el sector naval guipuzcoano entre 1650 y 1730.

¹ Según Artinano y Galdacano los grandes navíos, como Capitanas y Almirantas, de las escuadras fueron de ordinario fabricados en los astilleros guipuzcoanos; en concreto, en el Puerto y Canal del Peaje y las orillas del Río Orta. Op. Cit.; pp. 105-106 y 504NE Y FERRER: *Navegantes Guipuzcoanos*; pp. 99-104

1. La industria naval guipuzcoana en la segunda mitad del siglo XVII.

Desde fines del siglo XV los astilleros guipuzcoanos eran uno de los principales centros de construcción de navíos de la península, tanto por su capacidad como por su volumen de producción. Sin embargo, la crisis económica, la retracción comercial, las dificultades económicas de la Real Hacienda y el casi permanente estado de guerra en el que estuvo inmersa la Corona en el siglo XVII no podían menos que afectar a la construcción naval peninsular y, en particular, a la guipuzcoana.

Y, parece que fue precisamente la precaria situación económica de la Hacienda una de las principales causas del debilitamiento e, incluso, en ocasiones de la decadencia, del sector naval peninsular. La falta de recursos obligó a la Corona a adoptar, con una asiduidad mayor a la deseada, dos medidas de urgencia: la primera, el embargo de las naves de los particulares para la formación de las escuadras; y, la segunda, el impago de algunas de las naves que se habían fabricado para la Corona¹. Los efectos nocivos de estas disposiciones fueron bastante inmediatos. Por una parte, muchos armadores y constructores navales quedaron totalmente arruinados. Y, por otra, la falta de capitales de la Hacienda trajo serias dificultades para encontrar personas que quisieran suscribir contratos con el Rey para la fabricación de navíos, por lo que la Corona tuvo que enfrentarse a un nuevo problema: el de la escasez de navíos. Y adoptó la solución más cómoda pero la menos eficaz: el alquiler y afletamiento de escuadras y barcos extranjeros para el comercio con las Indias y las guerras europeas².

Pese a todo lo expuesto, parece que la industria naval guipuzcoana no vivió una crisis generalizada y sostenida a lo largo de todo el siglo XVII. Por una parte, porque en la primera mitad del siglo XVII la fábrica de naves de gran porte estuvo localizada de

¹ ARTIRANO Y GALDACANO: Op. Cit.: pp. 73-76; GUIARD. Teófilo: *La industria naval vizcaína*: pp. 103-110

² ARTIRANO Y GALDACANO, O. C. cit.: p. 74

Real Astillero de Bordenaborda, fundado en 1597; en el lado de Pasajes de San Juan -jurisdicción de Fuenterrabía-, el Real Astillero del Barrio Vizcaya; en la parte de Pasajes San Pedro -jurisdicción de San Sebastián-, el astillero público, el Sableo y Berrachocoa; y en el término municipal de Rentería, el Real Astillero de Basanoaga, San Francisco o Capuchinos, Ugarrice, Ribera y Arrabal. Sin embargo, la actividad desarrollada por unas y otras gradas fue muy distinta; en estos años la producción de navíos estuvo monopolizada por los Reales Astilleros de Basanoaga y Barrio Vizcaya¹.

El Río Oria fue otro núcleo destacado del sector naval guipuzcoano. En sus orillas se localizaban los establecimientos de Aguinaga, Mápil, Rutarte y Urdazaga o Urdayaga, dentro del término municipal de Usúrbil²; Alchirri y Arratola, en Aya³; y por último, los astilleros de la Villa de Orío. De estas factorías fueron las de Mápil, Rutarte y Orío las que mayor actividad tuvieron al haber acaparado sus gradas la construcción de los navíos para la Carrera de Indias y las Armadas del Rey. Pero dado que las aguas del Orío no tenían una profundidad lo suficientemente grande como para poder concluir en ellas la fábrica de los navíos de gran tonelaje, éstos tenían que conducirse en lastre hasta el Puerto de Pasajes para ser arbolados, aparejados y artillados⁴.

Los astilleros de la Villa de Zumaya -Ribera, Santiago y Oiquina-, tuvieron una actividad bastante notable en estos años, aunque inferior a la de los dos centros anteriores. Su producción estuvo destinada a satisfacer las necesidades de una clientela diferente: los comerciantes de la cornisa cantábrica. Por ello, se

¹ (Archivo Protocolos) N(otariales) G(uipuzcoa): Rentería, leg. 2538, 2580, 2584 y 2590; SEOANE Y FERRER: Op. Cit.: p. 72; ITURRIOP TELLERIA, Fermín: *Pasajes: Resumen Histórico*: p. 136; VARIOS Autores: *Pasajes, un Puerto, una Historia*: p. 85; y ODRIOZOLA OYARBIDE, M. L.: Op. Cit.

² A. P. N. G.: Zumaya, leg. 3313; SERRANO MANOAS, Fernando: *Los Galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*: p. 172; SEOANE Y FERRER: Op. Cit.: p. 72

³ A. P. N. G.: Orío, leg. 1877 y 1931

⁴ Un ejemplo claro de ello lo tenemos en la Capitana y Almiranta construidas por Pedro de Acostegui en los Astilleros de Mápil para la Carrera de Indias, entre los años 1697-1699. A. P. N. G.: Rentería, leg. 2416

ordinario en las gradas guipuzcoanas¹. Y finalmente, porque con la reactivación que experimentó el comercio indiano a partir de 1660 se reanudó la fábrica de navíos para la Carrera de Indias². Por lo tanto, puede afirmarse que la crisis de la construcción naval en Guipúzcoa estuvo casi única y exclusivamente localizada en los astilleros que se dedicaban a la fábrica de pequeñas embarcaciones para el transporte fluvial y el cabotaje, y la pesca. En concreto, en los astilleros de Fuenterrabía, Irún, Zarauz, Deva y Motrico.

a. Los astilleros guipuzcoanos

Durante el siglo XVII en todos los puertos del litoral guipuzcoano, exceptuando en el de Guetaria, había astilleros. Los principales estaban ubicados en el Puerto y Canal del Pasaje⁴, las orillas y riberas del Río Oria⁵, y el Puerto de Zumaya⁶. Los dos primeros especializados en la construcción de grandes navíos para las armadas y las flotas de la Corona; y el de Zumaya, en la fábrica de naves de mediano tamaño para el comercio de cabotaje en el Cantábrico.

El Puerto de Pasajes, según Gorosabel "el más seguro y mejor de toda la costa cantábrica"⁷, fue hasta fines del siglo XVIII el principal centro naval de la Provincia. En sus orillas estaban instalados al menos diez astilleros. En el término de Lezo, el

¹ ARTIRANO Y GALDACANO, O. C. cit.: pp. 105-106; SEOANE Y FERRER: *Naves y Navíos Guipuzcoanos*: pp. 99-103; y ODRIOZOLA OYARBIDE, María Lourdes: "Construcción naval en Rentería" en *Historia de Rentería* (en prensa)

² GARCIA FUENTES, Lutgardo: *Sevilla. Los vascos y América*: pp. 210-221

³ El 68% de los navíos construidos en la España peninsular, entre los años 1669 y 1700, para la Carrera de Indias fueron de fábrica vasca. KAMEN, Henry: *La España de Carlos II*: p. 179

⁴ Principal puerto comercial de Guipúzcoa, cuando menos, hasta el siglo XIX.

⁵ El río más caudaloso de la provincia.

⁶ El puerto de la costa occidental guipuzcoana que tenía el tráfico comercial más intenso. Se dedicaba, sobre todo a la importación de vena de Somorrostro y a la exportación de los productos metálicos elaborados en la ferriería del Valle del Urola.

⁷ GOROSABEL, Pablo: *Diccionario histórico geográfico descriptivo de los pueblos valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa*: p. 401

dedicaron a construir embarcaciones de mediano tamaño para el comercio de cabotaje, fundamentalmente, pinazas y pataches¹. Esta especialización de Zumaya, de alguna manera, vino impuesta por los problemas ancestrales de su puerto: el poco calado y la peligrosidad de la barra².

El estado del resto de los astilleros de la Provincia -Irún, Fuenterrabía, Zarauz, Deva y Motrico³- podría calificarse de decadente e, incluso en ocasiones, hasta de abandono. Pese a las grandes dificultades que hay para poder cuantificar la producción de los navíos de pequeño porte⁴, parece que en estas gradas apenas hubo actividad, y que sólo esporádicamente fabricaron unas pocas embarcaciones, como por ejemplo: alas⁵, gabarras y lanchas, entre otras. Su producción estuvo destinada a una clientela bastante heterogénea, pero, desde el punto de vista geográfico, fuertemente localizada: pescadores, transportistas y pequeños comerciantes del municipio en el que estaban instaladas las gradas y de los otros pueblos aledaños.

¹ La pinaza era una embarcación sin cubierta, de poca manga y planada, aunque de bastante porte, que en la costa cantábrica se empleaba para el cabotaje y la pesca del besugo. Y el patache era otra embarcación de cabotaje utilizada en el norte de España: llevaba dos palos tipos sin cofas ni crucetas, el mayor aparejado de goleta, y el trinquete de polacre pero sin la vela Juaneto. VARIOS Autores: *Diccionario marítimo español*: p. 401 y p. 414

² ODRIOZOLA OYARBIDE, María Lourdes: "Antecedentes históricos del Puerto de Zumaya" *Jornadas sobre el futuro del Puerto de Zumaya*: Zumaya, 5 y 6 de Noviembre de 1992

³ Motrico tenía dentro de su jurisdicción dos astilleros: el municipal y el particular de Astigarrabia. A. P. N. G.: Motrico, leg. 2734

⁴ Los documentos originales en los que mayor información podemos obtener sobre su fábrica son las actas municipales. Y en Guipúzcoa nos encontramos con un serio problema: sólo hay actas municipales del siglo XVII en los archivos históricos de las villas costeras de Fuenterrabía, Rentería, Zumaya y Motrico. Por lo tanto, la cuantificación en este caso aún presenta mayores dificultades de las normales.

⁵ Pequeña embarcación de fondo plano, que se impulsaba por medio de pértigas; empleada en el País Vasco para transportar el hierro elaborado en las ferrierías y la pesca fluvial. LABURU, Miguel: *Breve vocabulario que contiene los términos empleados en Documentos Marítimos Antiguos*: p. 13

⁶ Especie de barca grande que sirve para cargar y descargar las naves en el interior de los puertos, y para el transporte de mercancías por los ríos y canales; normalmente deben de ser remolcadas. *Ibidem*: p. 55

Tras la breve recesión que vivieron los astilleros guipuzcoanos en el decenio de los cuarenta¹, en la segunda mitad del siglo XVII se inició un tímido, aunque progresivo, aumento de la actividad de los principales centros navales de la Provincia (Pasajes, Oria y Zumaya). Parece que la génesis de la recuperación del sector naval guipuzcoano fue consecuencia tanto, del importante número de navíos que, nuevamente comenzaron a fabricarse para la Corona, como de la reactivación del comercio con las Indias. No obstante, con las naves fabricadas en los astilleros peninsulares no pudieron cubrirse las necesidades navales del país, por lo que continuó empleándose la práctica de alquilar y afletar embarcaciones extranjeras².

Los primeros signos de recuperación del sector naval guipuzcoano comienzan a aparecer en el decenio de los cincuenta con el restablecimiento de la fábrica de navíos para las armadas y las flotas de la Corona en el Puerto de Pasajes³. A partir de este momento, el Estado, con su continua y creciente demanda de navíos, se convirtió otra vez en uno de los principales clientes de la gradas guipuzcoanas.

1 Únicamente se ha podido contabilizar la fábrica de 7 navíos: 3 en Rentería (1 navío, 1 bajel y 1 fragata), 2 en Zumaya (1 patache y 1 pinaza), 1 un galeón en Pasajes y un bajel en Zarauz. A.P.N.O.: Rentería, leg. 2355, 2357 y 2358; Zumaya, leg. 3389 y 3391; A(rchivo) M(unicipal) R(entería): B-1-3-3; y SEONE Y FERRER: Op. Cit.; pp. 101-102.

2 El 28 de febrero de 1651, el Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla presentó un durísimo memorial a la Corona en el que explicaba que la política naval de cara a la construcción naval había dado a que se cubriese la necesidad con navíos extranjeros, cuyos propietarios estaban obteniendo cuantiosos beneficios a costa de lo que "los naturales habían sudado". GARCIA PUERTER, *Butsardo: El comercio español con América (1650-1700)*; pp. 188 y 84.

