

## **La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799)**

*Por MARÍA LOURDES ODRIUZOLA OYARBIDE*

El País Vasco ha sido tradicionalmente un lugar importante de fabricación de navíos. En casi todos los puertos del litoral vasco existieron astilleros, de mayor o menor entidad, que orientaron su producción a satisfacer las necesidades de la pesca, comercio –tanto con Europa como para la Carrera de Indias–, transporte de mineral de hierro, y hasta los navíos de la Real Armada.

El sector contó además en el País Vasco con toda una serie de elementos imprescindibles para su desarrollo: buenas condiciones geográficas de su litoral, abundancia de maderas de gran calidad, géneros de sus ferreerías y numerosa y eficaz mano de obra. Mas, la construcción de navíos no siguió a lo largo de la historia una trayectoria homogénea, sino que tuvo oscilaciones tanto en cuanto a su capacidad como a su ritmo de producción.

Hasta el siglo XVIII los astilleros vascos y, en concreto los guipuzcoanos, fueron uno de los principales centros de construcción de navíos de la península. Ante la creciente necesidad de navíos que fue teniendo el Estado, tanto para proteger sus territorios coloniales como para poder hacer frente a las otras potencias europeas, la producción de las gradas guipuzcoanas, se especializó en la construcción de naves para las armadas reales y las flotas de la Carrera de Indias. Así, cuando menos, desde el siglo XVI, la Corona se convirtió en el principal cliente de los astilleros guipuzcoanos. Esta producción de navíos para el Rey estuvo monopolizada y contro-

lada por las gradas del Barrio de Vizcaya,<sup>1</sup> Berrachocoa<sup>2</sup> y Basanoaga,<sup>3</sup> en el Puerto de Pasajes; y por las de Mápil,<sup>4</sup> Rutarte<sup>5</sup> y Ribera de Orio, en las orillas del Oria.

Mas, esta situación sufrió un cambio de 180º 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. En efecto, con la nueva dinastía los pedidos de navíos para la Armada irán descendiendo progresivamente hasta prácticamente llegar a desaparecer a partir de 1732.

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

Teniendo en cuenta todas estas premisas, en este trabajo vamos a tratar de analizar: primero la política naval de la dinastía borbónica; y, posteriormente, la repercusión que ésta tuvo sobre la industria naval guipuzcoana comparando la producción de navíos de para la Carrera de Indias y las Armadas del Mar Océano de fines del siglo XVII con la del mil setecientos.

## 1. La política naval Borbónica

“Muchas armadas y pocos barcos” es la expresión que mejor resume la situación de la Marina de guerra española a comienzos del siglo XVIII.<sup>6</sup> En un documento del año 1703 se decía que

“(…) la Armada española ha quedado reducida a una sola Capitana y Almiranta surtas en el Puerto de Cádiz, y aunque es berdad que en los últimos tercios de la vida del Rey nuestro Señor Carlos 2º (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

(1) En jurisdicción de Fuenterrabía.

(2) *Ibíd.*

(3) Dentro del término municipal de Rentería.

(4) En el término municipal de Usúrbil.

(5) Asimismo en tierras de Usúrbil.

(6) PEREZ MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *La política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. C.S.I.C., Sevilla 1982; p. 379.



aquellas cantidades que capitularon con lo qual se anularon los contratos (...)"<sup>7</sup>

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 imperio.<sup>8</sup> 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 flota.<sup>9</sup> Mas, en los primeros años de su 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 principal promotor fue D. José Patiño,<sup>10</sup> 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 cons-

(7) M(uso) N(aval): Vargas Ponce (Serie Arábica), Ms. 83.

(8) LYNCH, Jhon: *El siglo xviii*; Crítica, Barcelona 1989, p. 115.

(9) O'DOGHERTY, Pascual: "La construcción naval en la Península" *España y el mar en el siglo de Carlos III*; Marinvest, S.A., Bilbao 1989; pp. 97-98.

(10) Intendente General de Marina desde 1717 a 1726 y Secretario de Marina de Indias de 1726 a 1736.

trucción de D. Antonio de Gaztañeta para la fabricación de todos los navíos de la Armada<sup>11</sup>

- 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, etc.<sup>12</sup>

Y esta última fue la que tuvo unos efectos un tanto nocivos en la industria naval de Guipúzcoa. Patiño creó los Reales de 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 promocionó estos nuevos centros, y abandonó los antiguos astilleros cantábricos, entre ellos los guipuzcoños. 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.

Tras la muerte de Patiño, la Secretaría de Marina recayó en la persona del Marqués de la Ensenada. Al igual que su antecesor trabajó incansablemente en la reorganización de la Armada. En su afán por engradecer la Marina, presentó a Fernando VI en 1748 un memorial en el que exponía las insuperables diferencias que había entre las flotas de Inglaterra y las de España<sup>13</sup> y, además, le propuso un plan de construcción de 50 navíos en ocho años. Para poder ejecutar el proyecto Ensenada adoptó un conjunto de medidas, entre las caben destacarse, las siguientes:

- La construcción de los Arsenales del Ferrol –por cierto, a 3 kilómetros de distancia del astillero– y Cartagena; y la rehabilitación del Arsenal de La Carraca
- La fortificación de los accesos a los Arsenales
- La racionalización del método de construcción de los navíos, a través del proyecto desarrollado por Jorge Juan<sup>14</sup>

(11) FERNANDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera. Libro quinto de las disquisiciones náuticas*; Madrid 1880; p. 167.

(12) O'DOGHERTY, Pascual: op. cit., pp. 97-101; y ARTIÑANO Y GALDACANO, Gervasio: *La arquitectura naval española (en madera)*; Madrid, 1914; p. 152.

(13) La flota de Inglaterra estaba compuesta por 100 navíos y 188 embarcaciones armadas y la de España únicamente por 33 buques. (O'DOGHERTY, Pascual. op. cit., p. 104).

(14) Ensenada le envió en misión secreta a Inglaterra para que estudiara las modernas técnicas de construcción inglesas y contratara técnicos extranjeros expertos en la fabricación de navíos.



- La racionalización de los suministros de los buques, creando las industrias necesarias para la fabricación de todo tipo de pertrechos navales<sup>15</sup>
- El control de los montes y política de repoblación forestal para asegurar el abastecimiento de las maderas, etc.<sup>16</sup>

Con este plan diseñado por Ensenada hubo un acelerado ritmo de producción de navíos en los Reales Arsenales que, incluso, llegó a prolongarse a algunas de las gradas guipuzcoanas, con la fabricación de varios lanchones para los navíos que se estaban ejecutando en las gradas de El Ferrol.

Aunque gracias a este proyecto el poderío de la flota fue creciendo, las intrigas palaciegas y las envidias hicieron que Ensenada fuese destituido de su cargo y que fuera reemplazado por el irlandés Wals en el año 1754.<sup>17</sup> A partir de este momento disminuyó el número de construcciones navales, pero la política naval continuó siendo un tema vital para el Gobierno.

Transcurridos unos años, en el reinado de Carlos III (1751-1788), los sucesivos Ministros de Marina (Arriaga, González de Castejón y Valdés), dieron nuevamente un gran impulso a la Marina española. La conclusión de las obras de los tres Reales Arsenales, así como el continuado esfuerzo de construcción naval, permitieron un crecimiento sostenido del poderío de la Armada, que se prolongó hasta finales de la centuria. Incluso, las continuas guerras hispanofrancesas contra Inglaterra, —derivadas de los sucesivos Pactos de Familia—, no impidieron que el número de efectivos navales de la Marina continuara incrementándose. En efecto, resoluciones como la adoptada en 1780 en la que

---

(15) Una de estas industrias fue Real Fábrica de Anclas de Hernani (Guipúzcoa). El Asiento para la fabricación de Anclas para la Armada se firmó en el año 1750, pero anteriormente Ensenada había presentado al Rey otros dos proyectos: el primero de 1747, que proponía establecerla en la Ferrería de Arrazubía (Aya-Guipúzcoa); y el segundo el de la Real Fábrica de Renteriola (Rentería-Guipúzcoa), que se abandonó cuando estaba a punto de inaugurarse la factoría. TELLECHEA IDIGORAS, J.I.: *Anclas de Hernani (Registro de las cartas de D. Francisco de Oquendo, Inspector de la Fábrica de Anclas: 1750-1755)*; Grupo Doctor Camino, San Sebastián 1977; y ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La Real Fábrica de Anclas de Renteriola: un intento fallido" *Boletín R.S.B.A.P.*, año XLVI, Cuadernos 1-2; San Sebastián, 1990, pp. 41-77.

(16) ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: op. cit., pp. 160-167; y O'DOGHERTY, P.: op. cit., pp. 104-107.

(17) ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: op. cit., p. 166.

“Para conciliar las dificultades de conducir a Ferrol en el actual tiempo de Guerra la crecida porción de maderas que existe en Fuenterrabía, San Sebastián, y el Pasage, con el empleo de ellas antes que se inutilizen; ha resuelto el Rey se construya en este último Puerto uno o más Navíos de Guerra, franqueando para ello la Compañía de Caracas la grada o gradas que tengan a propósito, mediante el abono que hará S.M. de lo que sea justo por la ocupación de ellas” (...) <sup>18</sup>

permitieron que la construcción de unidades para la Armada no quedase interrumpida.

Mas, el poder naval alcanzado en esta época duraría muy pocos años más. Aunque al comienzo del reinado de Carlos IV los navíos para la Armada continuaron fabricándose con la misma regularidad, los últimos años de su reinado constituyeron una época muy dura para la Marina: la ruina económica del país y sus colonias, y las constantes guerras la pusieron a prueba e impidieron las construcciones navales pudieran proseguir al mismo ritmo.

