

Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias

Fernando Serrano Mangas

Universidad de Extremadura

INTRODUCCIÓN

El siglo XVII acoge el punto álgido del poderío hispano en el mar. Desde las décadas finales de la centuria anterior, la política atlántica fue tomando una dimensión universal, no sólo ceñida a las costas europeas. El continente americano y las riquezas que atesoraba se convirtieron en una pieza fundamental a la hora de financiar el inmenso esfuerzo imperial por parte de Felipe IV. Tras la derrota, inevitable, por otra parte, el mundo de la Carrera de Indias se vio sometido a profundas transformaciones, casi siempre bajo las sugerencias británicas y holandesas. Sin embargo, durante todos estos cien años, que acogen a dos etapas tan diferenciadas, el protagonismo de la construcción naval vasca y de los vascos fue indiscutible, necesario y paulatinamente creciente. Por extraño que parezca, sólo de unos años a esta parte se le está prestando la atención debida a cuestión tan esencial para conocer la realidad económica y técnica de la España barroca, desfigurada por tópicos, las más de las veces inexactos.

EL GALEÓN DE PLATA, PIEZA SINGULAR DE UN SISTEMA

Se aplicaba el nombre de galeón de plata a los navíos que tenían como cometido proteger la flota mercantil y transportar los metales preciosos en el viaje de vuelta. Cuando comenzaba el siglo XVII todos los implicados en el tráfico transatlántico habían alcanzado una conclusión unánime en el sentido de que la travesía demandaba una embarcación con más fortaleza que las que se utilizaban en las aguas inmediatas al continente europeo. Temporales, clima y *teredo navalis* obligaban al uso de maderas más gruesas y al reforzamiento de las estructuras internas. Poco a poco, el diseño del galeón de la Carrera de Indias se fue diferenciando del característico de la Armada del Mar Océano y la Administración se marcó como meta regular las fábricas con proporciones fijas, incidiendo de esta manera notablemente, en las obras de los astilleros vascos.

De casco redondo, las medidas de un galeón guardaban relación entre sí: la quilla triplicaba la longitud de la manga y ésta duplicaba al calado. Al principio, el módulo mencionado se aplicaba a todas las fábricas de galeones sin tener en cuenta su función final, pero ya a finales del siglo XVI arranca la tajante separación entre los navíos que se destinaban a las aguas europeas y a las indianas. Mientras que la influencia británica es indiscutible en las unidades del Mar Océano, en la Carrera de Indias apenas tuvo impacto. Los galeones de la formación metropolitana alargaron la quilla y redujeron calado, es decir, y utilizando la terminología de la época, se *afragató* el diseño, y el resultado de esta simbiosis tecnológica fue excelente. Los navíos botados en Cantabria o el País Vasco no desmerecieron en nada a los británicos y holandeses de la primera mitad del siglo XVII. Paralelamente, se mantuvo, en esencia, la relación quilla-manga-puntal del prototipo primigenio en la Carrera de Indias.

La dualidad hispana en la tecnología naval era un hecho consumado al reiniciarse el agotador conflicto con las Provincias Unidas, de tal modo que las unidades de la Carrera causaban recelos insalvables en el comercio indiano y en las instituciones que lo regulaban y a las de la Carrera no se les sacaba provecho en los mares europeos. En 1622, el Duque de Medina Sidonia aportaba unas explicaciones que despejan cualquier duda al respecto:

«muy pocas veces o ninguna ha servido en las costas de España la Armada que se apresta para las Indias, ni conviene que se agregue del Mar Océano la que ha de ir a ellas porque los galeones han de ser diferentemente reparados, aparejados y pertrechados con todo lo necesario de respecto para viaje tan largo, ni se hallan galeones parejos agregándolos a el Armada del Océano como conviene para este efecto».

Y proseguía :

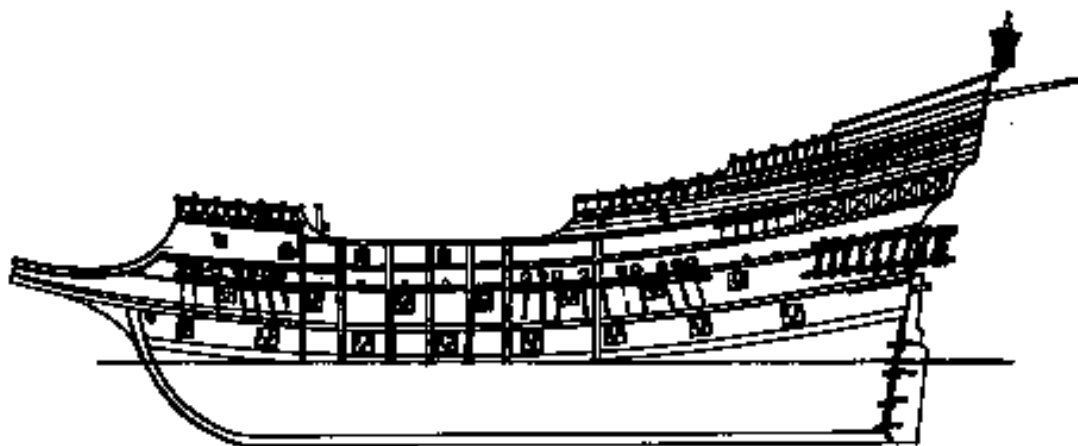
«algunas veces por haber falta de naos en este río para galeones de plata, se han traído del Armada del Océano y muchos no han sido a propósito»¹.

El galeón de Armada se planeaba para este fin desde el mismo momento de poner la quilla y resultaba muy complicado modificar la fábrica para adaptarla al esquema del galeón de la plata.

En 1637, un informe elaborado por un gran conocedor de estas cuestiones, don Juan de Campos, a causa del cambio de destino que se pretendía de las fábricas del Marqués de Valparaíso, era todavía más elocuente. Campos avanzaba que las unidades en construcción darían excelente juego en los mares europeos, pero ninguno en la Carrera de Indias

«por la disformidad que he visto en sus medidas, que no son las que se requerían para la navegación de la Carrera de Indias ni pueden tener enmienda, porque teniendo la Capitana diez y nueve codos y dos tercios de manga, y habiendo de tener la mitad de ella que son nueve codos y diez doceavos de puntal, conforme a la Ordenanza de V. Majestad, no tiene más de ocho codos y medio, y debiendo tener la cubierta en lo más ancho de la nao puesta la tiene un codo más baja, de manera que por lo referido y por ser muy abierta sin boca no las hallo capaces para Capitana y Almiranta de nueva España»².

Los contemporáneos diferenciaban claramente entre el galeón de escolta y el de plata. No todo el navío que montase un número considerable de piezas era apto para trajinar con el metal precioso. El galeón de Armada tenía como fin combatir; el de plata, además de esa faceta, asumía la tarea de proteger el fluido económico que mantenía en pie la Monarquía Católica. A este último tipo de galeón se le consideraba como a una auténtica fortaleza, una caja fuerte, una perfecta obra técnica, planeada concienzudamente para resistir, con todas las garantías, un ataque enemigo o los embates de los elementos. El galeón de plata aparecía como un mito ante los ojos de los restantes países europeos. La fortaleza, seguridad y excelentes condiciones marineras que proporcionaron los fabricantes hispanos —en su mayoría cántabros y vascos— a sus productos, lograron que estos mantuvieran una distancia respetable respecto a los salidos de los astilleros extranjeros. Perduró el prestigio y la imbatibilidad hasta la década de los cincuenta, en la que la aparición del navío de línea supuso el fin de la hegemonía del galeón como unidad de guerra, pero nunca en el resto de su cometido en la Carrera de Indias. En 1656 se registra el aniquilamiento de parte de los Galeones de Tierra Firme, en las inmediaciones de Cádiz, por parte de la homogénea y artillada escuadra de Blake, hecho que le haría decir a un miembro de la familia Echeverri —magníficos conocedores de la Carrera de Indias, sus navíos, la construcción y la técnica vasco-cántabra— en relación a los británicos, que «el poder y disposición de sus bajeles es, sin duda, mayor que nunca y el nuestro menor y esto obliga a crecer más la fuerza o excusar la batalla»³.