3 En esta década hemos podido contabilizar la construcción de 10 embarcaciones. Nuevo de ellas se fabricarán en el Puerto de Pasajes y una en Zumaya. Y, además, posiblemente tan sólo una de ellas sea propiedad de un particular. En efecto, el 10 de febrero de 1653 se suscribe un contrato de construcción entre el Maestre constructor Domingo de Alcolacaz -vecino de la Villa de Zumaya- y el vecino de Pencia (Vizcaya) Santiago de Vazaldua, para la construcción de una pinaza para el 15 de Agosto de ese mismo año; el precio acordado fue de 750 Reales de vellón y dos fanegas de trigo limpios. A(rchivo) M(unicipal) Z(umaya): Asuntos civiles, libro 208.

Rentería acordó vender al Sr. Necolalde, 400 piezas de robles por un valor superior a los 20.000 ducados de plata⁴; y, al año siguiente, otras 27 ó 30 piezas más⁵.

La construcción de estas dos Capitanas tan sólo será el preludio de la larga lista de los navíos de gran tonelaje que se elaboraron para las escuadras y flotas de la Corona. Así, en el año 1654, en las gradas pasaitarras se fabricaron simultáneamente cuatro embarcaciones cuyos portes oscilaron, entre las 1080 toneladas del galeón *San Felipe* y, las 810 del navío *Nuestra Señora del Rosario*⁶. Dos años más tarde, el Estado encargó la construcción de otros dos galeones: el *Navío Capitana* y la *Santa María Almiranta*⁷.

-Cuadro nº 1: Producción 1650-1659-

ARO	ASTILLERO	NOMBRE	TIPOLOGIA	PORTE
1650	Pasajes	Mtra. Sra. de Guzmán	Galeón	737 Tn
1651	Rentería	Capitana Real	Pinaza	600 Tn
1654	Zumaya	San Felipe	Galeón	1080 Tn
1654	Pasajes	Jesús y María	Galeón	840 Tn
1654	Pasajes	Mtra. Sra. del Rosario	Galeón	810 Tn
1654	Pasajes	Mtra. Sra. de Concepciones	Patache	417 Tn
1656	Pasajes	Navío Capitana	Galeón	900 Tn
1656	Pasajes	Almiranta Santa María	Galeón	900 Tn

Fuentes: A.P.N.O.: A.M.R.: A.M.Z.: y SEONE Y FERRER: *Navagantes guipuzcoanos*.

Tras estos años de discreta recuperación del sector naval guipuzcoano, los astilleros de Pasajes, el Oria y, en menor medida, los de Zumaya inician en 1660 un período de expansión que se prolongará, cuando menos, hasta principios del siglo XVIII. En efecto, entre 1660 y 1699 se ha podido contabilizar en Guipúzcoa la construcción 82 navíos y una escuadra de 3600 toneladas y, excepto

1 A.M.R.: *Actas Municipales*, libro 3 (1529-1776)

2 A.M.R.: *Actas Municipales*, libro 17 (1602-1652)

3 SEONE Y FERRER: Op. Cit.; pp. 103-104

4 *Ibidem*

El método por el que se reguló la fabricación de casi todos los navíos de las armadas y flotas reales fue el de los *asientos*. Erán unos contratos en los que un particular o grupo de particulares se comprometían a fabricar los navíos con unas calidades determinadas y en unos plazos concretos, a cambio de un precio fijo. El contrato firmado entre el soberano y el asentista iba redactado de forma que amabas partes se obligaban mutuamente, resultando de ello un acuerdo entre iguales: el rey no podía cambiar nada de lo acordado sin consentimiento de la otra parte, y quedaba tan obligado a cumplirlo como su súbdito¹.

El sistema de asientos se adoptó porque, por una parte, a pesar de las ganancias de los asentistas, las obras por asiento resultaban más baratas que las fábricas por administración. Y por otra, porque el sistema de asientos suponía un tipo de crédito a la Corona: a pesar de especificarse en los contratos que el Rey estaba obligado a pagar las sumas de dinero en unos plazos concretos, la mayoría de las veces no atendía a sus obligaciones económicas en el tiempo convenido; por su parte, el asentista continuaba construyendo los navíos a cuenta de su dinero hasta que la Corona se hiciera con la suma que le adeudaba².

En esta "nueva etapa" para la industria naval guipuzcoana, el primer navío para la Corona se fabricó en el Puerto de Pasajes en el año 1650. Se trata de la Capitana de galeones *Nuestra Señora de Guazama/aga* de 737 toneladas³.

Al año siguiente, en los astilleros de Rentería se inició la fábrica de una *Capitana Real* de 600 toneladas para la Armada del Mar Océano. Parece que su construcción resultó bastante cara por las dificultades que tuvo Don Luis de Necolalde, Superintendente General de la Reales Fábricas de Guipúzcoa, para encontrar en la Provincia las maderas para llevar a cabo su fábrica. Tras el reconocimiento de los montes cercanos al astillero, se observó que únicamente se podían sacar las piezas necesarias en el monte concejil de Usasque (Rentería). En el mes de mayo, la Villa de

1 SERRANO MARGAS, F.: Op. Cit.; pp. 83-84

2 *Ibidem*; pp. 84-85

3 SEONE Y FERRER: Op. Cit.; pp. 103-104

cinco⁴, todas las fábricas se efectuaron en las gradas de Pasajes, el Oria y Zumaya.

Además, durante estas décadas podemos observar un cambio significativo en el devenir de estos astilleros. Después de muchos años, la construcción de galeones para las Armadas del Mar Océano fue desplazándose a un plano secundario conforme se fue incrementando la producción de navíos para la Carrera de Indias y el comercio de cabotaje.

-Cuadro nº 2: Destino de los navíos fabricados

AROS	ARMADA	CARRERA INDIA	CABOTAJE	SIN ESPECIFICAR
1660-1669	9	8	1	5
1670-1679	escuadra 3600Tn			
1680-1689	0	11	8	0
1690-1699	0	5	6	7

La década de los sesenta marca de alguna manera el inicio de la expansión de los principales centros navales de la Provincia. La producción de los astilleros de Pasajes, el Oria y Zumaya experimentó un notable crecimiento e, incluso, hasta espectacular, si la comparamos con la del decenio anterior ya que ésta casi llegó a duplicarse⁵.

Hasta 1664, estas gradas básicamente se dedicaron a la fabricación de navíos para las escuadras del Mar Océano. En 1660, en el Puerto de Pasajes se botaron dos navíos para el rey: *La Góndola Real* fabricada para la entrega de la Infanta Teresa; y la *Capitana Real*, de 1513 toneladas y 90 cañones, que fue botada ante Felipe

1 En 1672 se fabrican dos pataches en el astillero de Deva por el Maestre constructor Joseph de Arca para el vecino de San Sebastián Enrique de Masléro (A.P.N.O.: Zumaya, leg. 3442). En 1673, en las gradas de Zarauz, Pedro de Lete fabricó un patache "para el acarreo de leña" para Martín de Lopetegui y su cuñado, Joan de Bobaran. (A.P.N.O.: Oria, leg. 1850. Agradecemos a Romana Emparan la localización de este documento). En 1681 se construye en San Sebastián el navío de 200 toneladas *Nuestra Señora del Rosario* (SEONE Y FERRER: Op. Cit.; pp. 103-104). Y por último, en 1699 Juan de Arsueta elabora una fragata para Beltrán de Itizar en el astillero de Santa Catalina de San Sebastián (A.P.N.O.: Rentería, leg. 2417)

2 Véase los cuadros 1 y 3

IV el 14 de mayo¹. Dos años más tarde, Ignacio de Soroa construyó el navío *Buen Jesús*, de 600 toneladas². En estos cuatro años, tan sólo hemos podido constatar la elaboración de otros dos navíos: el galeón *Nuestra Señora de Roncesvalles* (571 Tn)³ en Usúrbil; y una embarcación, posiblemente para el comercio de cabotaje en el Cantábrico, en el astillero de Oiquina (Zumaya)⁴.

Mas, a partir de 1664, en las gradas de Pasajes, Oria y Zumaya empiezan a percibirse los efectos de la tímida reactivación que experimentó el comercio indiano durante estos años⁵. En los dos primeros centros, con la producción de navíos para la Carrera de Indias, tanto para las flotas de la Corona como para los particulares de la Provincia. Y, en Zumaya, como consecuencia del aumento de las exportaciones de hierro vasco a las Indias, hubo una importante demanda de embarcaciones de mediano tamaño, fundamentalmente pataches y pinazas, para la comercialización de la vena de Somorrostro y los productos elaborados en las ferrierías.

En 1664, el Capitán Miguel de Aristeguieta, una vez que concluye las obras del galeón del asiento que tenía con la Corona, hizo compañía con Santiago de Tellería para la construcción de un galeón para la Carrera de Indias en el Real Astillero de Basanoaga. Las noticias sobre esta fábrica, aunque puntuales, son bastante significativas. Parece que se trataba de un navío de grandes dimensiones por la gran cantidad de materiales que adquirieron para su ejecución. Tellería y Aristeguieta compraron del monte concejil de Usacue (Rentería) toda la madera de tablazón necesaria⁶, al precio de 17 maredvedis y medio de plata el codo, y 400 robles trasmochos, a 6 reales y medio de plata el codo⁷.

Al año siguiente, se botaban en el Puerto de Pasajes otros dos galeones para la Carrera de Indias: el *Nuestra Señora del Rosario* y *Santo Domingo* y el *San Vicente Ferrer*. Su fábrica corrió a cargo de los asentistas Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín. Las obras de

- 1 SEANE Y FERRER: Op. Cit.: pp. 103-104
- 2 *Ibidem*
- 3 M.N.: Vargas Ponce (Serie Románica), Ms. 49
- 4 *Ibidem*
- 5 GARCIA PUENTES, *Luzardo: Sevilla, los vascos y América*; pp. 230-221
- 6 No se especifica la cantidad en el documento
- 7 A.M.R.: Actas Municipales, libro 19 (1660-1673); pp. 142-149

manga; 66 codos de eslora; 9 codos y 2/3 de plan; 6 codos y 1/3 de rodel de popa; y 7 codos y 1/2 de rodel de proa¹; y, por último, en 1669 el maestro Asencio de Arbestain labró en las gradas de Orio un galcón de 42 codos de quilla para el Capitán Pedro de Echanis (vecino de San Sebastián)².

---Cuadro nº 3: Producción 1660-1669---

AÑO	ASTILLERO	TIPOLOGIA	TONELADAS	CONSTRUCTOR/ASENTISTA
1660	Pasajes	Galeón	1512	Juan de Soroa
1660	Usúrbil	Galeón	571	Pascual de Atocha
1660	Oiquina			Juan de Soroa
1663	Usúrbil	Galeón	600	Ignacio de Soroa
1664	Usúrbil	Galeones (2)		
1664	Basanoaga	Navío		Miguel Aristeguieta
1664	Basanoaga	Galeón		Aristeguieta-Tellería
1665	Usúrbil	Galeón	812	D. Orillo-A. Lomelín
1665	Orio	Galeón	803	D. Orillo-A. Lomelín
1665	Orio	Galeón		Biasco de Echeveste
1666	Pasajes	Galeón		Ignacio de Soroa
1666	Basanoaga	Galeón		Miguel Aristeguieta
1666	Basanoaga	Galeón		Aristeguieta-Tellería
1667	Zumaya	Frágata		Joseph de Amas
1667	Basanoaga	Galeón		Miguel Aristeguieta
1667	MAPIL	Galeones (2)	822	Ignacio de Soroa
1668	Usúrbil	Galeón	934	Ignacio de Soroa
1668	Pasajes	Galeón		
1668	Basanoaga	Galeón		
1669	Orio	Galeón		Asencio de Arbestain

FUENTES: A.P.N.G.: Escrituras de Rentería y Zumaya; A.M.R.: A.M.R.: Fondo Vargas Ponce del Museo Naval de Madrid; SEANE Y FERRER: Op. Cit.; y SERRANO MANGAS, F.: Op. Cit.

Tras estos años de fortalecimiento de la industria naval de Pasajes, el Oria y Zumaya, en los setenta y principios de los ochenta sus astilleros vivieron el período de mayor florecimiento de la segunda mitad del siglo XVII. En efecto, en estos años se fabricaron alrededor de 43 navíos: el 52,4% de la producción total de los años 1650-1699³.

El apogeo que tuvieron los astilleros del Puerto de Pasajes y

1 M.N.: Vargas Ponce (Serie Románica); Ms. 49

2 A.P.N.O.: Orio, leg. 1868. Agradecido a Romana Esparan la cesión de este documento.

3 Véase los cuadros 1, 3, 4 y 5

los bajeles se iniciaron en los vasos de Usúrbil, pero dado su gran tamaño -unas quinientas toneladas cada uno-, tuvieron que ser desplazados hasta el Puerto de Pasajes para concluir ser arbolados y aparejados¹.