Pero, esto sólo fue el preludio del triste final de la Marina. Durante la Guerra de la Independencia, ante todo, por la desorganización nacional que ésta produjo, el declive de la Marina se fue intensificando de tal manera que, para cuando terminó la contienda, salvo raras excepciones, los barcos de la Armada estaban inútiles, sin pertrechos, con los cascos podridos y muchos de ellos, incluso, sin artillería. <sup>19</sup>

De esta manera tan patética desapareció en muy pocos años la Marina de Guerra y el poder naval formado durante el siglo XVIII con tantos esfuerzos.

## 2. La producción de navíos para la Corona en la segunda mitad del siglo XVII

Tras la breve recesión que vivieron los astilleros guipuzcoanos en el decenio de los cuarenta, <sup>20</sup> en la segunda mitad del siglo XVII se inició un

(18) M.N.: Ms. 2319. Así, entre 1780 y 1783, en las gradas del Astillero del Barrio de Vizcaya de Pasajes se fabricaron para la Armada los navíos *San Fermín* y *San Sebastián*.

(19) 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.

(20) Únicamente se ha podido contabilizar la fábrica de 7 navíos: 3 en Rentería (1 navío, 1 bajel y 1 fragata), 2 en Zumaia (1 patache y 1 pinaza), 1 un galeón en Pasajes y un bajel en Zarauz. A.H.P.G.: Rentería, leg. 2355, 2357 y 2358; Zumaia, leg. 3389 y 3391; A(rchivo) M(unicipal) R(entería): B-1- 3-5; y SEOANE Y FERRER: op. cit., pp. 101-102.



tímido, aunque progresivo, aumento de la actividad de los principales centros navales de la Provincia (Pasajes, Oría 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 extranjeras.<sup>21</sup>

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 Pasajes.<sup>22</sup> A partir de este momento, el Estado, con su continúa y creciente demanda de navíos, se convirtió otra vez en uno de los principales clientes de la gradas guipuzcoanas.

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*. Eran 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 ambas 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 súbdito.<sup>23</sup>

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

(21) 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 FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América (1650-1700)*; pp. 188 y ss.

(22) En esta década hemos podido contabilizar la construcción de 10 embarcaciones. Nueve 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 Maese Constructor Domingo de Alçolaras –vecino de la Villa de Zumaya– y el vecino de Plencia (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.

(23) SERRANO MANGAS, F.: op. cit., pp. 83-84.

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 adeudaba.<sup>24</sup>

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 Guazamalaga* de 737 toneladas.<sup>25</sup>

Al año siguiente, en los astilleros de Rentería se inició la fábrica de una Capitana Real de 600 toneladas para la Armadas 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 Usascue (Rentería). En el mes de mayo, la Villa de Rentería acordó vender al Sr. Necolalde, 400 piezas de robles por un valor superior a los 20.000 ducados de plata;<sup>26</sup> y, al año siguiente, otras 27 ó 30 piezas más.<sup>27</sup>

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*.<sup>28</sup> Dos años más tarde, el Estado encargó la construcción de otros dos galeones: el *Navío Capitana* y la *Santa María Almiranta*.<sup>29</sup>

(24) *Ibídem*; pp. 84-85.

(25) SEOANE Y FERRER: op. cit., pp. 103-104.

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

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

(28) SEONAE Y FERRER: op. cit., pp. 103-104.

(29) *Ibídem*.



**Cuadro nº 1: Producción de galeones para el Rey 1650-1659**

AÑO	ASTILLERO	NOMBRE	TIPOLOGIA	PORTE
1650	Pasajes	Ntra. Sra. de Guazamalaga	Galeón	737 Tn
1651	Rentería	Capitana Real	Galeón	600 Tn
1654	Pasajes	San Felipe	Galeón	1080 Tn
1654	Pasajes	Jesús y María	Galeón	840 Tn
1654	Pasajes	Ntra. Sra. del Rosario	Galeón	810 Tn
1654	Pasajes	Ntra. Sra. de Roncesvalles		
1656	Pasajes	Navío Capitana	Galeón	417 Tn
1656	Pasajes	Almiranta Santa María	Galeón	900 Tn

Fuentes: A.H.P.G.; A.M.R.; A.M.Z.; y SEOANE Y FERRER: *Navegantes guipuzcoanos*.

Tras estos años de discreta recuperación del sector naval guipuzcoano, los astilleros de Pasajes y el Oria inician en 1660 un período de expansión que se prolongará, cuando menos, hasta principios del siglo XVIII. 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.

**Cuadro nº 2: Destino de los navíos fabricados para la Corona**

AÑOS	ARMADA	CARRERA INDIAS
1660-1669	9	8
1670-1679	escuadra 3.600 Tn	
	6	11
1680-1689	0	5
1690-1699	0	2

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 y el Oria experimentó un notable crecimiento e, incluso, hasta espectacular, si la comparamos con la del decenio anterior ya que ésta casi llegó a duplicarse.

Hasta 1664, estas gradas básicamente se dedicaron a la fábrica 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 IV el 14 de mayo.<sup>30</sup> Dos años más tarde, Ignacio de Soroa construía el navío *Buen Jesús*, de 600 toneladas.<sup>31</sup>

Mas, a partir de 1664, en las gradas de Pasajes y el Oria empieza a percibirse los efectos de la tímida reactivación que experimentó el comercio indiano durante estos años.<sup>32</sup> En estos centros se intensificó la producción de navíos para la Carrera de Indias, tanto para las flotas de la Corona como para los particulares de la Provincia. En 1664, el Capitán Miguel de Aristeguieta concluye las obras del galeón del asiento que tenía firmado con la Corona. 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 los bajeles se iniciaron en las instalaciones de Usúrbil, pero dado su gran tamaño —unas quinientas toneladas cada uno—, tuvieron que ser desplazados hasta el Puerto de Pasajes para poder ser arbolados y aparejados.<sup>33</sup>

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 confeccionados 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 Tellería;<sup>34</sup> y desde allí navegaría a Cartajena de Indias y Portobelo.<sup>35</sup> Simultáneamente, Ignacio de Soroa manufacturaba en Pasajes, también para las flotas de Indias, la Almiranta *San Vicente* (803 Tn.).<sup>36</sup>

La década de los sesenta se cerró con la construcción de tres galeones

(30) SEOANE Y FERRER: op. cit., pp. 103-104.

(31) *Ibíd.*

(32) GARCIA FUENTES, Lutgardo: *Sevilla, los vascos y América*; pp. 220-221.

(33) M.N.: Vargas Ponce (Serie Románica), Ms. 47 bis; y SERRANO MANGAS, F.: op. cit., pp. 98-102.

(34) A.H.P.G.: Rentería, leg. 2378.

(35) *Ibíd.*; y A.M.R.: Actas Municipales, libro 19 (1660-1673); pp. 215, 216 y 230.

(36) SEOANE Y FERRER: op. cit., pp. 102-103.



de gran tonelaje, —posiblemente, también para la Corona—, en los astilleros de Usúrbil, Pasajes y Basanoaga. En Usúrbil, Ignacio de Soroa ejecutó el galeón *Nuestra Señora de la Almodena*, de 822 toneladas;<sup>37</sup> 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 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 proa.<sup>38</sup>

Tras estos años de fortalecimiento de la industria naval de Pasajes y el Oria, en los setenta y principios de los ochenta sus astilleros vivieron el período de mayor florecimiento de la segunda mitad del siglo XVII. El apogeo que vivieron sus gradas fue resultado, fundamentalmente, de asientos que los particulares suscribieron con la Corona para la construcción de galeones para la Carrera de Indias y las Armadas del Mar Océano; y, en menor medida, de los pedidos de bajeles de los comerciantes para el comercio con Andalucía y las Indias. No obstante, 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 Indias.<sup>39</sup> Su fábrica 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 Aristeguieta<sup>40</sup> 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 acordados.<sup>41</sup>

(37) *Ibidem*.

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

(39) Entre 1671 y 1683, en estas gradas únicamente hemos podido constatar la construcción de unos cuatro galeones y una escuadra de 3600 toneladas para las Armadas del Mar Océano. Véase cuadros número 2 y 3.

(40) 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.

(41) SERRANO MANGAS, F.: *op. cit.*, pp. 112-116.

En este mismo año, la Junta de Guerra gestionaba con Ignacio de Soroa<sup>42</sup> 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 el Capitán Domingo de Iturri. Cuando las obras estaban bastante avanzadas, la Junta entró en 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 tonelada.<sup>43</sup>

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 galéon en las condiciones estipuladas en el contrato que tenía con Santillán.<sup>44</sup>

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 galeones.<sup>45</sup> 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

(42) Junto a Miguel de Aristeguieta, el constructor más prestigioso de la cornisa cantábrica. Se dedicó fundamentalmente a la fábrica de galeones, algunos de ellos Capitanas y Almirantas, para las Armadas del Mar Océano.

(43) SERRANO MANGAS, F.: op. cit., pp. 121-122.

(44) Ibídem; pp. 122-123.

(45) Ibídem; pp. 116-117.