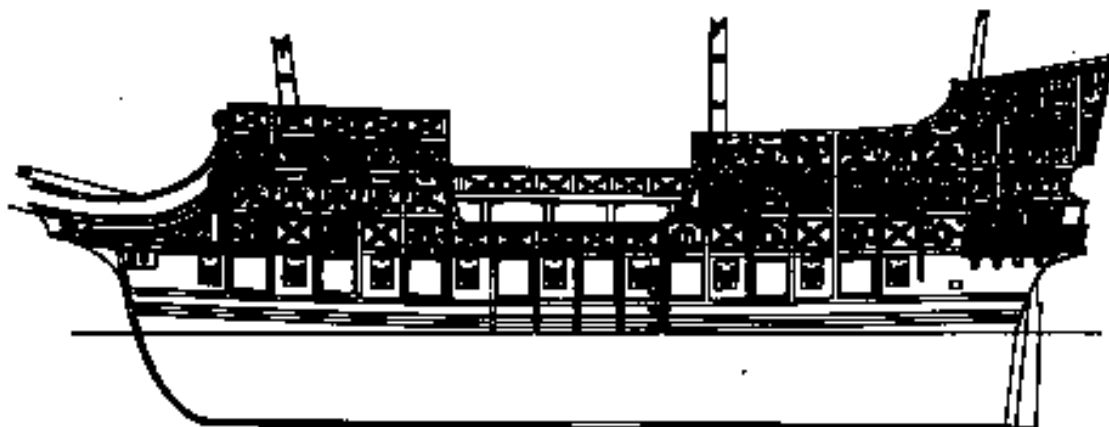


Galeón mixto de carga y transporte. (Principios del siglo XVII).

1. El Duque de Medina Sidonia a S. M. Sanlúcar, 24 de abril de 1622. AGI Indiferente 1869.

2. Juan de Campos a S.M. Pasajes, 22 de octubre de 1637. AGI, Indiferente 1873.

3. Discurso de uno de los Echeverri sobre la Armada Real. Sin lugar de origen, 1 de diciembre de 1856. MNM.MS. 85, fols. 333-337.



Galeón de combate. (Principios del siglo XVII).

Y años más tarde, Veitia y Linage, que aunque nacido en tierras burgalesas se hallaba inmerso en el círculo mercantil-administrativo vasco de la Carrera de Indias, al referirse al desigual combate de 1656, decía respecto del comandante de la formación de Tierra Firme, don Juan de Hoyos que

«dio a España uno de los más sensibles días con su infelicidad que pudieron tener estos Reinos, así como el más dichoso y celebrado para Inglaterra, pues consiguieron lo que jamás pudieron llegar a imaginar (y lo que es cierto que no se prometían) habiendo rendido un galeón de plata»⁴.

Bajo ningún concepto se tomaban embarcaciones extranjeras para galeones de plata, a pesar de la escasez y penuria de unidades apropiadas para tal cometido que se observa a partir de 1635. La poca calidad de las fábricas foráneas y la sistemática desconfianza del comercio implicado en el tráfico americano impidieron esa posibilidad.

Abundan los testimonios sobre el asunto, pero ninguno puede ser tan claro como el expresado en 1635 por don Pedro de Vivanco al propio monarca: «no hay que tratar de que urcas ni otros navíos extranjeros sean a propósito. Para escolta pueden serlo; para plata ninguno»⁵.

La diferencia entre las unidades del Océano y de Carrera se completaba con la disparidad de aderezos y carenas que se les aplicaban⁶.

El porte ideal de un galeón de plata se situaba entre las 450 y las 600 toneladas. Pero un accidente geográfico, la barra de Sanlúcar, y una legislación monopolística mediatizaba el diseño del tipo de navío utilizado en la Carrera. A pesar de todo, la tendencia, a medida que el tiempo transcurría, fue la de aumentar el tonelaje y en 1626 un galeón ya alcanzó las 700 toneladas. Por otra parte, la escasez de bajeltes particulares apropiados para estos cometidos —transportar los metales preciosos— impulsó a la Administración española a utilizar en estas misiones a los galeones de la Armada del Océano, acentuándose la peligrosidad de la barra de Sanlúcar ante cascos de 800 y 900 toneladas.

LA BARRA DE SANLÚCAR Y EL COMERCIO INDIANO: DOS FACTORES OPUESTOS Y DISTORSIONANTES EN LA TECNOLOGÍA NAVAL CANTÁBRICA

La dificultad más temida de la navegación a Indias era la salida y entrada obligada en Sanlúcar, derivada del monopolio comercial sevillano. Los siniestros en la desembocadura del Guadalquivir se multiplicaron a partir de finales del siglo XVI al aumentar el porte de las embarcaciones. El tránsito por aquellas traidoras

4. VEITIA Y LINAGE, José: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672 (Reedición facsímil del Ministerio de Hacienda. Madrid, 1981) Lib. I, cap. XX, par. 32.

5. Don Pedro de Vivanco a S.M. Sevilla, 30 de octubre de 1635. AGI Indiferente 2569.

6. SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, Editorial Mapfre, 1992, pág. 22.

arenas cada vez era más complicado. Ya a principios de la década de los veinte del siglo XVII se pedía que el puerto cabecera del tráfico indiano fuese Cádiz, sobre todo por parte del comercio, y a partir de entonces encontraremos dos tendencias que afectaban profundamente a la tecnología naval española, y muy particularmente, a la vasca. Por un lado, los organismos de gobierno indianos y la Casa de la Contratación, defensores a ultranza del sistema monopolístico y de la peligrosa subida por el Guadalquivir; por otro, el comercio, cada vez más mediatizado por las firmas extranjeras y con la creciente presencia vasca en todas sus vertientes (constructora, exportadora, militar, etc.) que propugnaban el florecimiento gaditano, legal o subrepticamente. Cada una de las dos tendencias tenía su particular visión y concepción de la organización comercial del tráfico trasatlántico y, estando por medio la cuestión de la barra de Sanlúcar, de la tecnología naval a aplicar en los astilleros cantábricos. Al fin y al cabo, ésta, la técnica naval, no es más que la consecuencia lógica de los intereses de quienes son los dueños de las mercancías y del transporte. Era una guerra perdida de antemano por una Administración cegada y controlada por otros intereses ajenos a los descritos y que, en el fondo, respondían a conceptos diametralmente opuestos a la hora de concebir la economía: el modelo tradicional castellano, acentuado en Andalucía, frente a la arrolladora corriente capitalista europea.

Determinante para el futuro de Cádiz y por lo tanto a la hora de concebir el navío de la Carrera, fue el estrepitoso fracaso ante sus flamantes murallas de la escuadra anglo-holandesa de lord Wimbledon, en 1625. La superación de tan dura prueba marca el inicio de una confianza ciega del comercio en las defensas gaditanas y también el crecimiento acelerado de la población y edificios que hicieron de Cádiz una ciudad inexpugnable durante dos siglos⁷. La posterior derrota militar ante Holanda y el establecimiento de las paces de 1648 refrendarán el dominio de la segunda tendencia, acentuada con los tratados con Gran Bretaña de 1670. Y todo esto tendría su claro reflejo en la evolución de la tecnología naval aplicada en los astilleros del Norte.