Entre 1666 y 1667 el Capitán Miguel de Aristeguieta construyó otros tres bajeles para la Carrera de Indias en las gradas de Basanoaga. En 1666, en las instalaciones de Basanoaga confeccionaba dos galeones; uno, el nombrado *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*, *Santiago* y *San Martín*, en compañía con Santiago de Tellería. Este navío, en el mes de julio de 1666 zarpó del Puerto de Pasajes hacia el de Cádiz al mando del Capitán Martín de Tellería²; y desde allí navegaría a Cartajena de Indias y Portobelo³.

Simultáneamente, Ignacio de Soroa manufacturaba en Pasajes, también para las flotas a Indias, la Almiranta *San Vicente* (803 Tn.)⁴

En 1667 Aristeguieta fabricó en Basanoaga para Francisco de Abaria, Capitán de Mar y Guerra, el galeón *Nuestra Señora de la Soledad*, *San Francisco* y *San Miguel*⁵.

Este mismo año, Joseph de Amas, Maestro Constructor de Galeones de S.M., elaboraba en los astilleros de Zumaya una fragata de 32 codos de quilla y 10 codos 2/3 de manga, para el Capitán Juan de Gorostiza y Juan de Gáldiz (vecinos de Bermeo), por el precio de 16.000 pesos de plata⁶.

La década de los sesenta se cerró con la construcción de tres galeones de gran tonelaje en los astilleros de Usúrbil, Pasajes y Basanoaga. En Usúrbil, Ignacio de Soroa ejecutó el galeón *Nuestra Señora de la Almudena*, de 822 toneladas⁷; en Pasajes se botaba el navío *Santa Ana* (934 Tn.); hacia el mes de marzo 1668 en Basanoaga se terminaba un galeón de 53 codos de quilla; 18 codos y 1/2 de

- 1 M.N.: Vargas Ponce (Serie Románica), Ms. 47 bis; y SERRANO MANGAS, F.: Op. Cit.: pp. 98-102
- 2 A.P.N.O.: Rentería, leg. 2378
- 3 A.P.N.O.: Rentería, leg. 2378; y A.M.R.: Actas Municipales, libro 19 (1660-1673); pp. 215, 216 y 230
- 4 SEANE Y FERRER: Op. Cit.: pp. 102-103
- 5 A.P.N.O.: Rentería, leg. 2380; y A.M.R.: Actas Municipales, libro 19 (1660-673); p. 255
- 6 A.P.N.G.: Zumaya, leg. 3429
- 7 SEANE Y FERRER: Op. Cit.: pp. 102-103

el Oria fue resultado, fundamentalmente, de la ligera recuperación que experimentó el tráfico indiano durante estos años y de los distintos asientos que los particulares suscribieron con la Corona para la construcción de navíos para las flotas de la Carrera de Indias; y, en menor medida, de los pedidos de bajeles de los comerciantes para el comercio con Andalucía y las Indias.

En efecto, aunque en este período aún continuaron fabricándose algunos navíos para las Armadas del Mar Océano, la producción de estas gradas estuvo preferentemente orientada a satisfacer la demanda de navíos para el comercio con las Indias¹.

Durante estos años, la construcción de los navíos para las flotas de la Carrera de Indias corrió a cargo de los asentistas Miguel de Aristeguieta, Ignacio de Soroa, Mariana Pérez, Pedro de Aróstegui y Domingo de Iturri.

En 1675, la Corona firmó un asiento con Miguel de Aristeguieta² por el cual se comprometía a construir dos galeones destinados a servir como Capitana y Almiranta, uno de 1000 toneladas y otro de 800, en los astilleros de Basanoaga y Usúrbil. Los dos bajeles no pudieron entregarse en la fecha concertada en el contrato por la negativa de los maestros andaluces a viajar al Norte para arbolarlos, las dificultades para encontrar cañones para su armamento y insolvencia de la Corona para el abono del dinero en los plazos acordados³.

En este mismo año, la Junta de Guerra gestionaba con Ignacio de Soroa⁴ la construcción de dos galeones: una *Almiranta* de 800 toneladas y un *Gobierno* de 700. Sin embargo, Soroa se mostró contrario a vincularse con Madrid porque sólo contaba con las maderas suficientes para el navío de 700 toneladas que iba a hacer para el Capitán Domingo de Iturri. Cuando las obras estaban

1 Entre 1671 y 1683, en estas gradas únicamente hemos podido constatar la construcción de unos cuatro galeones y una escuela de 1600 toneladas para las Armadas del Mar Océano. Véase cuadros número 2 y 4

2 Uno de los constructores más prestigiosos del Cantábrico y hombre íntimamente ligado al comercio americano. En las actividades mercantiles y en el negocio de la construcción naval aparece asociado a su hermana Gracia de Atocha.

3 SERRANO MANGAS, F.: Op. Cit.: pp. 112-116

4 Junto a Miguel de Aristeguieta, el constructor más prestigioso de la cornisa cantábrica. Se dedicó fundamentalmente a la fabricación de galeones, algunos de ellos capitana y Almirantas, para las Armadas del Mar Océano.

bastante avanzadas, la Junta entamó conversaciones con los dos interesados para la compra del galeón *Nuestra Señora de Guadalupe*. Finalmente, la Junta lo adquirió por el precio de 42 ducados la tonelada¹.

Al año siguiente, Ignacio de Soroa nuevamente se volvió a negar a firmar un asiento con la Corona para fabricarle un bajel porque éste ya lo tenía comprometido con José Fernández de Santillán. La Junta determinó embargar el navío y reintegrarle a Santillán el dinero que había invertido en el mismo. Soroa, por su parte, aceptó la labra del galión en las condiciones espitadas en el contrato que tenía con Santillán².

En 1678, la Corona suscribiría un nuevo contrato con la familia Aristeguieta-Atocha. Cuando Miguel de Aristeguieta falleció a principios de 1678, estaba fabricando dos galeones más en Rutarte y Basanoaga; pero una injusta decisión los aportó de la Carrera de Indias. Su viuda, Mariana Pérez, pese a las graves dificultades económicas que atravesaba por las grandes cantidades que aún le adeudaba la Corona del asiento anterior, se avino a continuar con las obras de los dos galeones³.

En diciembre de 1678, la Junta notificó a Gracia de Atocha y Mariana Pérez la compra de los dos navíos y los deseos de este organismo de construir otro más. Poco después se remitió a la Casa de Contratación de Sevilla el mandamiento de librar a Mariana Pérez del importe de su deuda con el fin de descongestionar las obras.

El compromiso ratificado y aprobado el 20 de mayo de 1679, recogía que los galeones tendrían 1100 y 900 toneladas; el precio se estipuló en 42 ducados de plata la tonelada y los navíos se entregarían en mayo de 1680. Pocos meses después, los maestros Rodrigo Ortiz, Francisco de Agreda y Alonso Medallo declararon inservibles para la Carrera de Indias los dos galeones por la mala calidad de las maderas.

Para resarcir de los daños que esta exclusión causó al clan Aristeguieta-Atocha, la Corona estableció un nuevo asiento con

1 SERRANO MANGAS, F.: Op. Cit.: pp. 131-132
2 Ibidem: pp. 123-123
3 Ibidem: pp. 116-117

	Galeón	1200	General Iriarte
1681 Pasajes	Galeón		
1681 Pasajes	Galeón	300	Xristobal Olazabal
1681 Basanoaga	Patache		Joseph de Anas
1682 Zumaya	Mao	200	Miguel de Echeveste
1683 Pasajes	Galeón	1200	Pedro de Aróstegui
1683 Basanoaga	Galeón	1200	Pedro de Aróstegui
1683 Rentería	Galeón		Sebastián de Iriarte
1683 Rentería			Tomás de Alío
1683 Desconocido	Patache		Juan de Olaeta

* No terminó la fábrica de los dos galeones ante las insuperables dificultades financieras, propiciadas por su escaso caudal y el abandono de la Corona
FUENTES: A.P.N.G.: Escrituras de Rentería, Zumaya, Orio y Usúrbil; A.M.R.; A.M.Z.; M.N.; Fondo Vargas Ponce, A.G.I.: Indiferente; GARCIA PUENTES, Lutgardo: El comercio español con América (1650-1700); SERRANO MANGAS, F.: Op. Cit.: SOROA Y FERRER: Op. Cit.;

Los últimos años del siglo XVII no fueron tan fructíferos para los astilleros guipuzcoanos. En lo que restaba de la década de los ochenta tan sólo se fabricaron dos navíos: un barco pequeño para la conducción de vena en los astilleros de Orio¹ y un navío en las gradas de Pasajes². Y, en el decenio de los noventa, la actividad de los astilleros de Pasajes y el Orio decayó sensiblemente ante la falta de pedidos por parte de la Corona; y en las gradas de Zumaya prácticamente cesó la actividad³.

En 1691, en los astilleros de Bordaborda Don Alonso Idiazquez, Caballero de la Orden de Santiago, fabricó un navío de unas 350 toneladas poco más o menos. Pero, antes de concluir su aprestamiento falleció y sus herederos⁴ acordaron con el Marqués de Falces vendérselo, arbolado y acabado, por 4.000 Ducados de plata. El pago del navío se efectuaría en tres plazos: el primero, de 500 al contado; el segundo, de 1.500 ducados al finalizar la construcción; y, el último de 2.000 ducados en el momento de botar el navío y antes de hacer su entrega⁵.

1 A.P.N.G.: Orio, leg. 1877

2 Véase cuadro número 3

3 Unicamente hemos podido constatar la fábrica de un navío en el año 1692. A.P.N.G.: Zumaya, leg. 3435

4 Su viuda, Ana de Aratz y Arriola y su hijo, Xristoval de Idiazquez

5 A.P.N.G.: Rentería, leg. 2363

Mariana Pérez para la fábrica de un patache de unas 300 toneladas, a entregar a principios de 1680 y por el precio de 38 ducados la tonelada¹.

Este mismo año, la Corona compró al Capitán Domingo de Iturri el navío de 740 toneladas que se estaba fabricando en los astilleros de San Sebastián². Lo adquirió a la razón de 42 ducados de plata la tonelada; además, el Capitán Iturri recibiría otros 10.000 pesos por conducir el navío hasta la bahía de Cádiz³

La década de los setenta terminó con la aprobación del asiento de Pedro de Aróstegui. El asentista se comprometía a fabricar, en los astilleros de Basanoaga, para agosto de 1680 dos galeones de 800 toneladas, uno para *Capitana* y el otro para *Gobierno*, y un patache⁴. Las obras de los tres bajeles se fueron demorando ante falta de asistencia económica de la Corona; además, a este problema se unió el de el escaso caudal de Aróstegui. Por todo ello, Aróstegui abandonó el asiento y se retiró a un convento⁵. Y para que la actividad no se colapsara en Basanoaga, Villanueva adelantó el dinero y se hizo cargo del asiento⁶. Así, en 1680 se botó la *Capitana Nuestra Señora del Rosario y San José*; y, en noviembre de 1682, el Gobierno *Jesús, María y Joseph* y, el patache *Nuestra Señora de las Estrellas, San Feliz y San Francisco*⁷.

En cuanto a los bajeles que en el Puerto de Pasajes fabricaron los particulares para el comercio con Andalucía y las Indias, a modo de ejemplo, caben mencionarse los manufacturados por el maes-

1 Ibidem: pp. 117-121
2 Posiblemente se trate del astillero del Estado sito en Pasajes San Pedro y perteneciente a la jurisdicción de San Sebastián. En la ciudad de San Sebastián únicamente estaban instaladas las gradas de Santa Catalina, situadas en la desembocadura del río Urumea; y parece, que por condiciones geográficas, en este astillero no se podían fabricar vasos de tan grandes dimensiones.
3 GARCIA PUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América (1650-1700)*; p. 197
4 (Archivo General) (Indias): Indiferente, 2470; pp. 443 y 44.
5 SERRANO MANGAS, F.: Op. Cit.: pp. 127-132
6 A.P.N.G.: Rentería, leg. 2416
7 A.G.I.: Indiferente, 2470; y SERRANO MANGAS: Op. Cit.: pp. 130-132

Al mismo tiempo, Juan de Zugasti botaba en los astilleros de Usúrbil un patache y, Nicolás de Hoa quería emprender la fábrica de un bergantín en las tierras de la ferrería de Arrazubia (Aya)¹.

Dos años después, el Capitán Juan Martínez de Iriberrí labró en los astilleros del Barrio Vizcaya el navío *Sagrada Familia* de 200 toneladas. El 18 de enero de 1694 el bajel se hallaba anclado en el Puerto de Pasajes y dispuesto a salir hacia Cádiz cargado con dieciséis piezas de artillería y diferentes mercaderías de la tierra.

Después de estos años tan nefastos para todo el sector naval guipuzcoano, parece que a partir de 1695 en los astilleros del Oria hay una tímida, pero por ello no menos importante, reactivación de la actividad de sus gradas. En efecto, en este año en el Oria se construyeron tres navíos: dos en los astilleros de Usúrbil (un navío y un galeón)², y uno en el de Orio (un bajel para conducir vena de 300 quintales)³.