Indias los dos galeones a causa de la mala calidad de sus maderas. Para resarcir de los daños que esta exclusión causó al clan Aristeguieta-Atocha, la Corona estableció un nuevo asiento con Mariana Pérez para la fábrica de un patache de unas 300 toneladas, a entregarse a principios de 1680 y por el precio de 38 ducados la tonelada.<sup>46</sup>

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 Sebastián.<sup>47</sup> Lo adquirió a la razón de 42 ducados de plata la tonelada; además, el Capitán Iturri recibiría otros 10.000 pesos por conducir dicho barco hasta la bahía de Cádiz.<sup>48</sup>

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 patache.<sup>49</sup> Las obras de los tres bajeles se fueron demorando ante falta de asistencia económica de la Corona; además, a este problema se unió el del escaso caudal de Aróstegui. Por todo ello, Aróstegui abandonó el asiento y se retiró a un convento.<sup>50</sup> Y para que la actividad no se colapsara en Basanoga, Villanueva adelantó el dinero y se hizo cargo del asiento.<sup>51</sup> 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*.<sup>52</sup>

En lo que restaba de siglo, tan sólo se manufacturaron otros dos galeones para la Corona. El asiento se suscribió en 1696, nuevamente con el donostiarra Pedro de Aróstegui, en los siguientes términos:

- “1. Que en el Astillero del parage de Basanoaga jurisdicción dela Villa de Rentería y Puerto de los Pasages fabricará dos u quatro vageles a su costa y mención sin que se le dé cosa alguna por quenta dela Real Hacienda

(46) *Ibidem*; pp. 117-121.

(47) 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 condicionantes geográficos, en este astillero no se podían fabricar vasos de tan grandes dimensiones.

(48) GARCIA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América (1650-1700)*; p. 197.

(49) A(rchivo) G(eneral) I(ndias): Indiferente, 2470; pp. 443 y ss.

(50) SERRANO MANGAS, F.: op. cit., pp. 127-132.

(51) A.H.P.G.: Rentería, leg. 2416.

(52) A.G.I.; Indiferente, 2470; y SERRANO MANGAS: op. cit., pp. 130-132.

concediéndosele tan solamente la posición del astillero en el parage referido, sin que otra persona pueda fabricar en el tiempo que hiciere el suplicante; y que pueda cortar las maderas que necesitare para estas fábricas en qualesquiera parages pagando el valor que fuere estipulado, sin poderlas alterar en las de particulares ni comunes; dándosele pasage por todas partes para la conducción y transporte del maderage; sierviéndose VM de expedir las órdenes que combengan a las provincias de Guipúzcoa, Señorío de Vizcaya y Reyno de Navarra(...) 2. Que viniendo VM en admitir esta fábrica se ha de servir VM mandar se le den las medidas del porte y toneladas que hubieren de tener los galeones, expresándose en ellas las obras de fortificación, cubierta, cámaras y todo lo demás perteneciente a buena fábrica de cada buque para arreglarse a ellas y que no sea de su quenta esta parte ni el maior ni el menor número de toneladas que tubieren porque constando por el Ministro o Ministros que VM señalare haverse arreglado a ellas y ser las maderas de grueso y buena calidad que deven llevarse ha de dar por cumplida su obligación y pagarse el valor según las toneladas que tubieren, las quales medidas y planta de dichos vageles se le han de dar en todo el mes de Septiembre o mediado de Octubre deste presente año para respecto del buque de toneladas que hubieren de tener pueda hacer las cortas de maderas correspondientes al grosor y largor que deven llevar haciéndolas buscar con este fin en los montes o parages que se hallaren, supuesto que las cortas de maderas se han de hacer en los meses de noviembre y diciembre de este año, henero y febrero del siguiente, que son los tiempos oportunos y a propósito para ellos.

3. Que entregará cada vagel perfeccionado el buque de todas sus obras que se le señalaren cerradas sus popas, chopas y obras de escultura en las quadras de popa proporcionada a su adorno. Arbolado, enjarcado, aparejado y dado carena de firme y emplomado según estilo y práctica en la navegación de la Carrera de Indias con todos los pertrechos y respectos de proveheduría en la forma que se han entregado y se estila en los Asientos que se han ajustado de fábricas para ellas (...)
4. Que en la forma referida se le ha de pagar por cada tonelada de las que tubieren los dichos quatro vageles o de los que de ellos se mandaren fabricar a quarenta y seis ducados de plata corriente por cada una en esta forma; Que teniendo fabricados uno u dos de los dhos vageles según las medidas que se le dieren en rosca y estado de bote y hecho el reconocimiento de su fábrica, medidas y obras por los maestros, que VM fuere servido señalar y declarando haver cumplido con su obligación de ponerlos en aquel estado se le ha de pagar la mitad de todo el valor delas toneladas que tubiere el dicho navío o navíos en contado en la ciudad de San Sebastián y si fuere en otra parte haciéndosele bueno la conducción hasta dicha ciudad el qual reconocimiento ha de ser dentro de un mes como avise estar en estado de bote el vagel o vageles y que dentro de otro mes se le ha de haver entregado lo que ymportare dicho buque o buques de que otorgará carta de pago; y hasta haverlo hecho no ha de ser de su



- obligación botarlos a la agua ni adelantar más su fábrica respecto de que este caudal le ha de servir y aplicar a la paga de los pertrechos, arboladura y demás géneros para su entera composición, siendo visto que sino se le diere satisfacción dentro del término preferido no ha de estar obligado a aguardar más tiempo y ha de poder usar de la fábrica que tubiere hecha como dueño lexítimo según le pareciere.
5. Que ynmediatamente que se le haya pagado la mitad del valor de dicho navío o navíos en la forma referida, executará el bote y pasará a arbolar en jarcias y aparejar con todos sus respectos en la forma que queda expresado y es estilo de galeones de manera que puedan salir por las partes que mandare siendo de cuenta de VM artillar, municionar, bastimentar, guarnecer y tripular de gente de mar y guerra por no ser de su obligación sino de la VM entendiéndose que es expresa condición que al tiempo que dé cuenta de estar en el parage referido se le ha de pagar la otra mitad del valor del vagel o vageles(...)
  6. (...) Obligándose el suplicante con su persona y vienes a que no ha de poder cesar las fábricas hasta tener hechos dos o quatro vageles de las medidas que se le dieren y que si faltare o falleciere antes la continuarán sus hijos (...). Madrid a diez y siete de mayo de mill seiscientos y noventa y seis(...)”.<sup>53</sup>

Sin embargo, Aróstegui después de haber arrendado las instalaciones de Basanoaga y haber logrado el uso exclusivo de las mismas mientras durasen las fábricas, decidió, finalmente, ejecutar los vasos en los astilleros de Mápil.<sup>54</sup> 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 Aróstegui el año 1699.<sup>55</sup>

**Cuadro nº 3: Producción para el Rey 1660-1699**

AÑO	ASTILLERO	TIPOLOGIA	TONEL.	CONSTRUCTOR/ASENTISTA
1660	Pasajes	Galeón	1512	Juan de Soroa
1660	Usúrbil	Galeón	571	Pascual de Atocha
1662	Usúrbil	Galeón	600	Ignacio de Soroa
1664	Usúrbil	Galeones (2)		
1664	Basanoaga	Navío		Miguel Aristeguieta

(53) A.H.P.G.: Rentería, leg. 2417.

(54) A.M.R.: Actas Municipales, libro 22 (1692-1699).

(55) A.H.P.G.: Rentería, legs. 2416 y 2417; Orio, leg. 1877; y A.G.I.: Indiferente, leg. 2470.

AÑO	ASTILLERO	TIPOLOGIA	TONEL.	CONSTRUCTOR/ASENTISTA
1664	Basanoaga	Galeón		Aristeguieta-Tellería
1665	Usúrbil	Galeón	500	D. Grillo-A. Lomelín
1665	Usúrbil	Galeón	500	D. Grillo-A. Lomelín
1665	Orio	Galeón	812	Blasco de Echeveste
1666	Pasajes	Galeón	803	Ignacio de Soroa
1666	Basanoaga	Galeón		Miguel Aristeguieta
1666	Basanoaga	Galeón		Aristeguieta-Tellería
1667	Basanoaga	Galeón		Miguel Aristeguieta
1667	Mápil	Galeones (2)		Ignacio de Soroa
1668	Usúrbil	Galeón	822	Ignacio de Soroa
1668	Pasajes	Galeón	934	
1668	Basanoaga	Galeón		
1673	Mápil	Galeón	1293	
1673	Basanoaga	Galeones (?)		Ignacio de Soroa
1674	Pasajes	Galeones (2)		General Oquendo
1674	Basanoaga	Galeón		Miguel Aristeguieta
1675	Basanoaga	Galeón	1007	Miguel Aristeguieta
1675	Usúrbil	Galeón	840	Miguel Aristeguieta
1675	Rutarte	Galeón	700	Ignacio de Soroa
1676	Rutarte	Galeón	761	Ignacio de Soroa
1677	Pasajes	Galeón	800	Ignacio de Soroa
1678	Basanoaga	Galeón	1100	Mariana Pérez
1678	Rutarte	Galeón	900	Mariana Pérez
1678	Basanoaga	Escuadra (?)	3600	Ignacio de Soroa
1678	San Sebastián	Galeón	740	Domingo de Iturri
1679	Basanoaga	Galeón	800	Pedro de Aróstegui*
1679	Basanoaga	Galeón	800	Pedro de Aróstegui*
1679	Basanoaga	Patache	370	Pedro de Aróstegui
1679	Pasajes	Navío	800	Juan de Olaeta
1680	Rutarte	Patache	335	Mariana Pérez
1681	Pasajes	Galeón	1200	General Iriarte
1681	Pasajes	Galeón		
1683	Basanoaga	Galeón	1200	Pedro de Aróstegui
1683	Basanoaga	Galeón	1200	Pedro de Aróstegui
1696	Mápil	Galeones (2)		Pedro de Aróstegui

\* 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.H.P.G.: Escribanías de Rentería, Zumaya, Orio y Usúrbil; A.M.R.; A.M.Z.; M.N.: Fondo Vargas Ponce, A.G.I.: Indiferente; GARCIA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América (1650-1700)*; SERRANO MANGAS, F.: op. cit., SEOANE Y FERREER: op. cit.