En 1680, y ante los hechos consumados, la Administración española asumió la realidad presente en la Carrera de Indias a finales de la década de los veinte, y trasladó, oficialmente, la cabecera de las flotas a Cádiz. En el medio siglo de intervalo, se dilapidaron en la barra de Sanlúcar vidas, navíos y haciendas, sin que esto mermase el auge gaditano⁸. Como si de hallar la cuadratura del círculo fuera, maestros y personajes vinculados al tráfico trasatlántico, casi siempre Capitanes Generales y Almirantes vascos o inmersos en su círculo, trataron de armonizar capacidad de carga, defensas suficientes, robustez de diseño, maniobrabilidad y poco calado con el fin de sortear los peligros de Sanlúcar. Y no sólo teorizaron, sino que construyeron prototipos. Unos, condenados al fracaso; otros, demostraron, palmariamente, que los conocimientos de estos hombres eran amplios y sólidos y que los artifices materiales de los mismos en los astilleros cántabros y vascos, nada tenían que envidiar a los que, tradicional e injustamente, se han considerado como los más avanzados de Europa.

LAS SOLUCIONES PROPUESTAS POR LOS INNOVADORES VASCOS: ENSAYOS Y PROTOTIPOS. FRACASO Y ÉXITO EN LA BÚSQUEDA DEL NAVÍO IDEAL PARA LA CARRERA DE INDIAS. LA FLAGRANTE CONTRADICCIÓN ENTRE LA REALIDAD DE LOS NAVÍOS DE LA ARMADA DE LA CARRERA Y EL COMERCIO OFICIAL

Se intentó abordar el problema ya en 1611, bajo los auspicios de don Diego Brochero, que convocó en la Corte a los más renombrados expertos y fruto del cónclave fue la promulgación de las Ordenanzas sobre fábricas de 1613, reformadas en 1618. Los patrones aprobados no parecieron los apropiados, tal vez por confeccionarse sin haber demostrado empíricamente sus bondades.

En consecuencia el guipuzcoano don Juan de Amassa recibió en 1619 la orden de acudir a las Cuatro Villas

«para dar las guías y medidas que han de tener los navíos que se ha de fabricar para la Armada para que se hagan conforme conviene al servicio de Su Majestad, y no hacer caso de las Ordenanzas nuevas, ni sus medidas, ni trazas, sino su voluntad»⁹.

7. Pablo Fernández de Contreras al presidente y jueces oficiales. Cádiz, 27 de diciembre de 1648. AGI Contratación 5101.

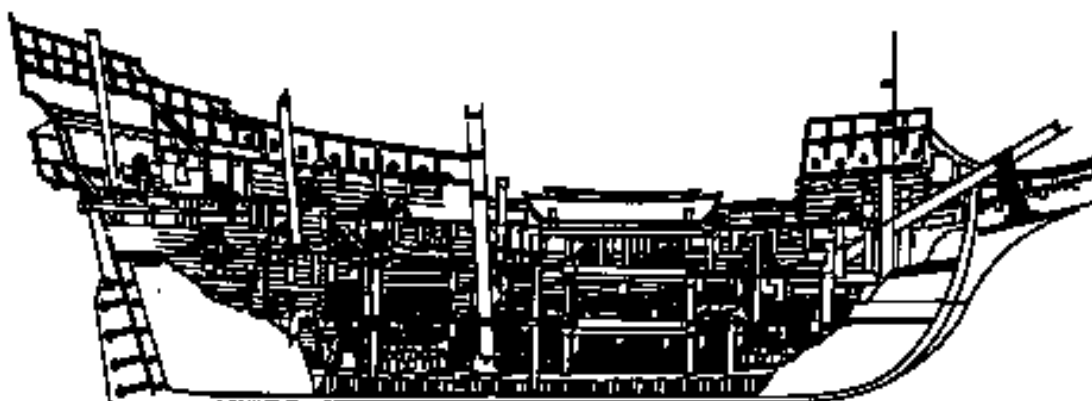
8. Para ver la incidencia de la barra de Sanlúcar en la siniestralidad de la Carrera de Indias puede cotejarse nuestro *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*, Sociedad Estatal Quinto Centenario, Madrid, 1991.

9. Martín de Arostegui a don Juan de Amassa. Madrid, 15 de abril de 1619. Incluida en la hoja de servicios de Juan de Amassa. Madrid, 2 de octubre de 1630. AGI Indiferente 1872. Debemos aclarar que los constructores vascos utilizaban en sus asientos tanto los astilleros guipuzcoanos, vizcaínos y cántabros, sin que se establecieran diferencias entre ellos. La construcción naval vasca no puede entenderse sin la cántabra y viceversa. No existía tal distinción entre ambas, que formaban un todo.

Este don Juan de Amassa remitió al Consejo de Indias, en 1635, una oferta tan interesante como indicativa de su capacidad y conocimientos, como de los de la gente que se movía a su alrededor. Persistía el guipuzcoano en descubrir los patrones más apropiados para los navíos de la Carrera de Indias. En 1635 se comprometía, ni más ni menos, que a dar forma a un galeón de 18-20 codos de manga

«no pescando más agua que los navíos de la misma manga que hoy navegan de mercanta y llevando la misma carga de ellos jugase con efecto las dos andanas de artillería con 50 piezas sin que le embarazase la carga, con que venía a tener dentro de sí mismo la defensa y ofensa contra sus enemigos y menos riesgo en la navegación con los temporales de la mar por llevar libres y desembarazadas las dos cubiertas que también se excusaran en tiempos de tormenta las echazones de las mercaderías que suelen ir cargadas entrecubiertas de los navíos mercantes»¹⁰.

Madrid aceptó las condiciones de Amassa¹¹, pero con la exclusiva contrapartida de que los caudales que se le entregasen se invirtieran única y exclusivamente en dar forma al prototipo.



Corte longitudinal de un galeón. (Siglo XVII).

El proyecto de Amassa, empero, era más ambicioso ya que pretendía adaptar a la Carrera de Indias los ocho navíos de la escuadra de Galicia, cuya fábrica se le había encomendado

«fabricándolos iguales de un porte de 500 o 600 toneladas. Con dos andanas de artillería serán más efectivas para la guerra y sin acudir (con) costa ni hacerles obra ninguna en el Andalucía para la Carrera, más de la carena ordinaria, se conseguirán con ellos todas las conveniencias propuestas para traer plata».

Don Antonio de Oquendo, tal vez el más renombrado y prestigioso marino de la España del siglo XVII junto a don Fadrique de Toledo, también intentó resolver el enigma técnico con la construcción en 1623 de otro galeón en los astilleros vascos, el *Santiago*, de 600 toneladas «para poder entrar y salir por la barra y al primer viaje reconoció no ser de servicio para la navegación de la Carrera»¹².

Hombres vascos, ideas vascas y tecnología vasca para aplicar el más eficaz remedio a la trombosis que afectaba a la principal arteria económica y de comunicación de la principal potencia del planeta. Por recursos, geografía y mentalidad no podía ser de otra manera.

Un destacado lugar en la historia naval española y europea debería corresponderle al General Tomás de Larraspuru. A los profundos conocimientos técnicos sumaba el marino de Azcoitia la experiencia de las navegaciones de la Carrera, ya que, entre 1621 y 1632, año que registra su óbito, atravesó, a la ida y a la vuelta, siete veces el Atlántico como General de la Armada de la Carrera de Indias, un récord jamás igualado por nadie.