Al año siguiente, Pedro de Aróstegui suscribió un nuevo asiento con la Corona para la fábrica de 2 galeones en los astilleros de Basanoaga. Sin embargo, Aróstegui después de haber arrendado las instalaciones de Basanoaga y haber logrado el uso exclusivo de las mismas mientras durasen las fábricas, finalmente, decidió ejecutar los vasos en los astilleros de Mápil⁴; esto creó un gran malestar entre los vecinos de Rentería porque pensaban que, con esta actitud de Aróstegui, sus astilleros quedaron desprestigiados. Pedro de Aróstegui falleció antes de haber finalizado las obras y el asiento lo terminó con todo cuidado su hijo Pedro Francisco de Aróstegui⁵ en el año 1699.

Mientras se llevan a cabo estas fábricas en Alchirri (Aya)⁶,

1 A.P.N.G.: Orio, leg. 1876
2 A.P.N.G.: Usúrbil, leg. 2727
3 A.P.N.G.: Orio, leg. 1877
4 A.M.R.: Actas Municipales, libro 33 (1692-1699)
5 A.P.N.G.: Rentería, leg. 2416 y 2417; Orio, leg. 1877; y A.G.I.: Indiferente, 2470
6 Antonio de Gonzalorena hizo en las gradas de Alchirri un navío para el Capitán Pedro de Ansoarena y una pinaza para Juan Beltrán Iriazar. A.P.N.G.: Orio, leg. 1877

tro constructor y Veedor, Don Xristobal de Olazabal. En 1677, construyó en Basanoaga el galeón *San Ygnacio*, *San Xristobal* y *San Felipe* de 394 toneladas. Además, una cuarta parte del navío era propiedad de Olazabal y, las tres cuartas partes restantes pertenecían al Capitán Ignacio de Mateo y Aguirre¹.

En 1680, Xristobal de Olazabal elaboró el galeón *Angel* y *Benditas Animas*. Efectuó su primer viaje hacia Andalucía en agosto de 1681 y, posteriormente, pasó a formar parte de la flota de Nueva España. En 1682, una vez fallecido Olazabal, sus herederos vendieron el navío en Sevilla al Capitán Pedro de Aspillecueta por la cantidad de 18.960 reales².

En este período de expansión, los astilleros de Zumaya, también vivieron unos años de notable prosperidad. Las gradas zumaiarras, al igual que en decenios anteriores, se dedicaron a fabricar embarcaciones de mediano tamaño para el comercio de cabotaje y, en algunas ocasiones, para el tráfico con Andalucía. Sin embargo, la construcción de casi todos los vasos, por no decir el de todos, estuvo monopolizada por el maestro constructor y fabricante de galeones de S.M., Joseph de Amas Ysasti (vecino de Zumaya)³.

El 16 de febrero de 1671, Joseph de Amas firmó un contrato con Francisco de Egurola (vecino de Deva) para la fábrica de un patache de 20 codos de quilla; 7 codos de manga; y, 3 codos y 1/4 de puntal. Las obras tenían que estar finalizadas para el mes de julio y el precio acordado fue de 4.250 Reales de plata pagaderos en diferentes plazos⁴.

Al año siguiente elaboró el navío *Jesús, María y Joseph* para Domingo de Beynca (vecino de San Sebastián) por el precio de 3.120 Reales de plata⁵.

El 2 de noviembre de 1673, escribió con el Capitán Pedro de Elguero (vecino de Portugaleta) la fábrica un patache de cubierta

1 A.P.N.O.: Rentería, leg. 2391
2 Ibidem, leg. 2396
3 Véase cuadro número 4
4 A.P.N.O.: Zumaya, leg. 3440
5 Ibidem; leg. 3433

Orio¹ y Usúrbil² se fabricaron otros cuatro bajeles más.

La producción en el Puerto de Pasajes, tal y como hemos indicado en anteriormente, descendió bruscamente, y se puede afirmar que en estos años la falta de actividad fue lo que caracterizó a sus gradas³.

-Cuadro nº 5: Producción 1684-1699-

ARO	ASTILLERO	TIPOLOGIA	TONELAJE	CONSTRUCTOR/ADEMTISTA
1688	Orio	Barco pequeño		Agustín de Vidassoro
1688	Pasajes	Navío		Ignacio de Ubiella
1691	Bordalaborda	Navío	350	Juan de Zugasti
1691	Usúrbil	Patache		Nicolás de Nos
1691	Arcazabía	Bergantín		Joseph de Amas
1692	Zumaya	Navío		J. Martínez de Iriberrí
1693	S. Vizcaya	Navío	200	
1693	Usúrbil	Navío		Agustín de Vidassoro
1693	Orio	Barco pequeño		Miguel de Echeveste
1693	Mápil	Galeón		Agustín de Vidassoro
1696	Orio	Navío		Juan de Iturriza
1697	Basanoaga	Bejel		Pedro de Aróstegui
1697	Mápil	Galeones (2)		Antonio de Gonzalorena
1697	Alchirri	Pinaza		Antonio de Gonzalorena
1698	Alchirri	Navío		Sebastián de Iriarte
1698	Basanoaga	Navío		Gerónimo de Echeveste
1698	Usúrbil	Navío		Juan de Araceta
1699	Sta. Catalina	Fragata		
1699	Pasajes	Navío	470	Simón de Zelazain

FUENTES: A.P.N.O.; y A.M.B.

1 Agustín de Vidassoro fabricó para San Juan de Adeo (vecino de Plencia), un navío de doscientos ochenta quintales poco más o menos. A.P.N.O.: Orio, leg. 1877
2 Agustín de Vidassoro construyó para San Juan de Adeo (vecino de Plencia), un navío de doscientos ochenta quintales poco más o menos. A.P.N.O.: Orio, leg. 1877
3 Véase cuadro número 5

corrida¹ con su batel² por el precio de 612 Reales " de a ocho y medio Real de Plata"³. Las dos embarcaciones debían entregarse para el mes de marzo de 1674.

En el mes mayo de 1674 inició las obras de la fragata de Juan Domartegui⁴. Una vez finalizada esta fábrica, Joseph de Amas no construirá ninguna otra embarcación hasta 8 años más tarde. En efecto, el 12 de julio de 1682 se firmó una escritura con Santiago de Mendaro, representante de Simón de la Quadra y Lorenzo del Puerto (vecinos de Musquiz), para la ejecución de un patache⁵.

-Cuadro nº 4: Producción 1670-1683-

ARO	ASTILLERO	TIPOLOGIA	TONELAJE	CONSTRUCTOR/ADEMTISTA
1670	Orio	Galeón		Asencio de Arbestain
1671	Zumaya	Patache		Joseph de Amas
1672	Zumaya	Navío		Joseph de Amas
1672	Zumaya	Patache (2)		
1672	Deva	Pataches (2)	1293	Joseph de Amas
1673	Mápil	Galeón		Ignacio de Soroa
1673	Zumaya	Patache		Joseph de Amas
1673	Zarauz	Patache		Pedro de Lete
1673	Basanoaga	Galeones (7)		General Oquendo
1674	Pasajes	Galeones (2)		Joseph de Amas
1674	Zumaya	Fragata		Miguel Aristeguieta
1674	Basanoaga	Galeón	1007	Miguel Aristeguieta
1675	Basanoaga	Galeón	840	Miguel Aristeguieta
1675	Usúrbil	Galeón	700	Ignacio de Soroa
1676	Rutarte	Galeón	761	Ignacio de Soroa
1677	Pasajes	Galeón	800	Ignacio de Soroa
1677	Basanoaga	Galeón	394	Xristobal de Olazabal
1677	Basanoaga	Galeón	1100	Ygnacio M. Aguirre
1678	Basanoaga	Galeón	900	Mariana Pérez
1678	Rutarte	Galeón	3600	Mariana Pérez
1678	Basanoaga	Escuadra(7)	740	Ignacio de Soroa
1679	Basanoaga	Galeón	800	Domingo de Iturrí
1679	Basanoaga	Galeón	800	Pedro de Aróstegui
1679	Basanoaga	Galeón	378	Pedro de Aróstegui
1679	Pasajes	Patache	800	Juan de Olaeta
1680	Rutarte	Navío	335	Mariana Pérez
1681	San Sebastián	Patache	200	

1 El patache iba a tener 24 codos de quilla; 8 codos y 1/2 de eslora; 8 codos y 1/2 de manga de puntal; y una cubierta corrida de 30 codos. Además, iba a llevar castillo de proa. A.P.N.O.: Zumaya, leg. 3443.

2 El batel tenía 9 codos de quilla. Ibidem.

3 Ibidem

4 Ibidem; leg. 3443

5 Ibidem; leg. 3454

2. La política naval Borbónica en el primer tercio del siglo XVIII.

"Muchas armadas y pocos barcos" es la expresión que mejor resume la situación de la Marina de guerra española a comienzos del siglo XVIII¹. En un documento del año 1703 se decía que

"...la Armada española ha quedado reducida a una sola capitana y Almirante surtas en el Puerto de Cádiz, y aunque es verdad que en los últimos tercios de la vida del Rey nuestro Señor Carlos II (que está en el cielo) se deseó poner en planta un tronco de Armada y a este fin adjuntó la fábrica de 18 bajeles de 800 a 1000 toneladas en los Puertos de Galicia y Cantabria, no llegó a tener efecto por no haberse dado a los asentistas aquellas cantidades que capitularon con lo qual se anularon los contratos..."²

Pese a ello, la nueva dinastía reinante, por lo que tenía de innovadora, durante el mil setecientos logrará recobrar buena parte del poderío perdido a través de un notable y rápido proceso de reordenación de la Armada.

Felipe V fue consciente desde su llegada a España de la urgente necesidad que tenía el país de contar con una Real Armada eficiente, pues de ello dependían su seguridad nacional, su comercio y su imperio³. Y esto, únicamente, podría lograrse con el fomento de la construcción naval peninsular y con la reforma de la Armada, tanto en lo referente a logística como a personal de la flota⁴. Mas, en los primeros años de reinado los imperativos de la Guerra de Sucesión relegaron la política naval a un segundo plano, por lo que la remodelación y las grandes reformas estructurales de la Marina de Guerra no pudieron comenzar hasta que ésta hubo finalizado.

En efecto, con el advenimiento de la paz se puso en marcha un proyecto general de renovación y modernización de la Armada. Su

1 PEREZ MALLAÑA BUENO, Pablo Emilio: *La política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, C.S.I.C., Sevilla 1982; pp. 379

2 M.N.: Vargas Ponce (Serie Arábica), Ms. 83

3 LYNCH, John: *El siglo XVIII*, Cítica, Barcelona 1989; pp.

115

4 O'DOHERTY, Pascual: "La construcción naval en la Península Española y el mar en el siglo de Carlos III", *Marinven*, S.A., Bilbao 1989; pp. 97-98

principal promotor fue D. José Patiño¹, que abordó con gran energía y eficacia la labor que le había sido encomendada. Los plenos poderes que le otorgó Felipe V para tal menester, le permitieron tomar medidas de todo tipo, entre las que pueden citarse:

- La reactivación del Astillero de Guarnizo, para la construcción de navíos de la Real Armada
- La creación de la Real Compañía de Guardamarinas, el Cuerpo de Brigadas de Artillería de la Armada y el Cuerpo de Batallones de Marina
- El establecimiento en 1717 del Cuerpo del Ministerio de Marina
- El traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz
- La redacción de las Ordenanzas de Arsenales
- El establecimiento, en 1722, de las reglas y dimensiones de construcción de D. Antonio de Gaztañeta para la fabricación de todos los navíos de la Armada²
- La creación en 1726 de los Departamentos marítimos de Ferrol, Cádiz y Cartagena; y el comienzo de la construcción de los correspondientes arsenales de Marina, etc³.

Y esta última fue la que tuvo unos efectos un tanto nocivos en la industria naval de Guipúzcoa. Patiño creó los Reales Arsenales para dar un nuevo impulso a la construcción naval peninsular, fomentar la industria nacional y concentrar en ellos la producción de los navíos de la Armada Real. A partir de entonces el Estado protegió y promovió estos nuevos centros, y abandonó los antiguos astilleros cantábricos, entre ellos los guipuzcoanos. Fue, por tanto, esta disposición la causa por la que en las gradas guipuzcoanas prácticamente cesó la producción de navíos de guerra y por la que el sector perdió a uno de sus clientes más importantes.