### 3. La producción de navíos para la Corona en el siglo XVIII

#### a. La producción de navíos en el primer tercio de siglo: 1700-1730

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 necesitaban navíos para las operaciones bélicas, de transporte o de simple comunicación se adquirirían a particulares o se compraban en mercados extranjeros. Por todo ello, en los astilleros guipuzconos apenas se fabricaron navíos para la Corona.

En 1700, Don Francisco de Neocolalde Zavaleta, Superintendente General de Fábricas y Plantíos de la Provincia de Guipúzcoa, inició en Mápil (Usúrbil) la construcción de dos galeones, —una *Capitana* y una *Almiranta*—, para la flota de galeones de la Carrera de Indias.<sup>56</sup> 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 Cadiz el 9 de marzo de 1704.<sup>57</sup>

Este mismo año, en las gradas del Puerto de Pasajes se fabricó el galeón *Nuestra Señora de las Mercedes*.<sup>58</sup> Y en los siguientes años, tan sólo se ejecutaron para la Corona dos galeones, dos navíos<sup>59</sup> y varias gabarras.<sup>60</sup>

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:

(56) A.H.P.G.: Usúrbil, leg. 2728.

(57) A.G.I.: Indiferente, 2514; libro 5.

(58) SEOANE Y FERRER: op. cit., pp. 103-104.

(59) Se trata del navío *Santa Teresa I* y del *Porta Caeli*. M.N.: C.F. GONZALEZ-ALLER HIERRO: *Relación de los navíos de línea que sirvieron en la Real Armada durante los siglos XVIII y XIX* (Inédito).

(60) A(rchivo)H(istórico)N(acional): Estado, leg. 276.

- “1. Para entrar en el Asiento de bajeles 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 u 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 Superintentes 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 de los bajeles que se hayan de construir.
4. Sería conveniente que D, Joseph de Llano esté de Superintendente por la inteligencia y práctica que concurre en este Ministro, como por la mayor seguridad en caso de que los navíos por algún descuido o contingencia del Maestro fabricante no corresponda a las medidas dadas, profesión verdaderamente dificultosa (...).
5. Las cortas de las maderas deberán hacerse en las manguantes para que las maderas sean más duraderas.
6. La forma de pago 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 jarcia y lonas 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 Lliel (...)”.<sup>61</sup>

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, sitios 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 Pesos.<sup>62</sup> 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<sup>a</sup> Teresa de Zavalaga, vecinos de Ascaín (Francia). Este matrimonio puso como hipoteca:

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

(62) A(rchivo) G(eneral) S(imancas): Secretaría de Guerra Moderna; Suplemento, leg. 559.



- La casa y Casería de Martisco, sus manzanales y tierras sembradas.
- Los montes trasmochos que eran de su propiedad
- 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.<sup>63</sup>

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 conculerle del Monte de Añabitarle las robles que solicitaba Castañeda, con la condición que emplease en dicha fábrica a los vecinos de Rentería.<sup>64</sup>

El Capitán Joseph de Castañeda falleció antes de haber finalizado la manufactura del navío. A partir de ese momento, su viuda M<sup>a</sup> Andrés de Juanmartindegui se hizo cargo del asiento que había firmado su difunto marido.<sup>65</sup> Finalmente, la fragata se botó en el Puerto de Pasajes el 26 de marzo de 1716.<sup>66</sup>

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 sazonados 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 Basanoaga.<sup>67</sup> 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 posible.<sup>68</sup> Zela-

(63) A.H.P.G.: Fuenterrabía, leg. 657.

(64) A.M.R.: Actas Municipales, libro 36.

(65) A.H.P.G.: Rentería, leg. 2433.

(66) M.N.: Ms. 812, 1194 y 2213.

(67) A.M.R.: Actas Municipales, libro 36.

(68) La Villa le vendió los primeros robles bravos y trasmochos del monte Picoacarate al precio de 24 maravedís 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 Urrizaga y Abuño. El coste total de todas estas maderas ascendió a la suma de 30.800. Reales y 7 maravedís de plata. (Ibídem).

rain 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*.<sup>69</sup>

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 Armada.<sup>70</sup>

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 Yriberrí para la labra de las otras 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 pertrechos.<sup>71</sup> Salieron del Puerto de Pasajes en 1716 y se les conoció por los nombres de *San Luis*, *San Fernando* y *San Phelipe el Real*.<sup>72</sup>

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 guerra de 60 cañones cada uno en los astilleros del Barrio Vizcaya. En diciembre de este mismo año, Don Lorenzo de Arzueta 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 Arzueta, pero éste traspasó y cedió el asiento a Juan Bautista de Guendía en enero de 1718.<sup>73</sup> Y, a principios de 1718 Phelipe de Zelarain inició la fábrica de un bajel para el Rey en los Astilleros de Basanoaga.<sup>74</sup>

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

(69) M.N.: Ms. 812, 1194, 2213 y 2215; y A.H.P.G.: Rentería, leg. 2497.

(70) A.M.R.: Actas Municipales, libro 38.

(71) A.G.S.: Secretaría de Guerra Moderna; Suplemento, leg. 559.

(72) M.N.: Ms. 812, 1194, 2213 y 2215; y A.H.P.G.: Rentería, leg. 2497.

(73) A.H.P.G.: Rentería, leg. 2501.

(74) A.M.R.: Libro de actas nº 41.



dichas fábricas.<sup>75</sup> Sin embargo, ya no podía demorarse durante más tiempo la conclusión de las obras, por lo 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 del corriente en quanto a la fábrica de los Navíos y desunión 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 escribe oy lo que ha parecido conbeniente advirtiéndole atienda sólo a lo que pueda adelantar la construcción sin perjuicio de la buena calidad de ella, supliendo algunas cosas en que no se alle reparo considerable, y que a este fin egecute 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 cuando buelva Boyer a los Pasages, estén unos y otros con mejor correspondencia, y que en ínterin 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 mui en breve, y en ínterin es necesario que V.S. en la forma que pueda no pierda vista de este cuidado. Procure 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 mereze menos atención que lo demás como V.S. considerará (...)”.<sup>76</sup>

Unos días más tarde, el ejército francés entró en el Puerto de Pasajes y quemó y redujo a cenizas los cinco navíos.<sup>77</sup>

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 Reales.<sup>78</sup>

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 en su fábrica materiales de mala calidad. Por todo ello, con fecha 9 de noviembre de 1726 el Capitán

(75) A.H.N.: Estado, leg. 2949.

(76) *Ibidem*.

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

(78) Véase cuadro nº 4.

Simón de Zelarain firmó una escritura en la que se comprometía a perfeccionar y terminar “en rosca” el navío.<sup>79</sup> Una vez que Zelarain concluyó las obras de aprestamiento del *Santa Teresa*, el navío fue examinado por los contra maestres de construcción Gerónimo de Echeveste, Joseph de Martierena y Gabriel de Aqueregui; todos ellos declararon que Zelarain había realizado en el buque todas las mejoras que le habían sido encargadas.<sup>80</sup>

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 tripulación.<sup>81</sup>

Por estas fechas, el asentista Miguel Manuel de Iriberry 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 Iriberry; y, finalmente, el 20 de julio de 1727, Espíritu 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 pusiese 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 cuenta y coste de Su Magestad o su Real Hacienda al pie de la obra todos los materiales, errajes, aparejo, brea alquitranes, estopa, cáñamo, iugadas de bueies; y generalmente todo lo necesario para la dicha construcción. Siendo de cuenta de dicho Yriberry tan solamente todos los jornales de las maestranzas y contra maestres.

Que dicho navío aia de acabar el dicho Yriberry así todo lo perteneciente a la rosca, como a los pañoles, atajaderos, cámaras y camarotes, toda la obra de carpintería de blanco, el cureñaje correspondiente, entendiéndose que todos los materiales, clavazones y errajes para estas obras se aian de entregar por cuenta de Su Magestad; y los jornales pertenecientes a la arboladura y aparejos, como también los de la carena de firme al tiempo de salir a navegar, o estando en flote, aian de ser así mismo de cuenta de Su Magestad (...)

Que las obras de escultura, así exteriores como interiores, aian de ser de

(79) A.H.P.G.: Rentería, leg. 2504.

(80) *Ibidem*.

(81) A(rchivo) M(unicipal) F(uenterrabía): A-1-69; y M.N.: Vargas Ponce (Serie Romana); Ms. 40 bis.



quenta de Su Magestad, así como los jornales de asentarla y colocarla(...). Que los gastos de bote del dicho navío aian de ser de cuenta de la Real Hacienda (...).