10. Memorial de don Juan de Amassa. Febrero de 1635. AGI Indiferente 1872.

11. Se concretaban en el abono de 13.000 ducados para iniciar las obras del bajel —que había de concluir a expensas de su patrimonio— 50 piezas de artillería, a devolver a su arribada a Sevilla, la no incautación del galeón y el goce de la antigüedad y privilegios de las Ordenanzas de fábricas como si se hubiese fabricado conforme a ellas desde el día que se botase al agua.

12. Informe de la Casa de la Contratación sobre la barra de Sanlúcar. 1675 MNM. MS. 84, doc.13.

La elección en 1621, para Capitana de la Armada de la Carrera de un galeón proyectado por él, motivó la satisfacción del Consejo de Indias, organismo que no dudaba que el bajel atesoraría las suficientes garantías «por ser fabricado por Larraspuru»¹³.

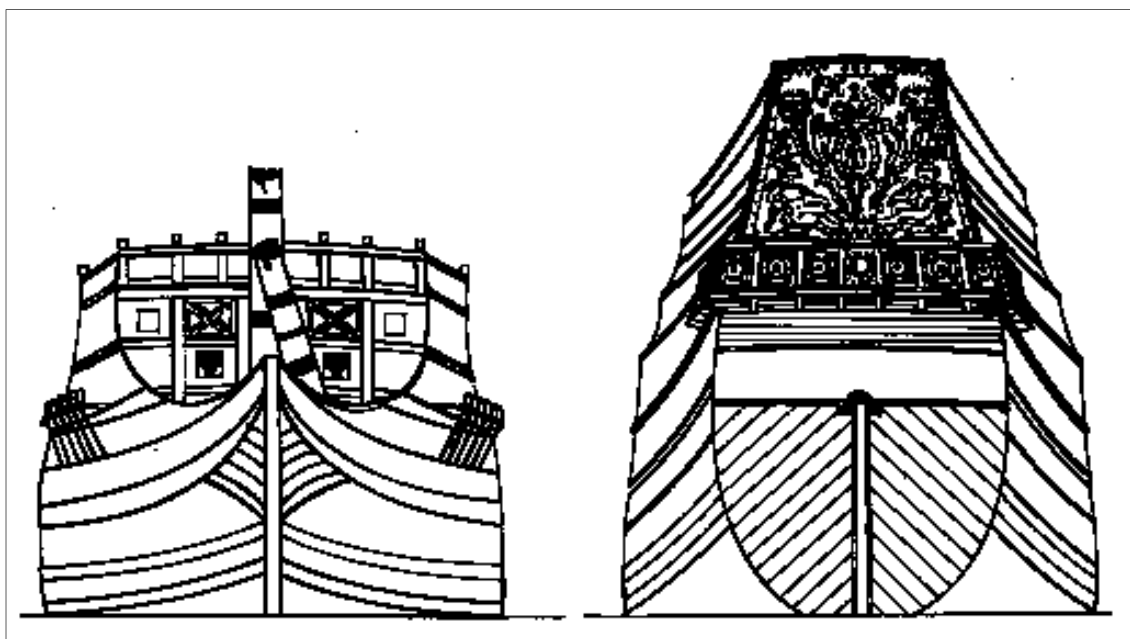
Pero fue una década después, poco antes de morir, cuando concibió y dio forma a una embarcación que quedó en la memoria de los hombres de la Carrera de Indias. Larraspuru había padecido, de forma inmisericorde, el ordenamiento legal del monopolio sevillano y, por ende, las desgracias en la desembocadura del Guadalquivir, que se tragaba bienes, barcos y hombres. En 1626, la Almiranta de su formación, después de yacer un día sobre las arenas de la barra se salvó de milagro; en 1629, observó el hundimiento de uno de sus pataches, mientras que tres galeones de plata y dos mercantes varaban; y en 1630, aguardó el momento propicio para salir de la ratonera del río durante tres meses y medio, y aún así, su Capitana sufrió importantes desperfectos¹⁴.

Nos referimos a la Capitana que en 1631 Larraspuru botó en los astilleros habaneros, después de aplicar algunas recomendaciones técnicas de Macebrandi y Bartolossi. Según el propio Larraspuru, este galeón, con claras influencias de la escuela de Ragusa, «es tal que todos lo alaban por perfecto de guerra»¹⁵.

Sin embargo, en un informe elaborado por la Casa de la Contratación en 1675 sobre la barra de Sanlúcar, se decía que

«el General Tomás de Larraspuru fabricó, con el mismo designio de entrar por la barra, el galeón nombrado **Marimorena**, y se reconoció no ser a propósito porque arrojaba los hombres de las cubiertas a balances, y de tres viajes que hizo, los dos volvió desarbolado, arrojando el último viaje todos los tres árboles y todas estas pérdidas no han sido por accidentes de temporales, que a éstos, en todas partes hay sujeción, sino originadas de la barra de Sanlúcar»¹⁶.

Otros de los participantes en la polémica de la barra, el Capitán de la Maestranza Fernando de Ezqueda, abundaba en los defectos descritos, aunque no pudo dejar de admitir que el prototipo de Larraspuru fue «el mas bello vaso que ha entrado en la bahía»¹⁷.



Vistas de proa y popa de un galeón español. (Primer tercio del siglo XVII).

13. Fernando Ruiz de Contreras a la Casa de la Contratación. Madrid, 21 de enero de 1621. AGI Indiferente 2499, Lib. 14, fols. 366 y 367 Vto.

14. SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución del galeón*, op. cit., pág. 36.

15. Tomás de Larraspuru a S.M. Cádiz, 24 de mayo de 1631. AGI Indiferente 1871.

16. Informe de la Casa de la Contratación sobre la barra de Sanlúcar. 1675. MNM. MS. 84, doc. 13.

17. Informe de Fernando de Ezqueda. Sanlúcar, 18 de diciembre de 1678. AGI Indiferente 2776.

prender el papel jugado por los hombres y las embarcaciones vascas en la Carrera de Indias, y debemos utilizar las palabras de García-Baquero en el sentido de que

«resultará más clasificador considerar al navío como un instrumento mercantil más, estrechamente vinculado con el movimiento de mercancías, los seguros, los riesgos y, en general, su papel en el conjunto de la legislación del comercio con América»²¹.

Y en esta disquisición siempre habría que tener presente la estrecha relación entre flota mercante y galeones de plata, ya que, según lo legislado, y en lo posible, estos se escogerían de entre las mejores y más fuertes unidades de aquélla.

El número de navíos mercantes entre los que se distribuía el tonelaje total o *buque*²² variaba según las características de los disponibles en el momento. A mediados del siglo XVI las flotas se componían de quince o veinte unidades mercantes. Aumentó sensiblemente la cifra a finales de esa centuria y a principios de la siguiente, oscilando entre un mínimo de treinta y un máximo de setenta. A partir de las décadas centrales del XVII y coincidiendo con la disminución general del tráfico, y también con el incremento del porte de las embarcaciones, el número de navíos mercantes disminuyó en torno a los diez o quince. Y aquí topamos con una contradicción evidente a la hora de estudiar el tráfico trasatlántico, derivada de no habérsele prestado la necesaria atención al elemento esencial del transporte: el navío. De haber comenzado a construir el edificio del estudio de las relaciones intercontinentales por los cimientos, por el tratamiento del vehículo que lo sustentaba, nos habríamos percatado de muchas cosas, entre ellas, del deslumbrante protagonismo, y no sólo en la cuestión de la técnica naval, del grupo vasco.