En lo que restaba de siglo, la Corona recurrió a los astilleros guipuzcoanos sólo en circunstancias excepcionales: cuando los

1 Intendente General de Marina desde 1717 a 1716 y Secretario de Marina de Indias desde 1726 a 1736
 2 FERNANDEZ DURO, Ceferino: *A la mar madera. Libro quinto de las adquisiciones náuticas*; Madrid 1880; pp. 167
 3 O'DOHERTY, Pascual: *Op. Cit.*, pp. 91- 101; y ARTIRIANO Y GALDACANO, Gerónimo: *Op. Cit.*; pp. 152

navíos para la Corona.

En 1700, Don Francisco de Neolalde Zavaleta, Superintendente General de Fábricas y Plantíos de la Provincia de Guipúzcoa, inició en Múpil (Usúrbil) la construcción de dos galeones, -una *Capitana* y una *Almiranta*-, para la flota de galeones de la Carrera de Indias¹. Las obras de los dos vasos estaban ya muy adelantada para febrero de 1701; mas, las dificultades que hubo para buscar los pertrechos, primeramente en Holanda y posteriormente en Francia, demoraron mucho la conclusión de las dos fábricas. Así, la *Capitana* y la *Almiranta* zarparon del Puerto de Pasajes hacia Cádiz el 9 de marzo de 1704².

Este mismo año, en las gradas del Puerto de Pasajes se fabricó el galeón *Nuestra Señora de las Mercedes*³. Y en los siguientes años, tan sólo se ejecutaron para la Corona dos galeones, dos navíos⁴ y varias gabarras⁵.

Firmada la Paz de Utrecht, la actividad constructora se reanudó lentamente y se aprecia un primer impulso en la fábrica de navíos de guerra. El artífice de ello fue D. José Patiño, Intendente General y Secretario de Marina. Para ello contó con la colaboración directa del Superintendente General de los Astilleros de Cantabria y Arquitecto naval, Don Antonio de Gaztañeta. Este presentó a Patiño el siguiente pliego condiciones para llevar a cabo la fábrica de los navíos de la Real Armada:

1. Para entrar en el Asiento de Bajelos en rosca, primero es necesario enterarse de los astilleros que son más cómodos, vien sea en Guipúzcoa, Vizcaya, Quatro Villas de la Costa de la Mar y Reino de Galicia (...). Es necesario saber la distancia de los Astilleros a donde se deben hacer las cortas de la madera.
2. Dar un pliego de órdenes a los Superintendentes de Montes y Plantíos para que se hagan correctamente las cortas y se ajusten con los fabricantes de 23 a 25 escudos de plata la tonelada.
3. Los Ministros del Rey deberán dar las medidas

1 A.P.M.G.: Usúrbil, leg. 2128

2 A.G.I.: Indiferente, 2514; libro 5

3 SEGOANE Y FERRER: *Op. Cit.*; pp. 103-104

4 Se trata del navío *Santa Teresa I* y del *Porta Cequí*. M.N.: C.F. GONZÁLEZ-ALLER NIÉRO: *Relación de los navíos de línea que sirvieron en la Real Armada durante los siglos XVIII y XIX* (Intédito)

5 A.H.N.: Estado, leg. 276

Reales Arsenales no pudieron cubrir toda la demanda de la Armada, o cuando hubo dificultades para suministrarles los pertrechos necesarios.

Esta resolución del Rey y sus Ministros tuvo una honda repercusión en Guipúzcoa y, parece que pudo tener una dura crítica y respuesta por parte de los guipuzcoanos. Un ejemplo de ello lo tenemos en las duras palabras que el Padre Larramendi dedica al tema en su obra *Coreografía de Guipúzcoa* (1754):

"Digo que me encogí de hombros, viendo que establecían astilleros en el Ferrol, en Cartagena y en Cádiz; y hablémos del Ferrol, que todo es aplicable a los otros dos departamentos. Sacar los astilleros de Guipúzcoa ha sido sacarlos de su nativo centro, donde y en sus cercanías han estado siempre. De Guipúzcoa, donde hay ferrerías para fundir hierro y para labrar y tirar todas las piezas, grandes y pequeñas de navíos de todo porte. (...) De Guipúzcoa, de donde y en la vecina Vizcaya había maderamen escogido para bajelos, en árboles bravos y trasmochos. (...) De Guipúzcoa donde estaban insignes constructores de navíos y lo han estado siempre, los contramaestros, los oficiales carpinteros diestrisimos. (...) De Guipúzcoa, donde sin llamar a ningún extranjero, y menos al inglés, y sin aparatos ni ruidos se hubieran dado al mar los arrematos que quisiese su Magestad (...). De Guipúzcoa, donde con el coste regular y moderado se hubieran construido estos años pasados cuarenta navíos de guerra y más si fuera menester, todos hermosos, sólidos, fuertes, valerosos (...)"

3. La industria naval guipuzcoana: 1700-1730

a. La producción de navíos para la Corona

Durante la Guerra de Sucesión (1700-1713) la construcción naval, con dinero público, quedó materialmente paralizada en todos los astilleros de la península. Cuando se necesitan navíos para las operaciones bélicas, de transporte o de simple comunicación se adquieren a particulares o se compraban en mercados extranjeros. Por todo ello, en los astilleros guipuzcoanos apenas se fabricaron

de los bajelos que se hayan de construir.

4. sería conveniente que D. Joaep de Llano esté de Superintendente por la inteligencia y práctica que concurre en este Ministro, como por la mayor seguridad en caso de los navíos por algún descuido o contingencia del Maestro fabricante no correspondiera a las medidas dadas, profesión verdaderamente dificultosa (...).
5. Las cortas de las maderas deberán hacerse en las manguetas para que las maderas sean más duraderas.
6. La forma de paso a los fabricantes se hará en tres plazos. El primero al empezar la fábrica; el segundo al estar la fábrica en la mitad; y el tercero al botar al agua el navío.
7. Se deberá restablecer la fabricación de Jarica y Ionas en Galicia. Será necesario que sean reconocidas por persona inteligente en el estado que se hallan las oficinas y cubiertos que construyeron Adrián de Roo y Baltasar de Lille (...)

En 1713 se aprobó un proyecto para construir 6 navíos de guerra en Guipúzcoa y no en Vizcaya como tradicionalmente se viene afirmando-. Los navíos se fabricaron entre los años 1713-1716 en los astilleros del Barrio Vizcaya y Basanoaga, sitos en el Puerto del Pasaje, y en el de Orio. Gaztañeta calculó que el coste de la fábrica de los seis navíos, exceptuando los gastos de salarios y materiales, ascendería a la suma de 118.800 Pesos¹. Las construcciones corrieron a cargo de los asentistas Capitán Joseph de Castañeda, Phelipe de Zelarain, Joseph de Iriberry y Gerónimo de Echeveste; y las obras se efectuaron bajo la supervisión del General Gaztañeta y de su ayudante, Don Joseph del Llano.

Joseph de Castañeda contrajo en el año 1713 obligación para fabricar en el Astillero del Barrio Vizcaya una fragata de 800 toneladas y 60 cañones para la Armada Real; se trata del navío *San Pedro*. Para llevar a efecto el asiento nombró como sus fiadores al matrimonio formado por Juan de Dubèries y M^a Teresa de Zavalaga, vecinos de Ascaín (Francia). Este matrimonio puso como hipoteca:

- La casa y Caserfa de Martisco, sus manzales y tierras sembradas.
- Los montes trasmochos que eran de su propiedad

1 M.N.: Vargas Ponce (Serie Arábica), Ms. 75 bis

2 A.G.S.: Secretaría de Guerra Moderna; suplemento, leg. 559

-Las pertenencias que tenían en la Universidad de Lezo
-Y las dos casas que tenían en el Puerto de Pasajes: la de
Martisco y la de Zavalaga.

Las maderas que Joseph de Castañeda necesitó la construcción del navío *San Pedro* las adquirió en el municipio de Rentería. La Villa renteriana, en Ayuntamiento de 9 de abril de 1713, acordó conculer del Monte de Añabitarle las robles que solicitaba Castañeda, con la condición que emplease en dicha fábrica a los vecinos de Rentería².

El Capitán Joseph de Castañeda falleció antes de haber finalizado la manufactura del navío. A partir de ese momento, su viuda M^a Andrés de Juarmartindegui se hizo cargo del asiento que había firmado su difunto marido³. Finalmente, la fragata se botó en el Puerto de Pasajes el 26 de marzo de 1716⁴.

Otro de los asentistas para la fábrica de navíos para la Real Armada fue el donostiarra Phelipe de Zelarian. En el asiento que firmó con Don Antonio de Gaztañeta se comprometió a fabricar dos navíos de 60 cañones. En carta de 8 de abril de 1713, solicitó a la Villa de Rentería los materiales sezonados que necesitaba para la construcción de los dos vasos. El Concejo acordó concedérselos siempre y cuando los dos navíos los elaborara en los astilleros de Basanoaga⁵. Zelarian aceptó la condición impuesta por la Villa y, además, le pagó como anticipo 100 doblones para que la corta de maderas comenzara en la mayor brevedad posibles.

Zelarian finalizó las obras de los navíos en 1716 y fueron botados en el Puerto de Pasajes con los nombres de *San Isidro* y de *San Juan Bautista*⁶.

- 1 A.P.N.G.: Fuenterrabía. Leg. 657
- 2 A.M.R.: Actas Municipales, libro 36
- 3 A.P.N.G.: Rentería. Leg. 2433
- 4 M.N.: Ms. 812, 1194 y 2213
- 5 A.M.R.: Actas Municipales, libro 36
- 6 La Villa le vendió los primeros cobles bravos y trasmochos del monte Picozarate al precio de 24 maravedí de plata el codo de madera. Posteriormente, dado que en este monte no había todas las maderas necesarias para la fábrica de los navíos, la Villa de Rentería le vendió materiales de los parajes de Urcizaga y Abando. El coste total de todas estas maderas ascendió a la suma de 70.800. Reales y maravedí de plata. Ibidem
- 7 M.N.: Ms. 812, 1194, 2213 y 2215; y A.P.N.G.: Rentería. Leg. 2497

que Don Miguel Félix Duran remitió a Don Blas de Loya una carta en la que expresaba:

"El Rey ha visto lo que V.S. expresa en la carta de nueve delcorriente en quanto a la fábrica de los Navíos y asentición que ha observado entre Boyer y los Asentistas, y enterado de todo me manda decir a V.S. que en lo que toca a Boyer se le escriva y lo que ha parecido conveniente advirtiéndole atiende sólo a lo que pueda adelantarse la construcción sin perjuicio de la buena calidad de ella, supliendo algunas cosas en que no se alie reparo considerable, y que a este fin egecúte de su parte lo que deve con suavidad y paciencia; y para que este intento se logre, encarga S.M. a V.S. persuada a esos Asentistas, procurando que para cuandobuelva Boyer a los Pasajes, estén unos y otros con mejor correspondencia, y que en interin se apliquen a hacer los transportes de las maderas que faltan, y a que no se detenga un instante la obra, pues sabe V.S. lo importante que es concluirlo.

Don Gerónimo Domínguez estará ahí sui en breve, y en interin es necesario que V.S. en la forma que pueda no pierda vista de este cuidado. Procura V.S. informarse de los Asentistas y qué pertrechos tienen ahí de los que deven venir de Olanda para los Navíos, los que faltan y quando los aguardan, porque esta parte no merece menos atención que lo demás como V.S. considerará (...)"

Unos días más tarde, el ejército francés entró en el Puerto de Pasajes y quemó y redujo a cenizas los cinco navíos².

Desde este momento los astilleros guipuzcoanos fueron calificados de *inseguros* y los pedidos de navíos para la Real Armada irán descendiendo progresivamente hasta, prácticamente, llegar a desaparecer a partir de 1732. En efecto, los últimos pedidos importantes de la Corona se efectuaron entre los años 1727 y 1730; es decir, inmediatamente después de haberse aprobado la creación de los tres Departamentos de Marina y mientras se estaban construyendo los Arsenales Reales³.

En 1727, salía de gradas del Barrio Vizcaya el navío *Santa Teresa*. En un principio, su fábrica corrió a cargo del asentista bilbaíno Juan Bautista Guendía; pero, en el examen del navío se observó que éste era defectuoso y que, además, se habían empleado

- 1 A.M.N.: Estado. Leg. 2949
- 2 M.N.: Fondo Vargas Ponce (Serie Arábica). Ms. 15 bis
- 3 Véase cuadro n.º

En 1715, Phelipe de Zelarain y su hermano, el Capitán Simón de Zelarian iniciaron en los astilleros de Basanoaga la construcción de otros tres navíos de guerra para la Real Armada¹.