Que por dicha Real Hacienda se le aian de dar y pagar al dicho Don Miguel Manuel de Yriberri veinte y un mil pesos excudos de plata de a quinze Reales de vellón cada uno; a saver dos mil pesos excudos de plata de anticipo; dos mil pesos excudos de plata haviendo cubierto la quilla de barrenguería y orquillas; otros dos mil pesos de dicha moneda haviendo puesto todos los genoles y ligazones; otros dos mil haviendo puesto los baos y curbas de la primera cubierta y sobreplanes; otros dos mil luego que acavar de entablar hasta la segunda zinta; otros dos mil luego que entablare la primera cubierta y pusiere los trancañiles; otros dos mil luego que abriere la primera portería, puesto el tajamar y galafateado; otros dos mil luego que pusiere los baos y las curbas de la segunda cubierta y entablada; y los tres mil restantes al cumplimiento de los dichos dichos veinte y un mil pesos excudos de plata (...).<sup>82</sup>

En julio de 1728 Iriberri 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 Espíritu 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 Espíritu Pascali puso todos los medios para que al astillero se condujeran todos los materiales que se necesitaban, y para que a Iriberri se le abonasen las cantidades que se le adeudaban.<sup>83</sup>

Unos meses más tarde, Espíritu Pascali suscribió un asiento con Antonio De la Piedra para la labra de un navío de 50 cañones “en rosca” en los astilleros de Pasajes.<sup>84</sup> 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”.<sup>85</sup>

Cuando aún no habían salido de las gradas los navíos de Iriberri y De la Piedra, en las instalaciones de Pasajes comenzarán a ejecutarse otros

(82) A.H.P.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.

(83) A.H.P.G.: Rentería, leg. 2505.

(84) *Ibidem*.

(85) Fila o traca 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 diferenstes alturas, para asegurar las ligaciones, fortificar el buque y formar los arcos arrufos, que lo hacen airoso. VV.AA.: *Diccionario Marítimo español*, p. 146.

dos bajeles para S.M. En efecto, el 13 de junio de 1728 Gabriel de Aquele-ri firmó una escritura de construcción por la que se comprometía a fabri-car una fragata de 54'5 codos de quilla limpia por el precio de 8.000 Pesos escudos de a 15 Reales de vellón.<sup>86</sup> Unos meses después, Pedro Antonio de Berroeta fabricaba en los astilleros de Basanoaga 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 vellón.<sup>87</sup>

Pero fue a principios de 1729 cuando en Guipúzcoa se aprobó, posi-blemente, 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 Santoña 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 cañones;<sup>88</sup> y cuyas dimensiones eran:

CAÑONES	QUILLA	MANGA	ESLORA	PUNTAL
66	77 Codos	24 Codos	87 Codos	12 codos
56	68 Codos	21 Codos	77 Codos	10 Codos 18 Pulgadas
36	55 Codos	17'5 Codos	63 Codos	8 Codos 18 Pulgadas

Dada la gran magnitud del contrato y las grandes dificultades que había para encontrar maderas para las fábricas navales, la Corona se com-prometió a dictar una Real Cédula por la que el asentista podría adquirir sin dificultad todos los robles que necesitase de los montes de Navarra<sup>89</sup> y de los Guipúzcoa<sup>90</sup>. Por su parte Antonio De la Piedra se responsabilizaba 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).<sup>91</sup> La Real Hacienda pagó por la manufactura de estos nueve buques de guerra la importante suma de 375.000 Pesos escudos.<sup>92</sup>

(86) A.H.P.G.: Rentería, leg. 2504.

(87) *Ibidem*, leg. 2505.

(88) *Ibidem*, leg. 2506.

(89) De los parajes de Aranaz, Bera, Lesaca y Sumbilla.

(90) De los términos del Valle de Burunda, Ataún, Segura y Monte de Alzania.

(91) A.H.P.G.: Rentería, leg. 2506.

(92) Antonio De la Piedra percibió por cada uno de los navíos de 66 cañones 55.000 pesos escudos; por cada uno de a 56 cañones 47.000; y por cada bajel de 36 cañones 23.000 pesos escudos (*Ibidem*).



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 maravedís que la Real Hacienda les adeudaba.

**Cuadro nº 4: Producción de navíos para el Rey  
en los astilleros guipuzcoanos: 1700-1730**

AÑO	ASTILLERO	Nº NAVIOS FABRICADOS	CONSTRUCTOR/ASENTISTA
1700	Mápil	Capitana y Almiranta	Frco. de Necolalde
1700	Pasajes	Galeón	Desconocido
1702	Pasajes	2 Galeones	Desconocido
1703	Pasajes	Navíos (2)	Desconocido
1704	Desconocido	Gabarras (?)	Desconocido
1713	B. Vizcaya	Navío	Joseph de Castañeda*
1713	Orio	2 Navíos	Joseph de Iriberry*
1713	Orio	Navío	Gerónimo de Echeveste*
1713	Basanoaga	2 Navíos	Phelipe de Zelarain*
1715	Basanoaga	3 Navíos	Simón de Zelarain y Phelipe de Zelarain*
1717	B. Vizcaya	2 Navíos	Gerónimo de Echeveste*
1718	Pasajes	2 Navíos	Simón de Zelarain *
1718	Pasajes	3 Navíos	Juan Bpta. de Guendía*
1718	Basanoaga	Bajel	Phelipe de Zelarain*
1727	B. Vizcaya	Navío	Simón de Zelarain
1727	Pasajes	Navío	Desconocido
1727	Pasajes	Navío	Miguel Manuel Iriberry
1727	Pasajes	Navío	Antonio De La Piedra
1728	Basanoaga	Navío	Pedro Antonio Berroeta
1728	Pasajes	Fragata	Gabriel de Aquelerrí
1728	Pasajes	Navío	Miguel Manuel Iriberry
1729	Pasajes	9 Navíos	Antonio De la Piedra
1729	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.H.P.G.; A.G.G.; A.M.R.; A.G.I.; A.G.S.; A(rchivo) G(eneral) M(arina); M.N.; SEOANE Y FERRER: op. cit., PEREZ MALLAINA BUENO, P.E.: op. cit., VV.AA.: *El buque en la Armada Española*.

### b. *La producción de navíos entre 1733 y 1799*

La creación y posterior puesta en funcionamiento de los Reales arsenales tuvo unos efectos bastante negativos para la industria naval guipuzcoana, en general, y para los centros del Oria y Pasajes, en particular. Estos astilleros que, cuando menos desde fines del siglo XVI, se había especializado en la construcción de embarcaciones de gran porte para las armadas y el comercio ultramarino perdieron a su principal cliente: la Corona. A partir de este momento, la dinastía borbónica recurrió a las gradas guipuzcoanas esporádica y hasta casi excepcionalmente, ya que tan sólo lo hizo cuando se dió una de estas dos circunstancias:

- cuando los Reales Arsenales no pudieron cubrir toda la demanda de navíos de la Real Armada
- o cuando hubo dificultades para el suministro de los pertrechos navales.

Esta resolución del Rey y sus Ministros tuvo una honda repercusión en Guipúzcoa y, parece que pudo tener una dura crítica y respuesta de los guipuzcoanos a tenor de las palabras que el Padre Larramendi dedica al tema en su *Coreografía de Guipúzcoa* (1754):

“Digo que me encogí de hombros, viendo que establecían astilleros en el Ferrol, en Cartagena y en Cádiz; y hablemos 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 herrerías 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 bajeles, en árboles bravos y trasmochos, (...). De Guipúzcoa donde estaban insignes constructores de navíos y lo han estado siempre, los contra maestres, los oficiales carpinteros diestrísimos, (...). De Guipúzcoa, donde sin llamar a ningún extranjero, y menos al inglés, y sin aparatos ni ruidos se hubieran dado al mar los armamentos que quisiese Su Magestad (...). De Guipúzcoa, donde con el coste regular y moderado se hubieran construído estos años pasados cuarenta navíos de guerra y más si fuera menester, todos hermosos, sólidos, fuertes, veleros (...)”

Tras la fábrica de los navíos *Segundo Rubí* y *Guipúzcoa* por Pedro Antonio de Berroeta, en Guipúzcoa se abre un largo paréntesis en la producción de navíos para la Corona. El Estado no recurrió a las instalaciones navales guipuzcoanas hasta 1749-50. La explicación de este interés repentino de la monarquía reinante la tenemos en la política naval que



emprendió el Ministro de Marina Marqués de la Ensenada en su afán por engrandecer la Marina de Guerra española. Para ello puso en marcha un plan de construcción de 50 navíos en ocho años en los Reales arsenales de El Ferrol y Cartagena. Mas, parece que la capacidad productiva de los arsenales todavía no era lo suficientemente grande como para poder llevar a buen puerto el proyecto de Ensenada. Para evitar que este plan fracasara, la Secretaría de Marina adoptó una serie de disposiciones complementarias entre las que se hallaban:

–La adquisición de algún navío que se estuviera fabricando por algún particular.

–Y la demanda de pequeñas embarcaciones, –lanchas, lanchones y barcasas–, para las fábricas que se estaban llevando a cabo en los arsenales o para la conducción de maderas para los vasos de Su Magestad.

Ambas medidas parece que afectaron positivamente a las gradas guipuzcoanas. Primeramente porque en 1749 el Rey adquirió a un particular el navío que estaba fabricando en Pasajes para que una vez habilitado pasara al Departamento de Cádiz.<sup>93</sup> Y en segundo lugar, porque entre los años 1750-53 en las gradas del Puerto de Pasajes y las riberas del Oria se manufacturaron más de 35 pequeñas embarcaciones para el Real Servicio.

En efecto, tras casi 50 años,<sup>94</sup> las atarazanas de Mápil volvieron a trabajar para la Corona. En ellas se construyeron bajeles para la conducción de madera por cuenta de Su Magestad hasta El Ferrol.<sup>95</sup> Al año siguiente, el renombrado constructor naval Don Manuel de Aizpúrua terminó, asimismo en Mápil, las obras de dos lanchones con sus lanchas para el Departamento de El Ferrol. Estas fábricas trajeron serios quebraderos de cabeza a Aizpúrua ya que la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Orio le interpuso un pleito por contravenir sus normas porque

“(…) truxieron desde allí dos lanchones con sus lanchas que tienen propias suias con gente de Fuenterrabía, y siendo piloto un marinero de esta Villa, asta el muelle desta dicha Villa a perjuicio de dicha Cofradía (...)”<sup>96</sup>

(93) A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales, leg. 316.