A partir de 1640, y sobre todo a partir de 1660, la Carrera de Indias experimenta profundos cambios. Estamos en un periodo en el que el comercio se encuentra absolutamente dominado por Holanda e Inglaterra, en el que la Administración española pierde el control de las relaciones comerciales de sus territorios ultramarinos, como bien anunció en su día el profesor Lynch. Ese control no se retomó hasta después de la Guerra de Sucesión. Bajando a la constatación material de lo expuesto, las potencias industriales y mercantiles europeas intentaron introducir, y lo consiguieron en gran parte, el sistema holandés de las Compañías de las Indias Occidentales y Orientales, es decir, el vehículo del tráfico pasó a ser el navío que llevaba en sí mismo apreciable capacidad de carga y defensas acordes con lo que albergaba en su interior a la ida y a la vuelta²³. A principios del siglo XVII, los navíos de Armada arqueaban unas 400 toneladas y montaban 20 piezas artilleras; los de finales de siglo llegaban a las 1.200 toneladas y 62 cañones y, sin embargo, el *buque*, el tonelaje total de la flota mercante, había descendido ostensiblemente. Ante este panorama nos asalta la siguiente pregunta: ¿cómo aumenta de esa forma el tonelaje de los ocho galeones de la Armada y sus defensas para proteger a una raquítica flota mercante? Hay un evidente y esclarecedor desfase entre una y otra. Y la explicación es la que hemos enunciado: la Armada transportaba más mercancías que la propia flota mercante, sustituida por un convoy híbrido militar-comercial. Creemos que este es uno de los puntos claves para comprender y asumir esa supuesta crisis de la segunda mitad del siglo XVII. Parece absurdo enviar en torno a 8.000 toneladas de Armada con más de 400 piezas de carísima artillería de bronce para defender a una flota de 4.000 toneladas que era lo habitual a partir de 1675²⁴.

Digamos que, en contraste, hasta 1630 se despachaban 3.200-3.800 toneladas de Armada con 160-180 cañones para arropar a 7.000-8.000 toneladas mercantes²⁵. La inversión es ya patente a partir de finales de la década de los veinte.

Aumento de porte de los galeones de plata y barra de Sanlúcar eran cuestiones diametralmente opuestas, de imposible existencia coetánea. En la década de los sesenta comienzan a producirse casos espectaculares, sólo comparables al que, en 1630, afectó a Tomás de Larraspuru a la hora de iniciar su viaje. Don Nicolás de Córdoba, con su flota de Nueva España, en 1664, se vio en el mismo angustioso trance; y, en 1666, las pésimas condiciones atenazaron a la formación de Juan Domingo de Echeverri²⁶.

21. GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida-Expo 92, Sevilla, 1992, pág. 157.

22. El buque de las flotas era la cantidad de toneladas de arqueo de que estaría compuesta cada una o, lo que es lo mismo, la cantidad de toneladas de mercancías que podría exportarse cada año.

23. SERRANO MANGAS, Fernando: *Los Galeones de la Carrera de Indias 1650-1700*, E.E.H.A.- C.S.I.C., Sevilla, 1985, pág. 36.

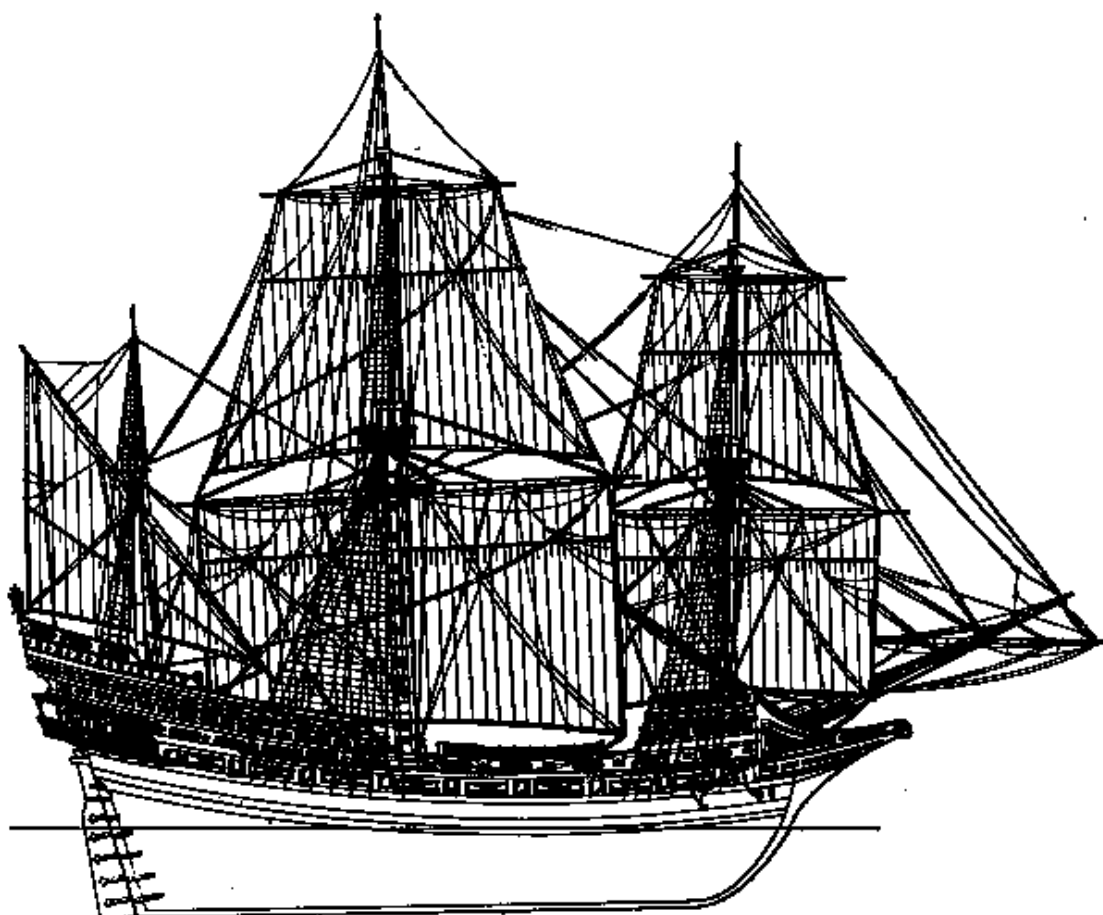
24. GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América, 1650-1700*, E.E.H.A.- C.S.I.C., Sevilla, 1980, pág. 166.

25. CHAUNU, Pierre et Hugette: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, Armand Colin, París, 1955-1960, tomos IV y V.

26. SERRANO MANGAS, Fernando: *Naufragios...*, op. cit., pág.20.

Sólo con estas experiencias pueden entenderse los contenidos del discurso sobre marina y galeones elaborado por Jacinto Antonio de Echeverri, y que asumió, prácticamente en su totalidad, José de Veitia y Linaje en el *Norte de la Contratación*²⁷. El clan de los Echeverri siempre estuvo muy ligado al comercio indiano y a la industria naval, ocupando algunos de sus miembros los puestos de más responsabilidad en las Armadas y Flotas. El iniciador de tan poderoso grupo familiar fue Domingo de Echeverri, superintendente de fábricas y plantíos de Guipúzcoa. Al fallecer Domingo, continuó al frente de los negocios y del grupo su viuda Mariana de Roover, de origen flamenco. El cenit del poder lo alcanzaron los Echeverri con los hijos de este matrimonio, ocho en total, de entre los que destacan Juan, Marqués de Villarubia (1609-1662), el ya mencionado Jacinto Antonio (1625-1673), y Juan Domingo, Conde de Villalcázar y Marqués de Villarrubia, al morir su hermano Juan.