Los otros tres navíos de guerra del proyecto de Don Antonio de Gaztañeta se elaboraron en las gradas de Orio. Las noticias sobre el modo en el que se efectuaron son muy puntuales. Sabemos que se fábrica se llevo a cabo a través de la aprobación de dos asientos: uno con Gerónimo de Echeveste para la manufactura de una de las fragatas; y, otro, con Joseph de Yriberri para la labra de las dos restantes. Dado el gran porte de los bajeles, éstos tuvieron que ser trasladados en lastre hasta el Puerto de Pasajes para hacerles las labores de jarcias, arboladuras, aparejamiento y demás pertrechos². Salieron del Puerto de Pasajes en 1716 y se les conoció por los nombres de *San Luis*, *San Fernando* y *San Phelipe el Rey*³.

Entre 1717 y 1718 el Rey suscribió nuevos contratos para fabricar en Guipúzcoa navíos de guerra para la Armada. En 1717 concertó con el Gerónimo de Echeveste Mutiozabal la construcción de dos navíos de guerra de 60 cañones cada uno en los astilleros del Barrio Vizcaya. En diciembre de este mismo año, Don Lorenzo de Arzuela le entregó a Su Magestad un pliego de condiciones en el que se ofrecía a fabricar 3 navíos de línea en el Puerto de Pasajes; Felipe V aprobó la propuesta de Arzuela, pero éste tras pasar y cedió el asiento a Juan Bautista de Guendía en enero de 1718⁴. Y, a principios de 1718 Phelipe de Zelarain inició la fábrica de un bajel para el Rey en los Astilleros de Basanoaga⁵.

En abril de 1719, en plena guerra con Francia, aún cinco de los navíos de línea no estaban terminados. Parece que la demora se debió a los problemas que surgieron entre los asentistas de los navíos y el Señor Boyer, a raíz de la calidad de las maderas que se estaban empleando en dichas fábricas⁶. Sin embargo, ya no podía demorarse durante más tiempo la conclusión de las obras, por lo

- 1 A.M.R.: Actas Municipales, libro 38
- 2 A.G.S.: Secretaría de Guerra Moderna; Suplemento, leg. 559
- 3 M.N.: Ms. 812, 1194, 2213 y 2215; y A.P.N.G.: Rentería. Leg. 2497
- 4 A.P.N.G.: Rentería. Leg. 2501
- 5 A.M.R.: Libro de actas n.º 41
- 6 (Archivo Histórico Nacional); Estado, leg. 2949

en su fábrica materiales de mala calidad. Por todo ello, con fecha 9 de noviembre de 1726 el Capitán Simón de Zelarain firmó una escritura en la que se comprometía a perfeccionar y terminar "en rosca" el navío¹. Una vez que Zelarain concluyó las obras de aprestamiento del *Santa Teresa*, el navío fue examinado por los contramaestres de construcción Gerónimo de Echeveste, Joseph de Martierena y Gabriel de Aquerregui; todos ellos declararon que Zelarain había realizado en el buque todas las mejoras que le habían sido encargadas².

Este mismo año, en las gradas de Pasajes se estaban terminando las obras de aprestamiento del navío de guerra *Santa Rosa*. Patiño, ante la falta de marineros voluntarios, efectuó una leva de marinería en la Provincia de Guipúzcoa con el objeto de poder completar su tripulación³.

Por estas fechas, el asentista Miguel Manuel de Iriberri propuso a Felipe V la construcción "en rosca" de un navío de guerra de 60 cañones de las calidades y proporciones que se le ordenase. El Rey aprobó la oferta de Iriberri; y, finalmente, el 20 de julio de 1727, Espíritu Pascali, Comisario Ordenador de Marina y representante de S.M. y, M. Miguel Iriberri firmaron el contrato de asiento para la fábrica del bajel en los siguientes términos:

"Primeramente que dicho vajel en rosca podrá en estado de botar a los seis meses siguientes al día que pudiese la quilla.
Que dicha quilla pondrá en el Paraje o astillero que señalare en este Puerto.
Que para la construcción de dicho bajel se aian de poner de quenta y coste de Su Magestad o su Real Hacienda al pio de la obra todos los materiales, errajes, aparejo, brea alquitranes, estaopa, cáñamo, lugadas de buelas; y generalmente todo lo necesario para la dicha construcción.
Siendo de quenta de dicho Yriberri tan solamente todos los jornales de las maestranzas y contra maestres.
Que dicho navío navío aia de acabar el dicho Yriberri así todo lo perteneciente a la rosca, como a los pañoles, atajadero, cámaras y camarotes, toda la obra de carpintería de blanco, el

- 1 A.P.N.G.: Rentería, leg. 2504
- 2 Ibidem
- 3 A.M.P.: A-1-69; y M.N.: Vargas Ponce (Serie Romana); Ms. 40

en su fábrica materiales de mala calidad. Por todo ello, con fecha 9 de noviembre de 1726 el Capitán Simón de Zelarain firmó una escritura en la que se comprometía a perfeccionar y terminar "en rosca" el navío¹. Una vez que Zelarain concluyó las obras de apostamiento del *Santa Teresa*, el navío fue examinado por los contramaestres de construcción Gerónimo de Echeveste, Joseph de Martierena y Gabriel de Aquerregui; todos ellos declararon que Zelarain había realizado en el buque todas las mejoras que le habían sido encargadas².

Este mismo año, en las gradas de Pasajes se estaban terminando las obras de apostamiento del navío de guerra *Santa Rosa*. Patiño, ante la falta de marineros voluntarios, efectuó una leva de marinería en la Provincia de Guipúzcoa con el objeto de poder completar su tripulación³.

Por estas fechas, el asentista Miguel Manuel de Iriberry puso a Felipe V la construcción "en rosca" de un navío de guerra de 60 cañones de las calidades y proporciones que se le ordenase. El Rey aprobó la oferta de Iriberry; y, finalmente, el 20 de julio de 1727, Espiritu Pascali, Comisario Ordenador de Marina y representante de S.M. y, M. Miguel Iriberry firmaron el contrato de asiento para la fábrica del bajel en los siguientes términos:

"Primeramente que dicho vajel en rosca podrá en estado de botar a los seis meses siguientes al día que pusiere la quilla.

Que dicha quilla pondrá en el Paraje o astillero que señalare en este Puerto.

Que para la construcción de dicho bajel se han de poner de quenta y coste de Su Magestad o su Real Hacienda al pie de la obra todos los materiales, errajes, aparejo, brea alquitranes, estaopa, cáñamo, ligadas de buelos; y generalmente todo lo necesario para la dicha construcción.

Siendo de quenta de dicho Yriberry tan solamente todos los jornales de las maestranzas y contra-

maestres.

Que dicho navío navío ala de acabar el dicho Yriberry así todo lo perteneciente a la rosca, como a los pañetes, atajaderos, cámaras y camarotes, toda la obra de carpintería de blanco, el

1 A.P.N.G.: Rentería, leg. 2504

2 Ibidem

3 A.M.F.: A-1-69; y M.N.: Vargas Ponce (Serie Romana): Ms. 40

bis

con Antonio de la Piedra para la labra de un navío de 50 cañones "en rosca" en los astilleros de Pasajes¹. En julio de 1728 las obras del bajel se hallaban bastante adelantadas: se había cubierto la quilla y estaba listo para ser entablado y para ponerle las "cintas"².

Cuando aún no habían salido de las gradas los navíos de Iriberry y De la Piedra, en las instalaciones de Pasajes comenzaron a ejecutarse otros dos bajeles para S.M. En efecto, el 13 de junio de 1728 Gabriel de Aquelerrri firmó una escritura de construcción por la que se comprometía a fabricar una fragata de 54'5 codos de quilla limpia por el precio de 8.000 Pesos escudos de a 15 Reales de vellón³. Unos meses después, Pedro Antonio de Berroeta fabricaba en los astilleros de Basanaga un navío de 52 cañones y cuyo arqueo fue de: 62 codos y 15 pulgadas de quilla; 20 codos de manga; 10 codos de puntal; y 71 codos de eslora. Berroeta tenía que entregar el navío para el 28 de febrero de 1729 y el coste de su fábrica ascendió a la cantidad de 33.000 Pesos escudos de a ocho reales de vellón⁴.

Pero fue a principios de 1729 cuando en Guipúzcoa se aprobó, posiblemente, el asiento de mayor envergadura del siglo XVIII. El 22 de enero se autorizó una escritura por la que Antonio de la Piedra, vecino de Santña y residente en Pasajes, se obligaba a fabricar 9 navíos de guerra "en rosca" en los astilleros de Pasajes: tres de ellos de 66 cañones, otros tres de 56 cañones y los tres restantes de 36 cañones⁵; y cuyas dimensiones eran:

1 Ibidem
 2 Fila o trama de tablones más gruesos y fuertes que los restantes del forro, que colocada exteriormente y de popa a proa, se extiende a lo largo de los costados en diferentes alturas, para asegurar las ligaciones, fortificar el buque y formar los arcos arculo, que lo hacen másoso. VARIOS autores: *Diccionario Marítimo Español*, p. 146
 3 Ibidem, leg. 2504
 4 Ibidem, leg. 2505
 5 Ibidem, leg. 2506

correas correspondiente, entendiéndose que todos los materiales, clavazones y errajes para estas obras se han de entregar por quenta de Su Magestad; y los jornales pertenecientes a la arboladura y aparejos, como tablón los de la cabina de fierro al tiempo de salir a navegar, o estando en flote, han de ser a sí mismo de quenta de Su Magestad (...).

Que las obras de escultura, así exteriores como interiores, han de ser de quenta de Su Magestad, así como los jornales de asentaria y colocarla (...).

Que los gastos de bote del dicho navío han de ser de quenta de la Real Hacienda (...).

Que por dicha Real Hacienda se le han de dar y pagar al dicho Don Miguel Manuel de Yriberry veinte y un mil pesos escudos de plata de a quince Reales de vellón cada uno; a saber dos mil pesos escudos de plata de anticipo; dos mil pesos escudos de plata habiendo cubierto la quilla de barranguería y orquillas; otros dos mil pesos de dicha moneda habiendo puesto todos los genoles y ligazonas; otros dos mil habiendo puesto los baos y curvas de la primera cubierta y sobreplanos; otros dos mil luego que acabar de entablar hasta la segunda zinta; otros dos mil luego que entablar la primera cubierta y pusiere los trancallones; otros dos mil luego que abrir la primera portería, puesto el tajamar y galafateado; otros dos mil luego que pusiere los baos y las curvas de la segunda cubierta y entablada; y los tres mil restantes al cumplimiento de los dichos dichos veinte y un mil pesos escudos de plata (...).

En julio de 1728 Iriberry tuvo que despedir a la mayor parte de sus oficiales -había contratado a 70- porque ya no le quedaban materiales para la fábrica del navío. Por ello, escribió a Espiritu Pascali suplicándole le enviasen los pertrechos que necesitaba porque de lo contrario el bajel no iba a poder estar terminado para la fecha concertada en la escritura. Parece, que Espiritu Pascali puso todos los medios para que al astillero se condujeran todos los materiales que se necesitaban y para que a Iriberry se le abonasen las cantidades que se le debían¹.

Unos meses más tarde, Espiritu Pascali suscribió un asiento

1 A.P.N.G.: Rentería, leg. 2503. Los otros asientos que se firmaron en Guipúzcoa entre los años 1727-1730 tuvieron unos contenidos y condiciones, por lo que éste puede servirnos de modelo para todos los demás.
 2 Ibidem, leg. 2505

CARONES	QUILLA	MANGA	ESLORA	PUNTAL
66	77 codos	24 codos	87 codos	12 codos
56	68 codos	21 codos	77 codos	10 codos 8 pulgadas
36	55 codos	17'5 codos	63 codos	8 codos 8 pulgadas

Dada la gran magnitud del contrato y las grandes dificultades que había para encontrar maderas para las fábricas navales, la Corona se comprometió a dictar una Real Cédula por la que el asentista podría adquirir sin dificultad todos los robles que necesitase de los montes de Navarra¹ y de los Guipúzcoa².

Antonio de la Piedra se comprometía a terminar la fábrica de los nueve bajeles en el plazo de tres años, contados a partir del 15 de noviembre de 1729. Cada año se entregarían 3 navíos para el día 15 de noviembre (1 de 66 cañones, 1 de 56 cañones y otro de 36 cañones)³.

La Real Hacienda pagó por la manufactura de estos nueve buques de guerra la importante suma de 375.000 Pesos escudos⁴.

El decenio de los años veinte terminó con la construcción de los navíos de guerra *Segundo Rubí* y *Guipúzcoa*. Fueron manufacturados por el asentista Pedro Antonio de Berroeta en las gradas del Barrio Vizcaya. Parece, que este asiento se ejecutó con serios problemas, ya que los herederos de Berroeta en el año 1773 intentaban cobrar los 117.873 Reales y 21 maravedis que la Real Hacienda aún les debía por tales fábricas⁵.