(94) Recuérdese que en 1701 salieron de estas gradas los dos últimos galeones para el servicio de Su Magestad: una *Capitana* y una *Almiranta* para las flotas de la Carrera de Indias de a 1.200 Tn. cada una.

(95) A.G.G.: JM-IM 2-13-42.

(96) A(rchivo) M(unicipal) O(rio): Actas (1723-1767), C-221.



Simultáneamente, los constructores navales oriotarras Francisco de Sagarzazu y Domingo Pablo de Aizpúrua emprendieron la fábrica de 3 embarcaciones para la conducción de anclas, ferretería, tablazón y maderamen. En noviembre de 1751 el estado de construcción de las mismas era el siguiente: una estaba acabada y cargada de anclas; otra, armada y lista para ser cargada; y la tercera, empezada a manufacturarse. Una vez finalizadas las obras del último barco, Aizpúrua y Sagarzazu pasaron a trabajar al Arsenal de El Ferrol con el cargo de contramestres de construcción en reconocimiento a su eficacia y cualificación en el arte de las fábricas navales.<sup>97</sup>

Una vez concluídos estos barcos, Juan de Arizmendi comenzó en Orio, –posiblemente en el astillero de la Ribera–, la fábrica de 12 lanchas y 6 lanchones para los navíos de guerra que se estaban manufacturando en el Arsenal de El Ferrol.<sup>98</sup> La supervisión y asistencia de estas fábricas nuevamente recayó en la persona de Manuel de Aizpúrua.<sup>99</sup>

El año 1753, Juan Ygnacio Ybáñez de Zavala, –Comisionado del Ministro de Marina–, firmó con el pasaitarra Nicolás de Ynda un asiento para la manufactura de 12 lanchones y sus lanchas, –así mismo, para el Departamento de El Ferrol–. El lugar elegido para llevar a cabo dichas fábricas fue el astillero de Ugarrice, sito en el Puerto de Pasajes y en jurisdicción de la Villa de Rentería. Las maderas empleadas para dichas construcciones se obtuvieron de los montes concejiles de la Villa de Rentería y de la Universidad de Irún. De los montes de Rentería, Ynda compró la cantidad de 300 pies de robles trasmochos para tablonería al precio de 8 Reales de Vellón/pie o 19/4 el codo, –es decir, el precio al que se le vendía el maderamen a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas–.<sup>100</sup> Por su parte la Universidad de Irún, en sesión celebrada el 18 de Febrero de 1753, acordó conceder al Comisionado Ybáñez de Zavala la licencia para que pudiera cortar de sus montes propios los 100 árboles que solicitaba en virtud de la autorización que le expidió el Señor Escobedo.<sup>101</sup>

Tras la construcción de estas pequeñas embarcaciones para el Departamento de El Ferrol, la elaboración de barcos para el servicio del Rey quedó suspendida hasta 1779. En esta ocasión, la guerra hispanofrancesa

(97) A.G.G.: JM-IM 2-13-44.

(98) A.G.G.: JM-IM 2-13-46.

(99) A.G.G.: JM-IM, Corregimiento-Civiles: Lecuona, 2829.

(100) A.M.R.: Actas Municipales, libro 76, pp. 44-45.

(101) A(rchivo) M(unicipal) I(rún): A-1, Actas, libro 16.



contra Inglaterra podía poner en peligro que el número de efectos navales de la Armada prosiguiera incrementándose debido a las serias dificultades que había para transportar los pertrechos navales y el maderamen hasta El Ferrol. Ante esta circunstancia y para que la construcción de unidades para la Armada y el servicio de Su Magestad no quedase interrumpido, el Ministro de Marina Marqués González de Castejón optó por utilizar las gradas del Barrio de Vizcaya, –Pasajes, jurisdicción de Fuenterrabía– y las de Santa Catalina, –San Sebastián–.

A finales de 1778, los asentistas Miguel Antonio de Iriarte Belaundía, –vecino de Urnieta–, y Juan Miguel de Zatarain, –vecino de la Comunidad de Urbietta–, firmaron con Carlos III un asiento por el que se comprometían a manufacturar en el astillero de Santa Catalina un paquebot<sup>102</sup> de 30 codos de quilla, 35 de eslora y 10 de manga;<sup>103</sup> y una balandra<sup>104</sup> de 34 codos de quilla, 42 de eslora y 13 1/2 de manga.<sup>105</sup> Las obras de ambas embarcaciones se efectuaron bajo el control y la supervisión del donostiarra y Teniente de Fragata de la Real Armada Juan Bautista de Donesteve, y comenzaron por el mes de enero de 1779. Los asentistas se comprometieron a fabricar el paquebot en un plazo de cuatro meses y por el precio de 83.000 Reales de Vellón “dándolo por completo con arboladura, aparejo y lancha”.<sup>106</sup> Mas, el costo real del paquebot fue bastante superior a lo concertado en el asiento: ascendió nada más y nada menos que a la cifra de 108.182 Reales de Vellón y 20 maravedies; es decir, los asentistas tuvieron unas pérdidas de más de 25.000 Reales. Este contratiempo parece que creó una serie de problemas entre las dos partes del contrato ya que en el mes de septiembre aún no habían concluido las obras del paquebot. En este estado de las cosas, Donesteve recibió una carta del Ministro Castejón, con fecha de 16 de septiembre de 1779, en la que le notificaba la conveniencia de terminar con la mayor brevedad posible el paquebot y emprender la manufactura de la balandra. Desconocemos la fecha en la que paquebot fue botado al agua, pero sabemos que zarpó del puerto de San Sebastián bajo el nombre de *San Román*.

(102) Embarcación semejante al bergantín con la diferencia de no ser tan fina, y de llevar vela mayor redonda, como las fragatas, y mesana en lugar de cangreja, envergada en el esnon o husillo. Por lo regular suele servir para el correo. (VV.AA.: *Diccionario Marítimo español*; Madrid, 1864, p. 397).

(103) A(rchivo) G(eneral) de M(arina): Arsenales–Construcción, leg. 3764.

(104) Embarcación de cubierta que sólo tiene un palo con una vela cangreja y un foque. (VV.AA.: *Diccionario marítimo español*, p. 67).

(105) A.G.M.: Arsenales–Construcción, leg. 3764.

(106) *Ibidem*.

El 30 de Septiembre de ese mismo año, Donesteve recibió una Real Orden del Marqués González de Castejón para

“(…) hacer construir una balandra capaz de montar 16 cañones para servicio de la Armada de S.M. con arreglo al plano que para el efecto se le a remitido a VM (…) indica se haga dicha construcción en madera de pino, que no obstante por no hallarse en ésta de este género, le parece le sería disimulable se hiciese parte de pino, y parte de la de roble y aia, y que supuesto tenemos nosotros madera de roble como porción de tabla adecuada para el fin, con los demás preparativos correspondientes a un Astillero en el Barrio de Catalina (…)”<sup>107</sup>

Zatarain e Iriarte, pese a las pérdidas que habían tenido con el *San Román*, se comprometieron a construir la balandra bajo una de estas dos formas: la primera, hacerla y entregarla arbolada y aparejada de la misma forma que el *San Román* por la suma de 170.000 Reales de Vellón pagaderos en tres plazos, –el primero, al poner la quilla; el segundo, al botarla al agua; y el último, al entregarla–. Y la segunda, fabricarla y entregarla “en rosca”<sup>108</sup> por el precio de 90.000 Reales de vellón.<sup>109</sup> El Ministro de Marina optó por la primera fórmula propuesta por los asentistas. Pero en esta ocasión la historia volvió a repetirse, y los asentistas no pudieron construir la balandra en el precio acordado. Ante la situación creada, éstos remitieron a Castejón una carta en la que exponían los precios de los aparejeros, jarcia y arboladura y demás petrechos que hacían ascender el coste de la fábrica en la cantidad de 10.000 Reales de Vellón. En un principio, los precios señalados por Iriarte y Zatarain parecieron excesivos al Ministro de Marina; pero tras un examen más pormenorizado de los mismos admitió que “ahora veo que sale al contrario en la adjunta regulación”,<sup>110</sup> por lo que con fecha de 29 de noviembre aprobó que el nuevo precio de la fábrica de la balandra fuera de 180.000 Reales de Vellón. Pero esta ampliación de capital tampoco fue suficiente para poder sufragar totalmente el coste real de la construcción de la balandra, ya que ésta ascendió a la importante suma de 196.649 Reales de Vellón.<sup>111</sup>

Además de los problemas señalados, los asentistas no pudieron entre-

(107) A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales, leg. 363.

(108) Modo adverbial con el que se expresa el estado de un buque acabado de construir considerando sólo su casco sin palos, jarcias, lastre ni ningún otro efecto.

(109) A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales, leg. 363.

(110) *Ibidem*.

(111) A.G.M.: Arsenales-Construcción, leg. 3764.



gar la balandra en el plazo acordado en el contrato por la demora con que llegaron los 8 cañones, las 74 balas y 16 palanquetas desde Nantes,<sup>112</sup> y las lonas de Holanda y Francia;<sup>113</sup> y por las intensas nevadas y fríos del invierno que impidieron poner el velamen y los candeleros de combate a la balandra. Tras haber superado todas estas vicisitudes, la balandra surcó los mares hacia el mes de marzo de 1780 bajo el nombre de *San Sebastián alias la Flecha*.