Todos los componentes del clan poseían profundísimos conocimientos navales. A pesar de la indiscutible importancia del mismo sobre todas estas cuestiones mercantiles y de tecnología naval, las referencias son escasas y adolecen de una visión global que nos daría una idea exacta del problema planteado y de las soluciones aportadas. La industria naval vasca, que es lo mismo que decir que la española en casi su totalidad, ni estaba atrasada ni sus productos eran deficientes. Simplemente sus necesidades diferían de la del resto de las potencias europeas, relegado ya el sueño imperial marítimo desde 1639, y con el tragicómico problema añadido de la barra de Sanlúcar. Otra cosa diferente es que estos magníficos y casi desconocidos conocedores de la técnica naval más apropiada a la Carrera de Indias se



Galeón de la Carrera de Indias del último tercio del siglo XVII.

27. Se halla este discurso en el MNM, MS. 83, doc. 40.

decidieran a dejar gráficamente constancia de ella. En 1673, Veitia y Linage le decía a Jacinto Antonio de Echeverri que

«lo primero es que vm. se recobre en su salud y cierto que teniéndola le debemos suplicar sus servidores que no defraude a la nación española de la gloria que le podría resultar de ver reducida a ciencia inteligible y preceptos ciertos y con demostraciones matemáticas la arquitectura naval, y creo firmemente, sin pasión, que ninguno en toda España puede igualar a vm. en esto»²⁸.

Por su parte, Juan Domingo de Echeverri, aquel que vio peligrar toda su formación en las arenas de la barra en 1666, llegó a ser el personaje con más autoridad en cuestiones navales de la España de su tiempo hasta el extremo de que el célebre matemático jesuita José de Zaraguza le consultó y mantuvo con él una interesante correspondencia a cuenta de la polémica de la barra de Sanlúcar en 1675.

Y fue en los astilleros vascos, en el de Usúrbil-Rutarte, donde el comercio se rebeló contra la sinrazón de la barra de Sanlúcar al no admitir las medidas confeccionadas en 1662 por la Administración, con el apoyo de los técnicos andaluces. En el fondo, estamos ante un golpe directo al corazón del monopolio. Nos referimos al asiento conformado en 1663 entre la Corona y los banqueros italianos Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín, que contemplaba la introducción de esclavos negros en la América española, siendo la principal condición de contrapartida la construcción de diez galeones, cuatro para la Armada del Océano, y seis para la de la Carrera de Indias. Los asentistas alteraron las magnitudes que se les entregaron a conciencia, de tal manera que el primer galeón de Grillo-Lomelín salió «como no hay ejemplar hasta ahora de haberse fabricado navíos para galeones de plata»²⁹.

La impresión producida por el asunto es que se alteraron las medidas para que los bajeles no pudiesen atravesar la barra. La Casa de la Contratación ejercía fuertes presiones para que los galeones atracaran y partieran exclusivamente de Sanlúcar. El navío de Grillo-Lomelín se proyectó con el porte de 700 toneladas y al final apareció con 812. Recordemos que eran galeones de propiedad de la Corona. No fue el único caso, pues Aristiguieta tampoco cumplió lo legislado con el navío que fabricó en Basanoaga, en 1674³⁰.

La influencia holandesa a la hora de concebir los navíos más apropiados para la Carrera de Indias quedó de manifiesto en los viajes que algunos maestros vascos hicieron a las Provincias Unidas para examinar las unidades de la Compañía de las Indias Orientales, como José de Amas e Ignacio de Soroa³¹.

TAMBIÉN LA MENTALIDAD JUEGA EN LA CONSTRUCCIÓN NAVAL : NUEVA VISIÓN VASCA CAPITALISTA VERSUS LA TRADICIONAL ANDALUZA-CRIOLLA

Las unidades para formar la Armada de la Carrera de Indias, como ya se ha indicado con anterioridad, se seleccionaban de entre las naos de particulares surtas en el Guadalquivir. Buscando el fomento de las fábricas navales se reservó un tercio del tonelaje de las flotas a los que habían elaborado sus propias embarcaciones.

En dos áreas de la Península Ibérica florecía la industria de la construcción de navíos para las navegaciones atlánticas, la Baja Andalucía y la cornisa cantábrica. Cada una de estas zonas imprimió a sus productos características diferenciadoras.

El navío del Sur raramente superaba las 200 toneladas porque los materiales que proporcionaba la tierra no daban para más. Entre 1612 y 1648, sólo sirvieron en la Armada como galeones de plata cuatro bajeles andaluces, y todos fueron construidos antes de 1625. Mientras, montañeses y vascos botaron grandes y sólidos barcos de buena madera de roble de 400, 500 y 600 toneladas.

A causa de esta situación el Estado se halló ante un delicadísimo dilema, cual era a quiénes se debía incluir en el tercio de fabricantes. Los comerciantes andaluces pretendían portear sus mercancías en navíos propios y los constructores cántabros, particularmente vascos, deseaban imponer una especie de monopolio del transporte con bajeles de alto porte. Contaban los últimos a su favor con el temor de la Administración, caso de favorecer los intereses meridionales, de que se viniesen abajo las fábricas de embarcaciones de gran tonelaje y que con ellas se secase la fuente donde se saciaban todas las Armadas del sistema naval hispano. Desde el principio, la actitud de la Corona consistió en ayudar y apuntalar las fábricas del Norte de la península, reflejándose tal orientación en la legislación emitida en 1523, 1560 y 1593. La Casa de la Contratación, por su parte, se decantaba por los constructores del Sur, que pretendi-

28. Veitia y Linage a Jacinto Antonio de Echeverri. Sevilla, 28 de febrero de 1673. MNM. MS 49 bis, doc. 72.

29. Juan del Solar a Juan Domingo de Echeverri. Madrid 14 de marzo de 1665. AGI Indiferente 2.513. Lib. 1º

30. SERRANO MANGAS, Fernando: *Los Galeones de la Carrera de Indias*, op. cit. , págs. 24 y 25.

31. *Ibidem*, págs. 36 y 37.

an materializar las relaciones comerciales con vasos de menos de 100 toneladas. La pugna, enconada y durísima en varias ocasiones, perduró hasta principios de la década de los treinta del siglo XVII³².

En el fondo, lo que afloraba era la colisión de dos mentalidades distintas, las más de las veces contrapuestas, a la hora de explotar las Indias y sus riquezas. Unos, andaluces y criollos, pretendían seguir las líneas de los primeros tiempos de la conquista; otros, vascos y montañeses, asumiendo paulatinamente los resortes del comercio, representaban las innovadoras corrientes capitalistas europeas. Todo un mundo separaba ambas ideas, que convivían en una Monarquía de carácter universal, plena de contradicciones.

Ningún botón de muestra más expresivo que el que nos aportó la Cofradía de Mareantes de Sevilla en 1623, cuando puso pleito a los armadores del Norte en el Consejo de Indias, razonando que sus naos debían preferirse en las visitas para navegar en la Carrera «porque sus pasados conquistaron y trabajaron las Indias y que ellos eran los verdaderos fabricantes»³³.

No era este un problema puntual que afectaba únicamente al comercio y transporte marítimo transatlántico. Estamos ante algo mucho más profundo. También en 1623, un desconocido testigo nos dejó una relación minuciosa, imponente, sobre los disturbios que estallaron en Potosí, principal centro productor de metal precioso, entre los vascos y el resto de los peninsulares, apoyados por criollos e indígenas. Decía nuestro informante que el problema con los vascos dimanaba de

«el aumento de sus haciendas y lustre de sus personas, causas de la envidia perjudicial, semilla de estos bandos y antigua carcoma de los corazones de los castellanos, los cuales abatidos y aniquilados, sufriendo mil oprobios e injurias, andaban por los rincones quejándose que sus padres habían ganado esta tierra a su costa»³⁴.