1 De los parajes de Aranaiz, Bera, Leocaca y Sumbilla
 2 De los términos del valle de Burunda, Atañ, Segura y Monte de Alzanía
 3 Ibidem
 4 Antonio de la Piedra percibió por cada uno de los navíos de 66 cañones 55.000 pesos escudos; por cada uno de 56 cañones 47.000 pesos escudos; y por cada bajel de 36 cañones 23.000 pesos escudos. Ibidem
 5 A.P.N.G.: Rentería, leg. 2561 y 2573

-Cuadro nº 6: Producción de navíos para el Rey en los astilleros guipuzcoanos: 1700-1730

AÑO	ASTILLERO	Nº NAVIOS FABRICADOS	CONSTRUCTORES/ ARQUITECTA
1700	Mápli	Capitana y Almirante	Fco. de Necolalde
1700	Pasajes	Galeón	Desconocido
1702	Pasajes	2 Galeones	Desconocido
1703	Pasajes	Navíos (2)	Desconocido
1704	Desconocido	Obarras (1)	Desconocido
1713	B. Vizcaya	2 Navíos	Joseph de Castañeda,
1713	Orio	2 Navíos	Joseph de Iriberrí,
1713	Orio	Navío	Gerónimo de Echeveste,
1713	Basanonga	2 Navíos	Phelipe de Zelarain,
1713	Basanonga	3 Navíos	Phelipe de Zelarain,
1717	B. Vizcaya	2 Navíos	Gerónimo de Echeveste,
1718	Pasajes	2 Navíos	Simón de Zelarain,
1718	Pasajes	3 Navíos	Juan Bta. de Guendín,
1718	Basanonga	Bajel	Phelipe de Zelarain,
1727	B. Vizcaya	Navío	Simón de Zelarain
1727	Pasajes	Navío	Desconocido
1727	Pasajes	Navío	Miguel Manuel Iriberrí
1728	Basanonga	Navío	Antonio de la Piedra
1728	Pasajes	Fragata	Pedro Antonio Berroeta
1728	Pasajes	Navío	Gabriel de Aquelerrí
1729	Pasajes	9 Navíos	Miguel Manuel Iriberrí
1729	B. Vizcaya	Navío	Antonio de la Piedra
1730	B. Vizcaya	Navío	Pedro Antonio Berroeta
1730	B. Vizcaya	Navío	Pedro Antonio Berroeta

* Estos navíos para la Real Armada se fabricaron bajo la supervisión y dirección de D. Antonio de Gaztañeta.

FUENTES: A.P.N.G.: A.(rchivo) H.(istórico) P(rovincial) O(uijúzcoa); A.M.R.: A.O.I.; A.O.S.; A.(rchivo) G(eneral) M(erina); M.N.; SEDANE Y FERRE: Op. Cit.; PEREZ MALLAINA BUENO, P.E.: Op. Cit.; VARIOS autores: *El buque en la Armada Española*

En el resto de la centuria, la Corona únicamente recurrió a los astilleros guipuzcoanos, bien cuando los Reales Arsenales no pudieron cubrir toda la demanda de la Armada, o bien cuando hubo dificultades para suministrarles las pertrechos navales.

-Cuadro nº 7: Producción de navíos para el Rey en los astilleros guipuzcoanos: 1733-1799

AÑO	ASTILLERO	Nº NAVIOS FABRICADOS	CONSTRUCTOR/ ARQUITECTA
1749	Pasajes	Navío	Desconocido
1750	Mápli	Bajeles conducción madera	Desconocido
1752	Orio	12 lanchas y 6 lanchones	Juan de Arizsendi
1752	Mápli	2 Lanchones	Manuel de Aizpúrua
1753	Rentería	Barcazas (1)	Desconocido
1753	Motrico	3 Lanchones	Ramón de Murua
1761	Ugarrice	12 Lanchones	Nicolás de Inda
1779	Sta. Catalina	Balandra	Juan B. de Donesteve
1779	Sta. Catalina	Paquebot	Juan B. de Donesteve
1781	B. Vizcaya	Navío	Vicente Pió
1783	B. Vizcaya	Navío	Vicente Pió

FUENTES: A.P.N.G.: A.W.P.G.; A.O.I.; A.O.S.; A.G.M.; M.N.

b. La producción de navíos para los particulares

En el transcurso del primer tercio del siglo XVIII, la construcción de navíos con dinero privado fue muy destacada en los astilleros guipuzcoanos. En efecto, personas afincadas en Guipúzcoa y, en menor medida, en Vizcaya y Francia demandaron a los centros navales de la Provincia un notable número de embarcaciones de pequeño y mediano tamaño para el corso, el comercio, el transporte fluvial y la pesca.

Esta producción, tan diversificada y orientada a satisfacer las necesidades de una amplia clientela, se desarrolló principalmente en los centros de Orio y Fuenterrabía, secundariamente, en los de Zumaya, Rentería y el Puerto de Pasajes.

Durante el primer tercio del siglo XVIII en el astillero de la Ribera de Orio se compaginó la fábrica de navíos para la Real Armada con la elaboración de embarcaciones para comerciantes, pescadores armadores y transportistas. Además, agunas de estas embarcaciones fueron manufacturadas por prestigiosos constructores na-

vales, como ejemplo Thomás de Miranda¹ y Simón de Zelarain².

El 22 de febrero de 1706 Thomás de Miranda firmó una escritura con el Capitán Esteban de Ezcurchea (vecino de San Sebastián) para la fábrica "en rosca" de la fragata corsaria *San Esteban* (70 Ton.). En un principio se acordó que la fragata tenía que tener 22 codos de quilla, 7 codos 1/3 de manga, 3 codos 1/2 de puntal y 1/2 de falque; pero, en el mes de mayo el contrato se modificó con el objeto que el bajel tuviera mayores dimensiones; así, se concertó que la quilla fuera de 26 codos, la manga de 9 codos y el puntal de 4 codos 1/2³.

Dos años más tarde, Thomás de Miranda comenzó la fábrica de un patache de 20 codos de quilla⁴; al mismo tiempo, en estas instalaciones Simón de Zelarain estaba construyendo una nao con materias adquiridos en el municipio vecino de Aya⁵. Una vez terminados este patache, Thomás de Miranda emprendió la manufactura del navío, de cubierta corrida y de 24 codos de quilla, que le había encargado Sevastión de Darreche (vecino de Hendaya-Francia)⁶. Por estas mismas fechas, Juan Bautista de Agote construía en las riberas de Orio una chalupa de pesca⁷ con los materiales que le había vendido la Villa oriotarra⁸.

Mas, a partir de este momento la construcción de navíos para los particulares descendió notablemente en las gradas de Orio. En efecto, en las dos décadas siguientes únicamente hemos podido constatar la fábrica de 5 navíos con capitales privados. En 1714, Thomás de Miranda manufacturó un patache de 19 codos 1/2 de quilla para Don Juan de Llerena (vecino de Musquiz-Vizcaya)⁹. Al año si-

1 En el año 1726 fue a trabajar al Real Astillero de Guarnizo (Santander) con el cargo de contratante de construcción y con una remuneración superior a la que podía tener en cualquier astillero de la Provincia. A.M.F.: E-V-3-6-2
2 Asistente de San Sebastián que fabricó en los astilleros de Basanonga varias fragatas de guerra para la Real Armada bajo la dirección y supervisión de Don Antonio de Gaztañeta. Véase cuadro número 6
3 A.P.N.G.: Orio, leg. 1879
4 A.M.O.: Actas Municipales (1703-1721). C-219
5 A.P.N.G.: Orio, leg. 1879
6 Ibidem
7 Embarcación pequeña que puede tener cubierta y dos palos con velas al tercio, canchreja o de otro tipo. LABURU, M: Op. Cit.: p.39
8 A.M.O.: Actas Municipales (1703-1721). C-219
9 A.P.N.G.: Orio, leg. 1880

guiente en los astilleros de Orio se botaron otros dos vasos: el navío de 25 codos de quilla labrado por Miranda para el mutricuara Andrés de la Plaza¹; y la nao que el Capitán Matheo de Mérida (vecino de Somorrostro) y Pedro de Muguertegui (vecino de Zumaya) fletaron para el transporte de madera². Y en la década de los veinte se contruyeron las dos restantes: una nao en 1721³ y, cinco años más tarde, una chalupa⁴.

El astillero de Fuenterrabía estaba situado a extramuros de la ciudad y se dedicó de forma exclusiva a la fábrica de embarcaciones para los particulares. Y, es curioso que, siendo Fuenterrabía una localidad fronteriza, sus gradas desarrollaran la mayor actividad durante la Guerra de Sucesión (1700-1713); a partir de esta fecha únicamente se ha podido constatar la manufactura de otros cuatro barcos⁵.

Pese a que las noticias sobre la actividad de este astillero son muy puntuales, sabemos que en sus instalaciones se elaboraron embarcaciones de pequeño tamaño, destinadas al comercio con Galicia y Londres⁶, y al corso⁷. Y, que sus clientes más importantes fueron los los vecinos del propio municipio y, entre ellos, el comerciante Juan Benito de la Fuente y el Capitán Lázaro del Castillo.

1 A.P.N.G.: Motrico, leg. 2678
2 A.P.N.G.: Orio, leg. 1881
3 La fábrica de esta nao corrió a cargo de Simón de Zelarain y una porción de los materiales empleados fueron adquiridos en el Monte de Azconovieta (Anteasu). A.P.N.G.: Orio, leg. 1882
4 La chalupa la construyó Ascensio de Aspillega, "maestro de hacer chalupas" y Alcalde ordinario de Orio, para el Capitán Miguel de Yarzagarai (vecino de Fuenterrabía). Ibidem, leg. 1883
5 En 1769, Pedro de Echeverría (vecino de Ziburu-Francia) fabricó el bergantín *Todos los Santos* para conducir las maderas para los navíos de S.M. (A.P.N.G.: Fuenterrabía, leg. 735). Al año siguiente, Francisco de Galardi y consortes elaboraron un patache de unos 500 ó 600 quintales (A.P.N.G.: Fuenterrabía, leg. 711). En 1776, Francisco Antonio de Berroetan manufacturó la lancha *Muerta Señora de los Doctores* a Francisco de Urdanibia por el precio de 80 pesos (A.P.N.G.: Fuenterrabía, leg. 741) Y, finalmente, en el año 1788 Francisco Antonio de Berroetan labró un patache o lancha grande para Francisco de Echeverría (A.P.N.G.: Fuenterrabía, leg. 753).
6 A.P.N.G.: Fuenterrabía, leg. 653 y 654
7 Ibidem, leg. 626

-Cuadro nº 8: Construcción de navíos con capitales privados en el astillero de Fuenterrabía

ARO	TIPOLOGIA	PORTE	NOMBRE NAVIO	PROPIETARIO
1700	Navío	130		J. B. de la Fuente
1704	Borrasntín	28	Mtra. Sra. del Rosario y las Animas	Carlos de Sorondo
1703		45	Santiago y S. Frasco	J. B. de la Fuente
1706		30	S. Pedro y S. Antonio	J. B. de la Fuente
1706		60	S. Jacobo y S. Joseph	J. B. de la Fuente
1709		60	San Joseph	J. B. de la Fuente
1710			San Luis	L. del Castillo
1712			Mtra. Sra. del Carmen	L. del Castillo
1713	Pinaza			

FUENTES: A.P.M.O.: A.M.P.

En los demás astilleros de Guipúzcoa la producción de navíos para los particulares durante las tres primeras décadas del siglo XVIII fue bastante limitada y, a excepción de Zumaya, similar a la que mantuvieron en la segunda mitad del mil seiscientos¹.

Tal y como se ha expuesto en la primera parte del trabajo, hasta 1674 Zumaya, gracias a su especialización en la fábrica de bajelos para el comercio de cabotaje en el Catábrico, fue uno de los principales centros navales de la Provincia. Pero esta fecha, de alguna manera, marcaría el inicio de un cambio total en el sector naval de Zumaya. Así, entre 1674 y 1799, decayó sensiblemente la actividad de los astilleros de Zumaya ante la falta de pedidos de los comerciantes guipuzcoanos y vizcaínos. Durante estos 126 años únicamente se han localizado noticias de la fabricación de 14 navíos y, cuatro de ellos se elaboraron entre los años 1703 y 1717.

A principios de 1703, los maestros constructores Lorenzo de Agote y Antonio de Arriola fabricaron el patache *Muestra Señora de Iciar* con su batel para el Capitán Ignacio de Embil, Antonio de Mugerza y Francisco de Sorarte por el precio de 480 escudos de a 10 Reales de plata².