El siglo XVIII se cerró con la construcción de dos navíos de guerra en las gradas del Astillero Real del Barrio de Vizcaya: el *San Fermín* y el *San Sebastián*. La elección de Pasajes por parte del Rey estuvo forzada por las dificultades que surgieron para conducir al Ferrol las maderas que tenía acopiadas en San Sebastián, Fuenterrabía y Pasajes como consecuencia de la guerra. Esta excepcional circunstancia podía hacer que todo este maderamen llegara a perderse, por lo que para evitar este peligro, Carlos III, en octubre de 1780, resolvió construir uno o más navíos en las gradas que la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas tenía en el Puerto de Pasajes, abonándole a ésta lo que fuera justo por su utilización.<sup>114</sup>

Conviene señalar que el sistema de construcción de estos dos navíos difirió bastante del empleado hasta esta fecha. Tal y como hemos ido explicando a lo largo de este trabajo, la Corona para la construcción de sus barcos firmó diversos asientos con los particulares en los que éstos se comprometían a entregar el navío totalmente acabado y pertrechado. Mas, en esta ocasión este sistema de “asiento único” no se empleó para ninguno de los dos navíos. En el caso del *San Fermín*, el Rey firmó distintos asientos para trabajos y aspectos muy concretos y puntuales del mismo; así, y a modo de ejemplo, caben citarse los contratos que concertó con: la Real Compañía de Caracas para el suministro de las perchas de la arboladura del navío;<sup>115</sup> Juan Phelipe de Echeandía para las obras de la escultura de popa;<sup>116</sup> Josef Antonio de Ugalde para la fábrica de las jarcias;<sup>117</sup> Juan de Arismendi para la montonía;<sup>118</sup> Pedro de Olave para el herraje;<sup>119</sup>

(112) A.G.S: Secretaría de Marina-Arsenales, leg. 363.

(113) A.G.M.: Arsenales-Construcción, leg.3764.

(114) M.N.: Ms. 2319.

(115) A.G.M.: Arsenales-Acopios, leg. 3763.

(116) A.H.P.G: Rentería, leg. 2597.

(117) A.G.M.: Arsenales-Acopios, leg. 3763.

(118) *Ibídem*.

(119) *Ibídem*.

Joseph de Belaundía y Miguel de Zatarain para una porción de maderas;<sup>120</sup> y Sebastián de Irigoyen para todo el cureñaje del navío.<sup>121</sup> En cambio para el *San Sebastián*, la Real Hacienda optó por cerrar una contrata con el donostiarra Francisco de Aldaz para la provisión de los “efectos” necesarios para las obras del navío, a excepción de la madera de roble del casco, la artillería y las municiones.<sup>122</sup>

En enero de 1781 comenzaron a disponerse todos los preparativos para iniciar la fábrica del navío *San Fermín*. Para ello el 25 de Enero Joseph Romero, –Ingeniero Director de Fábricas Navales de S.M. y arquitecto naval–, escribió una misiva al Sr. Ministro Castejón en la que le solicitaba que para dicha fábrica ordenara que el Ayundante de Contra-maestre Juan Villar, el Contra-maestre Manuel de Iraola y el Segundo Maestro de calafatería Manuel de Santiago, pasaran a Pasajes para trabajar bajo las órdenes del “Ingeniero Extraordinario” Don Vicente Pló.<sup>123</sup> Una vez dispuesta la maestranza que iba a dirigir la obras del navío, Castejón remitió al constructor Pló el plano del navío. Romero Landa introdujo a éste una serie de alteraciones: en un principio estaba pensado para ser armado con 70 cañones pero finalmente se le añadieron otros 6 más que recaerían sobre la batería del alcázar.

Tras estas variaciones en el diseño del navío, Vicente Pló remitió a Castejón las dimensiones del arqueo del nuevo buque, que eran como siguen:

	PIES	PULGADAS
Eslora	186	4
Quilla	166	
Manga	48	8
Puntal	23	7
Plan	26	

FUENTE: A.G.M.

El arqueo del navío se calculó en 1683 Tn. y se hizo

“(…) con arreglo a la orden de S.M. del año 1742, y que ha tenido presente para deducir este cálculo la diferencia del pie de ribera que se usaba por dha Real Orden, al de Burgos que prefixa la ordenanza de Arsenales (...)”<sup>124</sup>

(120) *Ibidem*.

(121) *Ibidem*.

(122) *Ibidem*.

(123) *Ibidem*.

(124) *Ibidem*.



Parece ser que el dimensionamiento calculado por Pló fue aprobado por el Ministro de Marina puesto que en el mes de mayo el navío ya se encontraba en grada. A partir de este momento, lo más importante era acelerar las obras del mismo con el objeto de “aprovechar la estación del verano, y poner el navío a cubierto de las intemperies del invierno (...)”.<sup>125</sup> En este sentido, Vicente Pló admitió a todos los carpinteros voluntarios que se presentaron en el astillero, pero no eran suficientes y, además en su opinión, los mejores operarios de la Provincia estaban empleados en la fábrica de embarcaciones para los particulares. Por ello solicitó que se ordenase concurriesen en el astillero 150 ó más carpinteros y en especial los citados en esta relación

a. *De Alza:*

–Pedro de Elizalde	–Marcial de Zapirain
–Josef de Larrachao	–Manuel de Anabitarte
–Manuel de Echarri	–Pedro de Gorostiaga

b. *De Aya:*

–Francisco de Alcorta	–Josef Antonio de Olascoaga
-----------------------	-----------------------------

c. *De Zarauz:*

–Francisco de Albizu	–Joaquín de Letamendía
----------------------	------------------------

d. *De Oyarzun:*

–Josef Ygnacio de Leguía	–Fermín de Sorondo
–Francisco de Sorondo	–Antonio de Minondo

e. *De Lezo:*

–Esteban de Echegaray	–Josef de Arreche
–Rafael de Aguirre	

f. *De Rentería:*

–Manuel de Michelena	–Josef de Michelena
–Juan Antonio de Chiprés	–Josef de Otamendi

---

(125) A.G.G.: JM-IM 13-66-2.

g. *Carpinteros de ribera que estaban trabajando en el Astillero de Santa Catalina:*

- |                       |                        |
|-----------------------|------------------------|
| –Pedro de Arviza      | –Joaquín de Zatarain   |
| –Bautista de Ugalde   | –Manuel de Aldasoro    |
| –Gabriel de Lerchundi | –Gerónimo de Arrillaga |
| –Juan de Zatarain     | –Francisco de Azcue    |

h. *Carpinteros de ribera que estaban trabajando con Joseph Nicolás de Aizpúrua en el Astillero de Usúrbil:*

- |                                |                    |
|--------------------------------|--------------------|
| –Josef Antonio de Yparraguirre | –Alex de Achega    |
| –Juan de Aldasoro              | –Josef de Zumeta   |
| –Joseph de Alzua               | –Felipe de Achega  |
| –Agustín de Zumeta             | –Pablo de Aldasoro |
| –Josef de Elgarrista           | –Juan el de Eyza   |
| –Juan Antonio de Balerdi       | –Juan de Arriola   |

i. *De Orio:*

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| –Xabier Antonio de Lerchundi | –Bautista de Aróstegui                   |
| –Sebastián de Manterola      | –Domingo de Olaizola                     |
| –Nicolás de Beraciarso       | –Josef Agustín de Manterola              |
| –Francisco de Yllarramendi   | –Joseph Escorta                          |
| –Andrés de Yturraeta         | –Joseph Ygnacio Agote                    |
| –Bautista de Berride         | –Ygnacio Ayestaran                       |
| –Josef de Acosta             | –Francisco Ygnacio Chanca                |
| –Ygnacio de Allurralde       | –Joseh Ychaspé                           |
| –Bautista de Alcorta         | –Joseph Antonio Solazabal <sup>126</sup> |
| –Bautista de Azque           |  |

Sin embargo, mucha de esta maestranza no se presentó en el Astillero del Barrio de Vizcaya y fue necesario traer desde el Ferrol algunos oficiales, entre los que caben destacarse: Manuel de Santín, –Primer Contra-maestre de la Armada–, Antonio Nuñez, –Primer Guardián–, y Pedro Lasalle, –Maestro de Velas–.<sup>127</sup>

(126) A.G.G.: JM-IM 2-13-66.

(127) A.G.M.: Arsenales-Acopios, leg. 3763.