Pero el auténtico peligro para los constructores del Norte procedía de las fábricas antillanas. Los navíos criollos gozaban de indiscutible prestigio, prefiriéndose, para formar las Armadas, a las restante construcciones gracias a la bondad de la madera de caoba. En ese sentido se pronunciaron, repetidas veces, los expertos, como el Conde de Castrillo, que en 1638 manifestó que «eran los más fuertes para la plata y navegación de las Indias»³⁵.

Las fábricas antillanas, de las que un 60 por ciento se concentraba en La Habana, contaban a su favor con la longevidad y resistencia de sus productos y en su contra con un sensible encarecimiento de las labores por la ausencia de hierro, impermeabilizantes, jarcia, estopa, herramientas, etc.

Entre 1618 y 1648 sirvieron en la Armada de la Carrera de Indias y en la Flota de Nueva España un mínimo de 35 galeones construidos en los puertos caribeños, que arrojaban una media de 600 toneladas por unidad. Antes de 1625, se botaron 25 unidades y sólo 10 después de esa fecha. La tendencia es inversa a la de los astilleros del Norte de la península. De los 42 galeones fabricados, únicamente 15 se utilizaron antes de 1630, pero la cifra se incrementa hasta los 27 después de ese año, si bien es verdad que ahí van incluidos los navíos cedidos por la Armada del Océano³⁶.

A partir de la década de los treinta, los constructores cántabros se hicieron dueños de la situación imponiendo un asfixiante monopolio que arruinó la floreciente industria de la construcción de bajeles de medio y alto porte en la América hispana. Sólo se volverían a conseguir esos niveles de producción en el área antillana con la dinastía borbónica.

Sin embargo, se conservó la porfía entre vascos y andaluces, aflorando, incluso, en una fecha tan tardía como 1679, en que unos maestros del Sur declararon no aptos dos galeones que labraba la donostiarra Mariana Pérez para la Carrera, que se lamentaba que tan dura medida se hubiera tomado «por sólo un informe de los maestros de Andalucía mayormente con la experiencia que se tiene de la pasión con que informan de todas las fábricas de Cantabria»³⁷.

En la segunda mitad de siglo, el panorama es todavía más esclarecedor. Entre 1648 y 1700, la Corona fabricó 22 galeones para sus necesidades referidas al tráfico indiano, de los cuales, finalmente, tres se pasaron a la Armada del Océano, dos fueron excluidos por la escasa calidad y dos se perdieron al botarse y en el trayecto a Cádiz. De los 15 restantes, sólo un navío se fabricó en Guarnizo. El resto, construido por

32. Para estas cuestiones puede consultarse nuestra obra *Armadas y flotas de la plata, 1620-1648*, Banco de España, Madrid, 1990, págs. 39-43.

33. Los fabricantes de Guipúzcoa al Corregidor San Sebastián, 7 de mayo de 1623. MNM. MS. 43, doc. 113.

34. Capítulo primero de las causas y origen de los alborotos de Potosí. 23 de noviembre de 1623. A.G.I. Charcas, 134. En SERRANO MANGAS, Fernando: *Vascos y extremeños en el Nuevo Mundo durante el siglo XVII: un conflicto por el poder*, Asamblea de Extremadura, Mérida, 1993, págs. 17-26.

35. Parecer del Conde de Castrillo en la junta particular de 8 de septiembre de 1638. A.G.I. Indiferente 1873.

36. SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata*, op. cit., pág. 42.

37. Memorial de Mariana Pérez, visto en la Junta de Guerra de Indias el 19 de diciembre de 1679. A.G.I. Indiferente 2705.

vascos, se botaron en los astilleros de Usúrbil-Rutarte, Mapil, Basanoaga-Rentería, Zorroza, y Mundaca. De ellos, cinco unidades se concibieron como Capitanas, seis como Almirantas, y una como navío gobierno, ordinario, patache y Armada de Barlovento³⁸.

CONSTRUCTORES Y ASENTISTAS

Los artífices cuya actividad se da a conocer muy someramente a continuación, no fueron los únicos, ni mucho menos, que botaron galeones para la Carrera de Indias, aunque sí podemos considerarlos como los más representativos.

- *Antonio de Lajust*. Su actividad se prolonga, como mínimo, hasta 1629. Para sus labores se sirvió de los astilleros de San Sebastián y Usúrbil. Entre 1614 y 1621 lanzó al agua, al menos, once navíos con un aforo total de 6.450 toneladas, sin que ninguna de sus unidades bajase de las 500 toneladas. Sus productos formaron parte de la Armada de la Carrera de Indias, Flota de Nueva España, Armada de Portugal y Armada de Filipinas. Muy vinculado al comercio con el Nuevo Mundo, las naves de Lajust atravesaron con frecuencia el Atlántico como naos de flotas. Las operaciones mercantiles constituían el motor de su actividad constructora.
- *Juan de Amassa*. Aportó conocimientos y bajeles desde 1605 hasta 1650. Rentería, Bermeo y San Sebastián fueron los lugares escogidos para dar forma a sus vasos, aunque a finales de los cuarenta también hiciese uso de Guarnizo. Biznieto, nieto e hijo de corsarios, también invirtió sumas considerables en esta actividad. Atendió encargos voluminosos, tanto para la Armada del Océano como para la Carrera de Indias, en donde mantenía, traficando, varios galeones propios, viéndose afectado, en alguna ocasión, por los embargos de navíos decretados por la Corona. Botó, entre fábricas propias y asientos, una veintena de galeones, aunque creemos que ese guarismo se queda muy corto frente a la realidad.
- *Tomás de Larraspuru*. Perfecta simbiosis de militar y armador, fabricó sus unidades en La Habana y País Vasco. Un mínimo de tres de sus bajeles fueron utilizados para transportar plata.
- *Martín de Arana*. Firmó varios asientos con la Corona para labrar navíos destinados a la Armada del Océano, pero, durante la década de los treinta, y a causa de la agobiante necesidad, hubo de readaptar los esquemas de doce unidades para que formaran parte de los efectivos de la Carrera de Indias. Portugaleta fue el astillero preferido de Arana, aunque más tarde arbolaba y perfeccionaba sus bajeles en Colindres.
- *Juan de Hoyos*. Formó parte del elenco de asentistas-constructores en el que se apoyó Felipe IV para cimentar el poderío naval hispano anterior a 1639. También se vio en el trance de reconvertir navíos planificados para la actividad corsaria en unidades de la Carrera de Indias, planteándole problemas casi imposibles de salvar.
- *Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín*. Como ya especificamos en líneas anteriores, estos banqueros italianos conformaron un contrato con el rey de España para introducir esclavos negros en sus dominios americanos en 1663. Como condición principal se impuso la obligación de que los genoveses ejecutarían la fábrica de galeones por vía de asiento. Los diez bajeles concertados se fabricarían en Vizcaya y Guipúzcoa, destinándose seis a la Armada de la Carrera de Indias y cuatro a la del Océano.

Grillo y Lomelín jamás pisaron territorio vasco, delegando sus funciones en artífices como el maestro Martín de Azconobieta y los Almirantes Castaños y Juan Domingo de Echeverri, nombrados superintendentes. Irregularidades en los pagos y en el seguimiento de las medidas retrasaron la construcción de las naves, cuatro solamente, para la Carrera.

No era la primera vez que la firma Grillo-Lomelín asumía negocios de fábricas de navíos. Lo hizo anteriormente en Holanda y América.