Cinco años más tarde, los constructores Lorenzo de Agote y

1 Compárese los cuadros 1.3.4 y 5 con el cuadro número 9
2 A.P.N.: Zumaya, leg. 3467 y 3468

1715	Orío	Navío	Thomás de Miranda
1715	Zarauz	Barco pesca	Francisco Eicano
1715	Zumaya	Navío	Antonio de Arriola
1715	Orío		Desconocido
1717	Zumaya	Casco barco	Antonio de Arriola
1718	Desconocido	Chalupa	Francisco de Eicano
1718	Passajes	Navío	Pedro de Bengosecha ²
1721	Orío	Mao	Simón de Zelarain
1726	Orío	Chalupa	Aencio de Azpillaga
1728	Passajes		Desconocido
1729	Passajes	Mao ballenera	Simón de Zelarain
1729	Orío	Mao ballenera	Desconocido
1729	Basunoga	Navío	Pedro Antonio de Beroeta
1730	Barrio Vizcaya	Navío	Joseph de Yriberrí

FUENTES: A.P.M.O.: A.M.R.: A.M.P.: A.M.I.: A.M.O.: A.M.Z.:
(Archivo Municipal) C(astona)

A partir de 1730, con la interrupción de los pedidos de los navíos para la Real Armada, se generó la *reconversión* del sector naval guipuzcoano. No obstante, esta *reconversión* no fue la misma en todas las gradas. En este sentido, entendemos por *reconversión* el hecho de la diversificación que tuvo la actividad de los astilleros guipuzcoanos en el intento de captar una nueva clientela. Resultado de ello fue el que los astilleros del Puerto de Pasajes, centraran su producción, sobre todo, en la fábrica de fragatas, primeramente para la Real Compañía de Caracas¹ y, posteriormente, para la Real Compañía de Filipinas; que los astilleros de Usúrbil, Zarauz, Deva, Aya y Orío se *especializaran* en la construcción de pequeñas y medianas embarcaciones para la pesca y el tránsito por las cuencas fluviales; y que los astilleros de Motrico se dedicaran, casi exclusivamente, a la manufactura de pinazas y pataches para el comercio de hierro vizcaíno entre la Provincia de Guipúzcoa y el Señorío de Vizcaya.

1 GABATE OJANGUREN, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*; pp. 126 y ss.

Joseph de Agote manufacturaron un patache de 30 codos de quilla, 10 codos 1/2 de manga y 4 codos 1/2 de puntal, para los comerciantes vizcaínos Thomás de Garramuño, Juan de Garramuño y Miguel de Ordeñana¹.

Y finalmente en los años 1715 y 1717 Antonio de Arriola labró en las gradas de Zumaya otros dos navíos, posiblemente pataches. El primero era una embarcación de cubierta corrida de proa a popa y, de 22 codos de quilla, 8 codos de manga, 4 codos de plan y otros 4 de puntal; y que la fabricó por encargo de Agustín de Llano (vecino de Somorrostro)². Y el segundo, lo construyó para el Capitán Joseph de Hormaza (vecino de Santurce)³.

En consecuencia, podría afirmarse que la industria naval zumayarra no logrará recuperar el esplendor y el protagonismo perdidos en los últimos años del siglo XVII.

-Cuadro nº 9: Producción de navíos para los particulares en los astilleros guipuzcoanos: 1700-1730

ARO	ASTILLERO	TIPOLOGIA	CONSTRUCTOR
1700	Rentería	Navío	Sebastián de Yriarte
1700	Fuenterrabía	Navío	Desconocido
1701	Passajes	Navío	Joan de Olazabal
1702	Zumaya	Patache	L. Agote-A. Arriola
1704	Fuenterrabía	Borrasntín	Lázaro del Castillo
1705	Fuenterrabía	Navío	Hernando Gorostola
1706	Orío	Fragata corso	Thomás de Miranda
1706	Fuenterrabía	Navío	Hnos. Gorostola-Urrutia
1707	Irón	Osabarra	Desconocido
1708	Zumaya	Patache	Lorenzo y Joseph de Agote
1708	Orío	Mao	Simón de Zelarain
1708	Fuenterrabía	Navío	Pedro y Martín de Urrutia ²
1708	Orío	Patache	Thomás de Miranda
1708	Fuenterrabía	Navío	Pedro y Martín de Urrutia
1708	Passajes (S.R.)	Navío	Desconocido
1709	Orío	Navío	Thomás de Miranda
1709	Orío	Chalupa	Juan Bautista de Agote
1709	Irón ²	Navío	Juan de Butti
1710	Fuenterrabía	Navío	J. Gorostola-P. Urrutia
1712	Fuenterrabía	Navío	Desconocido
1712	Fuenterrabía	Navío	Desconocido
1713	Rentería	Navío	Thomás de Alío
1713	Fuenterrabía	Pinaza	Raphael de Yriberrí ¹
1713	Desconocido	Navío	Joseph de Yriberrí
1714	Orío	Patache	Thomás de Miranda

1 Ibidem, leg. 3473
2 Ibidem, leg. 3469
3 Ibidem, leg. 3483

4. ¿Crisis o auge del sector naval guipuzcoano?

Aunque parece que la falta de actividad fue lo que caracterizó a algunos astilleros guipuzcoanos -por cierto, los menos importantes, tanto por su capacidad como por su volumen de producción-, con los datos aportados a lo largo de este trabajo, se puede afirmar que la industria naval fue una de las actividades manufactureras más representativas de la economía guipuzcoana de fines del XVII y principios del XVIII, y no un sector en decadencia y crisis, tal y como se viene afirmando tradicionalmente.

Primero, no se puede hablar de crisis porque entre 1650 y 1730 en las gradas guipuzcoanas se fabricaron, por lo menos, 185 navíos y una escuadra de 3600 toneladas. Y, posiblemente, este número aún podría ser mayor si los incendios no hubieran destruido la mayor parte de los documentos municipales anteriores al siglo XIX.

Segundo, porque además, casi el 50% de los bajelos construidos tuvieron portes superiores a las 500 toneladas e, incluso, algunos llegaron a tener más de 1000 toneladas; por lo tanto, estamos ante obras de gran envergadura.

Tercero, porque cuando un sector económico está en crisis la mano de obra especializada del mismo va descendiendo e, incluso, en ocasiones puede llegar hasta desaparecer. Y, en Guipúzcoa, había la maestranza suficiente como para poder fabricar hasta 4 galeones de gran tonelaje al año, tal y como sucedió en más de una ocasión.

Cuarto, porque los constructores más prestigiosos de la época, tanto guipuzcoanos como peninsulares trabajaron en los centros navales de Guipúzcoa. Un ejemplo de ello lo tenemos, en los guipuzcoanos Miguel de Aristeguieta e Ignacio de Soroa -reputados como los mejores constructores del litoral cantábrico, el santanderino Andrés de la Piedra y los vizcaínos Lorenzo de Arzueta y Juan Bautista de Guendía.

Y finalmente, porque que la construcción de navíos parece que tuvo un efecto multiplicador en la economía de Guipúzcoa. En

efecto, la industria naval generó en la Provincia una importante demanda de maderas y de hierro manufacturado; y, de esta forma, empleó indirectamente a un elevado número de mano de obra, como por ejemplo: peritos agrimensores, bueyerizos, claveteros, ancoretos, carpinteros especializados "en la carpintería en blanco", toneleros, entre otros.

* Fuentes documentales

- Archivo de Protocolos Notariales de Guipúzcoa: A.P.N.G.
- Archivo Histórico Provincial de Guipúzcoa: A.H.P.G.
- Archivo Municipal de Rentería: A.M.R.
- Archivo Municipal de Zumaya: A.M.Z.
- Archivo Municipal de Fuenterrabía: A.M.F.
- Archivo Municipal de Orío: A.M.O.
- Archivo Municipal de Irún: A.M.I.
- Archivo Municipal de Cestona: A.M.C.
- Archivo Histórico Nacional: A.H.N.
- Museo Naval: M.N.
- Archivo General de Indias: A.G.I.
- Archivo General de Simancas: A.G.S.
- Archivo General de Marina: A.G.M.

** Bibliografía

- ARTIÑANO Y GALDACANO, Gervasio: *La arquitectura naval española (en madera)*; Madrid 1914
- FERNANDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera. Libro quinto de las disquisiciones náuticas*. Aribar y Cía.; Madrid, 1880
- GARATE OJANGUREN, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Grupo Doctor Camino; San Sebastián 1990
- GARCIA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América (1650-1700)*; Exma. Diputación Provincial de Sevilla- Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla 1980
- GARCIA FUENTES, Lutgardo: *Sevilla, los vascos y América*;

- Fundación BBV, Bilbao 1991
- GROSABEL, Pablo: *Diccionario Histórico geográfico descriptivo de los pueblos, valles, partidos, aldeas y uniones de Guipúzcoa*; Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao 1972
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo: *La industria naval vizcaína*; Biblioteca vascongada Villar, Bilbao 1968
- ITURRIOZ TELLERIA, Fermín: *Pasajes: Resumen Histórico*; San Sebastián 1952
- KAMEN, Henry; *La España de Carlos II*; Crítica, Barcelona 1981
- LABURU, Miguel: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en Documentos marítimos Antiguos*; Departamento de Cultura y Turismo de la Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián 1992
- LARRAMENDI, Manuel de: "Coreografía de Guipúzcoa" *Colección de Obras del Padre Larramendi*. Grupo Doctor Camino; San Sebastián 1969
- LYNCH, John: *El siglo XVIII*; Crítica, Barcelona 1991
- MANERA REGUEYRA, Enrique: "El apogeo de la Marina española: Carlos III y Carlos IV" *El buque en la Armada Española*. Silex; Bilbao 1981, pp. 203-231
- MERINO NAVARRO, José Patricio: *La Armada española en el siglo XVIII*. F.U.E.; Madrid 1981
- O'DOGHERTY, Pascual: "La construcción naval en la Península Española y el mar en el siglo de Carlos III. Marines S.A.; Bilbao 1989, pp. 93-108
- ODRIOZOLA OYARBIDE, María Lourdes: "Construcción naval en Rentería, siglos XVI-XVIII" *Historia de Rentería (en prensa)*
- PEREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*; Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla 1982
- SEANE Y FERRER, Ramón: *Navegantes guipuzcoanos*; Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián 1985
- SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*; Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla 1985
- VARIOS autores: *Pasajes, un Puerto, una Historia*; Junta del Puerto de Pasajes-Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Navarra 1987
- VARIOS autores: *Diccionario Marítimo Español*; Madrid 1864
- VARIOS autores: *El buque en la Armada Española*. Silex. Bilbao, 1983

manejado una abundantísima información procedente de documentación directa, cuya fiabilidad consideramos plena.

Antes de entrar en materia, sería oportuno establecer una periodificación, tomando como base, tanto las características del flujo emigratorio, como las circunstancias relativas a los países de procedencia y destino, y al carácter de las instituciones mediadoras. Así, distinguiremos:

Primera etapa, hasta 1880. En ella el número de remesas fue relativamente escaso, en consonancia con el débil volumen emigratorio de la época y las limitaciones de las instituciones mediadoras. Sin embargo, los que vuelven ricos destacan fuertemente, en contraste con un país depauperado, desmonetizado y sin apenas oportunidades de acumulación; ellos alimentarán el mito del indiano, y serán en buena medida responsables de la masiva emigración posterior. La información de que hemos podido disponer para esta etapa es limitada, y las fuentes que la producen son fundamentalmente los protocolos notariales y la correspondencia privada de los propios emigrantes.

Segunda etapa, 1880 - 1930. A lo largo de estas décadas se produce una intensificación de la emigración y de la actividad económica general, que harán posible la generación de un abundante flujo de remesas. El desarrollo simultáneo de una tupida red de intermediarios financieros -los comerciantes banqueros y casas de banca primero, y los bancos después- facilitará el proceso, en el que tendrán una presencia notable las casas extranjeras, especialmente las británicas. La letra de

Las consecuencias económicas de la emigración española a América fueron muchas, de muy diversa índole, y de una gran magnitud, como corresponde a un fenómeno tan relevante y tan extenso en el tiempo. Una de ellas fue la generación de una corriente de dinero, que desde los países de destino se dirigió a las regiones de procedencia, lo que se conoce por el término de remesas. Las remesas fueron un efecto de la emigración, pero al mismo tiempo actuaron como causa, al actuar de estímulo para que nuevos emigrantes se embarcaran para Ultramar. La variabilidad del fenómeno y los múltiples aspectos que comporta, convierten al tema en algo difícil de abarcar, tanto más cuanto que las fuentes necesarias para su estudio no son fácilmente asequibles.

Con esta ponencia, cuyo contenido está extraído de nuestra reciente publicación Las remesas de los emigrantes españoles en América, siglos XIX y XX (Eds. Júcar, Gijón, 1992), pretendemos configurar un esquema explicativo de la tipología y modalidades de las remesas, sus cauces de envío, los medios utilizados y las instituciones que las canalizaron. Es, por tanto, un intento de fijar, en lo posible, los mecanismos de funcionamiento de este fenómeno, y se ha realizado três haber