Todos estos percances demoraron un tanto la construcción del *San Fermín*, ya que los trabajos de la carpintería de ribera no finalizaron hasta el mes de noviembre y no para septiembre tal y como en un principio estaba previsto. Una vez superados todos estas vicisitudes, el *San Fermín* fue botado al agua el 1 de Abril de 1781 y el coste de su fábrica ascendió a la importante suma de 6.448.802 Reales de Vellón y 22 1/2 Maravedies.<sup>128</sup>

El segundo navío de guerra que se fabricó en las gradas de Pasajes fue el *San Sebastián*. Las obras de su construcción comenzaron una vez que finalizaron las del *San Fermín*. En un principio, el Rey dispuso que este vaso estuviera armado con 76 cañones y que tuviera las mismas características y dimensiones que el anterior. Pero, en Septiembre de 1782 el Ministro Castejón escribió a Pló ordenándole la introducción de una serie de alteraciones en el navío “con la mira de rendirlo más velero”,<sup>129</sup> entre las que se encontraban:

1. La utilización de madera de pino para todas las obras muertas hasta las cintas, así como para las cubiertas, trancaniles, cámaras, divisiones de pañoles, bocas de escotilla, enjaretados y demás menudencias.
2. Y, el rebajo en tres pulgadas de la cámara alta y el castillo.<sup>130</sup>

Parece ser que las obras del navío *San Sebastián* fueron a un buen ritmo y que no se presentaron problemas ni en el suministro de los pertrechos ni a la hora de contratar a la mano de obra. Esta afirmación la corroboran dos hechos: el primero, que éste estaba construido y armado totalmente para el mes de Septiembre de 1783; y el segundo, que el costo total de su ejecución fue sustancialmente inferior al del *San Fermín* ya que ascendió a la suma de 4.700.000 Reales de Vellón.<sup>131</sup>

Además, casi todos los indicios conducen a pensar que el asiento no sólo fue provechoso para la Corona sino que también lo fue para el asentista Aldaz. En el mes de agosto de 1783 Francisco Aldaz escribió una carta al Rey en la que proponía la construcción de un navío de 74 cañones de las características del *San Sebastián* completamente acabado, con víve-

(128) *Ibidem*.

(129) A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales, leg. 368.

(130) A.G.M.: Arsenales-Acopios, leg. 3762.

(131) *Ibidem*, leg. 3763.

res para tres meses y por la suma que 4.700.000 Reales de Vellón. Como contrapartida, solicitaba a la Real Hacienda que se le franquearan todas las piezas necesarias de los montes de Navarra, Alava o de los diques de Lezo, San Sebastián y Deva, pagados a su precio justo; y que fuera de cuenta del Rey la artillería y municiones necesarias.<sup>132</sup> El memorial de Aldaz fue remitido al Ingeniero Pló para que tras su examen emitiera su dictamen. El informe de Pló fue totalmente desfavorable porque era de la opinión que el asentista no podía cumplir por el momento lo que proponía al Rey, fundamentalmente por tres razones:

1. Primeramente, el Rey no le podría facilitar las maderas de roble necesarias porque no las había en Pasajes y por tanto, sería necesario esperar a las cortas del próximo año. Además, como los arrastres del maderamen sólo podían hacerse durante el verano, la construcción del mismo no podría dar comienzo hasta el mes de julio o agosto; es decir, en una época cercana al invierno y a las copiosas lluvias en las que disminuye la calidad de las maderas y, consecuentemente, la duración del navío.
2. En segundo lugar, no era posible construir un navío de similares características al *San Sebastián* por el precio que éste tuvo porque como consecuencia de la guerra el pino del norte y los petrechos que se trajeron del Báltico se encarecieron considerablemente. Por lo que a juicio de Pló, en tiempo de paz, este precio sería muy ventajoso para el asentista y su proposición sólo se podría admitir si el precio se rebajara hasta la cantidad de 4 millones de Reales de vellón.
3. Y finalmente, porque la única mejora que introducía Aldaz en su propuesta estaba en la manufactura del casco del navío, sus embarcaciones menores, aparejo, arboladura y velamen. Pese a todo ello, Pló era de la opinión que la construcción de los barcos de guerra no había que dejarla a los asentistas porque resultaban ser obras difíciles de controlar en su solidez y perfección.<sup>133</sup>

Ante el juicio emitido por el Ingeniero Pló, el Ministro de Marina optó por rechazar la proposición de Aldaz. Esto, de alguna manera cerró la

---

(132) *Ibidem*.

(133) *Ibidem*.



posibilidad que los astilleros guipuzcoanos volvieran a fabricar algún navío para el Rey porque, al no contar la Corona con instalaciones propias en la Provincia, las fábricas en sus gradas forzosamente tenían que hacerse por el sistema del asiento.

**Cuadro Nº 5: Producción de navíos para el Rey  
en los astilleros guipuzcoanos: 1733-1799**

AÑO	ASTILLERO	Nº NAVIOS FABRICADOS	CONSTRUCTOR/ASENTISTA
1749	Pasajes	Navío	Desconocido
1750	Mápil	Bajeles conducción madera	Desconocido
1751	Orio	Bajeles conducción perrechos navales	Frco. Sagarzazu-Domingo P. de Aizpúrua
1751	Orio	2 lanchones	Manuel de Aizpúrua
1752	Orio	12 lanchas y 6 lanchones	Juan de Arizmendi
1753	Motrico	3 Lanchones	Ramón de Murua
1753	Ugarrice	12 Lanchones	Nicolás de Ynda
1779	Sta. Catalina	Balandra	Juan B. de Donesteve
1779	Sta. Catalina	Paquebot	Juan B. de Donesteve
1781	B. Vizcaya	Navío	Vicente Pló
1783	B. Vizcaya	Navío	Vicente Pló

FUENTES: A.H.P.G.; A.G.I.; A.G.S.; A.G.M.; M.N.

Con los datos aportados a lo largo de este estudio se pudo llegar a la conclusión que la política naval emprendida por la nueva dinastía reinante trajo a partir de 1730 la interrupción de los pedidos de los navíos para la Real Armada. No obstante, este cese de la producción de navíos de guerra no supuso la ruina de los astilleros guipuzcoanos, tal y como se viene afirmando tradicionalmente en todos los estudios que hay sobre el tema. Posiblemente, esta tesis se ha mantenido tantos años, porque únicamente se han investigado los fondos de los archivos nacionales, y, en ellos, las noticias sobre la actividad de los astilleros guipuzcoanos son escasísimas. La razón nos parece un tanto obvia: los fondos de los archivos nacionales únicamente recogen la información de los navíos que se construyeron para el Estado y, en Guipúzcoa, tal y como venimos indicado, durante el siglo XVIII se fabricó un número relativamente pequeño de navíos para la Armada. Mas, la investigación en los archivos provinciales y municipales nos ofrecen unos resultados muy diferentes.

Las gradas guipuzcoanas vivieron en el mil setecientos unos años de cierta recuperación debido, fundamentalmente, a la *reconversión* que se generó en el sector naval. Mas, esta *reconversión* no fue la misma en todos

los gradas. En este sentido entendemos por *reconversión* el hecho de la diversificación que tuvo la actividad de los astilleros guipuzcoanos<sup>134</sup> en el intento de captar una nueva clientela. Resultado de ello fue el que los astilleros del Puerto de Pasajes centraron su producción, sobre todo, en la fábrica de fragatas, primeramente para la Real Compañía de Caracas<sup>135</sup> y, posteriormente, para la Real Compañía de Filipinas; que los astilleros de Usúrbil, Zarauz, Deva, Aya y Orio se *especializaran* en la construcción de pequeñas y medianas de embarcaciones para la pesca y tránsito por las cuencas fluviales; y que los astilleros de Motrico se dedicaran, casi exclusivamente, a la fábrica de pinazas y pataches para el comercio de hierro vizcaíno entre la Provincia de Guipúzcoa y el Señorío de Vizcaya.

Fue por tanto, la industria naval una de las actividades manufactureras más representativas de la economía guipuzcoana del siglo XVIII. De sus astilleros salieron un número ciertamente notable de embarcaciones de gran calidad y de todos los tamaños y portes. Sus constructores fueron apreciados por las técnicas que supieron aplicar. La gran destreza de su maestranza reconocida y admirada dentro y fuera del País Vasco. Y la osadía de los guipuzcoanos de haber sabido “acrecentarse ante las dificultades”, fue un elemento más que colaboró para que las embarcaciones vascas continuaran navegando por océanos, mares y ríos.

### Fuentes documentales

A.G.M.: Archivo General de Marina del Viso del Marqués

A.G.I.: Archivo General de Indias

A.G.S.: Archivo General de Simancas

M.N.: Museo Naval de Madrid

A.H.N.: Archivo Histórico Nacional

A.H.P.G.: Archivo Histórico de Protocolos de Guipúzcoa

A.G.G.: Archivo General de Guipúzcoa

A.M.R.: Archivo Municipal de Rentería

A.M.F.: Archivo Municipal de Fuenterrabía

A.M.O.: Archivo Municipal de Orio

A.M.I.: Archivo Municipal de Irún

A.M.Z.: Archivo Municipal de Zumaya

---

(134) En el siglo XVIII a lo largo de todo el litoral guipuzcoano había 18 astilleros en actividad.

(135) GARATE OJANGUREN, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Grupo Doctor Camino; San Sebastián, 1990; pp. 126 y ss.



**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 de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla 1980.
- , *Sevilla, los vascos y América*; Fundación BBV, Bilbao 1991.
- GOROSABEL, Pablo: *Diccionario Histórico Geográfico Descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías 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: "Corografía 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" *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Marinves S.A.; Bilbao 1989, pp. 93-108.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, María Lourdes: "Construcción naval en Rentería, siglos XVI-XVIII" *Historia de Rentería* (en prensa).
- , "La Real Fábrica de Anclas de Renteriola: un intento fallido" *Boletín R.S.B.A.P.*, Año XLVI, Cuadernos 1-2, San Sebastián 1990, pp. 41-77.
- PEREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*; Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla 1982.
- SEOANE 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.
- TELLECHEA IDIGORAS, J.I.: *Anclas de Hernani: Registro de las cartas de D. Francisco de Oquendo, Inspector de la Fábrica de Anclas (1750-1755)*; Grupo Doctor Camino, San Sebastián 1977.
- VV.AA.: *Diccionario Marítimo Español*; Madrid 1864.
- VV.AA.: *El buque en la Armada Española*. Silex. Bilbao, 1983.