- *Miguel de Aristiguieta*. Se comprometió a la fábrica de dos galeones en 1674, que, en principio, construía para uso propio, en Usúrbil y Basanoaga. En el desarrollo de este asiento es digno de reseñarse un grave problema derivado de la negativa de unos maestros andaluces a desplazarse al País Vasco para arbolar y aparejar los cascos, ya acabados, provocando malestar en el círculo del asentista.

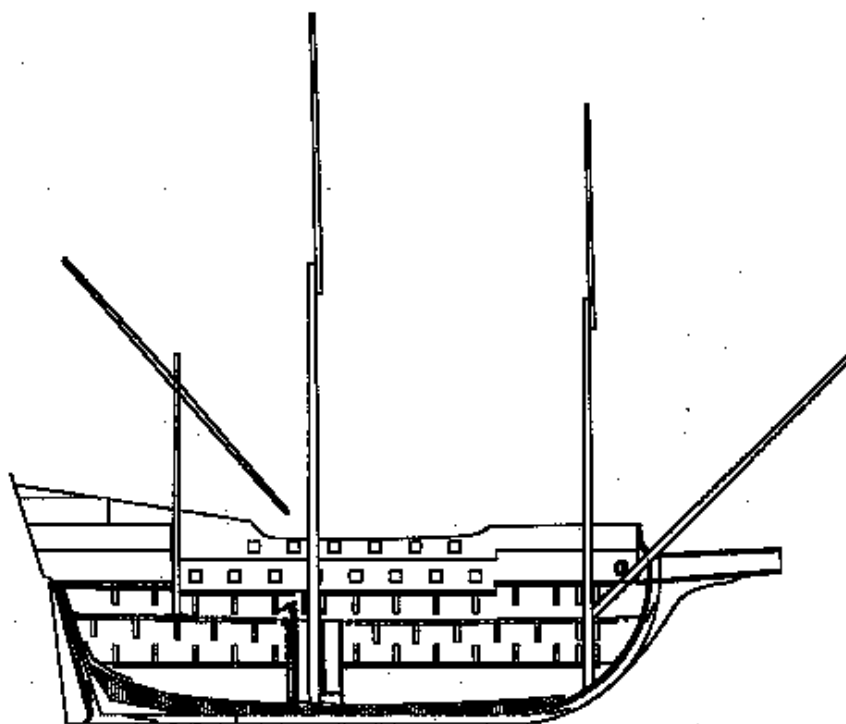
38. SERRANO MANGAS, Fernando: *Los Galeones de la Carrera de Indias*, op. cit., págs. 135-137 y 172.

El donostiarra Aristiguieta estaba considerado, junto a Ignacio de Soroa, el constructor más prestigioso de la cornisa cantábrica. Íntimamente ligado al comercio americano, ofreció fabricar un galeón a cambio de la merced de Capitán de Mar y Guerra. Tanto en sus actividades mercantiles como en el negocio de la industria naval aparece asociado a su hermana Gracia de Atocha, mujer que contaba con el reconocimiento de todos los fabricantes, hasta el punto de que fue el instrumento utilizado por el Estado para convencer a los reacios o para llegar a acuerdos con los particulares a los que se embargaban sus navíos en construcción, como es el ejemplo de Ignacio de Soroa. Dentro del clan Aristiguieta-Atocha se movía otra mujer, Melchora de Atocha y, tal vez, el Capitán Domingo de Atocha que dio forma a un galeón por la merced de Capitán de Mar y Guerra.

Miguel de Aristiguieta falleció en 1677. Además de los de su contrato, fabricaba otras dos unidades en Rutarte y Basanoaga y almacenaba materiales para futuros bajeles en Zumaya.

- *Mariana Pérez*. Viuda de Aristiguieta, prosiguió la labor de los dos galeones inconclusos de su marido, proyectados para Capitana y Almiranta de Tierra Firme, con 1.100 y 900 toneladas respectivamente. Son estos los navíos que fueron desechados, al final, por los maestros andaluces, en una decisión que nunca apartó de sí la sospecha. Todavía en 1680, el clan Aristiguieta-Atocha-Pérez construyó un patache, que acabó sirviendo como navío gobierno en la Armada de Barlovento.
- *Ignacio de Soroa*. Botó dos galeones, en 1676, para la Corona que, en origen, debían de ser para particulares, los capitanes Domingo de Iturri y José Fernández de Santillán.
- *Juan de Olaeta*. Bilbaíno, se comprometió con la Corona en 1679 a la fábrica de dos galeones, en Mundaca. Ambos se botaron en 1681, perdiéndose uno de ellos al arrojarlo al agua. En 1687 botó otra unidad en Pasajes.
- *Pedro de Arostegui*. Se obligó en 1679, a dar forma a dos navíos. Tuvo en exclusividad el astillero de Basanoaga. Las estrecheces financieras retrasaron sensiblemente la entrega de las unidades, echándose al agua la primera de ellas en 1680 y la segunda en 1682.

En 1697, Arostegui construía otros dos navíos para la Carrera de Indias en Mapil, que se entregaron en 1698, con el mayor tonelaje hasta entonces conocido en el tráfico indiano, 1.200 toneladas cada uno.



Galeón de Plata de la Carrera de Indias Nuestra Señora del Juncal, fabricado en Hondarribia por Antonio de Ubilla, en torno a 1625. Plano conjetural de Cruz Apestegui en base a documentación de archivo (Archivo General de Indias, Contratación 4845; arboladura en base a la Ordenanza de 1618).

FÁBRICA DE GALEONES A CAMBIO DE LA MERCED DEL PUESTO DE CAPITÁN DE MAR Y GUERRA

La acuciante necesidad de navíos apropiados para la Carrera de Indias durante la segunda mitad del siglo XVII, fue la causa de que se arbitraran medidas para paliar esta dramática carestía. La más importante y singular de ellas consistió en la construcción de galeones a cambio de la merced del puesto de Capitán de Mar y Guerra, a través de la cual el ofertante fabricaba un bajel a cambio de la licencia para realizar dos viajes consecutivos con él, comandándolo, para lo cual, previamente había recibido la jurisdicción sobre marineros y soldados.

El capitán, usando este puesto comerciaba y percibía elevadas cantidades por la carga transportada, tanto a la ida como a la vuelta. Existía una lista de personas esperando que les llegase el turno. La Corona sólo abonaba la artillería y la carena. Además, el ofertante proporcionaba un préstamo, al 8 por ciento para financiar los fletes de flotas y galeones. Al parecer, el negocio era redondo.

Hemos contabilizado 42 contratos conformados entre 1666 y 1684, la mayoría de los cuales afectaban a hombres vascos o inmersos en su círculo. La práctica totalidad de sus fábricas se llevaba a cabo en los astilleros cantábricos, especialmente vascos.

Hasta la mitad de la década de los setenta se cumplieron todos los contratos, con alguna que otra excepción. Se observa una demora importante en la segunda mitad de esa década, pero, sin embargo, las trece obligaciones suscritas en los ochenta se concluyeron felizmente.

El sistema de la merced de la Capitanía de Mar y Guerra es la prueba más palpable y segura de la existencia de la contradicción entre lo oficial y lo real en el comercio americano durante la segunda mitad del siglo XVII³⁹, y de su evolución hacia el modelo holandés de la Compañía de las Indias Orientales. Asimismo, supone la materialización del dominio económico del grupo vasco en los negocios y el transporte de la Carrera de Indias, ya fuese directamente o como intermediarios de las firmas europeas.

39. Tanto para los desarrollos de los contratos de los asentistas, como del listado de los capitanes de Mar y Guerra que suscribieron contratos, nos remitimos a nuestras obras, ya citadas en este trabajo.