

LOS ÚLTIMOS GALEONES: EL FIN DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL PARA LA CORONA EN EL ASTILLERO DE COLINDRES

Rafael PALACIO RAMOS
Doctor en Historia

Introducción

Los autores presentan el panorama naval español del último tercio del siglo XVII con tonos claramente negativos. La situación a comienzos del reinado de Carlos II era calamitosa, y aunque en los primeros años continuaron firmándose asientos, la falta de fondos sólo permitía la construcción de barcos de uno en uno (1). Las construcciones para la Corona, tradicionalmente realizadas en los astilleros cantábricos, se ralentizaron y decayeron grandemente.

Las consecuencias fueron obvias. Los barcos no se botaban en el plazo previsto, retrasándose su entrega durante años y creándose un círculo vicioso: no había dinero para la consecución de nuevos materiales y el pago de los operarios, con lo que lo ya construido se deterioraba a veces irremediablemente, y cuando se conseguían caudales se gastaba buena parte en reparar lo deteriorado (quilla y cuadernas sujetas a la intemperie, maderas ya cortadas y que era preciso relabrar para recuperarlas en la medida de lo posible, etc.), con lo cual la construcción no avanzaba lo pretendido.

Como se afirmaba en 1703, «aunque es verdad 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 bajeltes de 800 a 1.000 toneladas en los Puertos de Galicia y Cantabria, no llegó a tener efecto por no haberse dado a los asentistas aquellas cantidades que capitularon con lo qual se anularon los contratos» (2).

También los propios empleados reales sufrían estas penurias. En 1699 el superintendente de las fábricas de Colindres reconoció diversas deudas con vecinos de la zona (casera, criada, farmacéutico...) que le habían fiado diversos servicios y dineros «para poder mantenerse», si bien declaraba «no tener medios para pagar» (3).

(1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: «A la mar madera». Volumen V de las *Disquisiciones Náuticas*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996, p. 99.

(2) Museo Naval de Madrid (MNM), colección Vargas Ponce (VP), Serie Arábica, ms. 83; cit. en ODRIÓZOLA OYARBIDE, Lourdes: «La Construcción Naval en Rentería: Una actividad económica de la Edad Moderna», *BILDUMA 11*, Rentería, Ayuntamiento, 1997, p. 39.

(3) Archivo Histórico Provincial de Cantabria (AHPC), Protocolos Notariales (PN), leg. 1289, vols. 3 y 4, ante José Maquilón Ochoa.

En 1688 se llegaron a suprimir los cargos de Superintendente, Veedor y Contador de Fábricas de Cantabria «por haber cesado las construcciones», aunque se restablecieron a finales del siglo(4), y en Guipúzcoa, la zona tradicional de construcción naval junto con Cantabria, la ausencia de botaduras para la Corona era evidente: por ejemplo, en Pasajes, entre 1688 y 1699 sólo se construyen seis embarcaciones de alto bordo para el rey, mientras en los once años anteriores las botaduras superaron la veintena(5).

Ante la ausencia de caudales el Estado utilizó otros recursos: el embargo de las naves de particulares para la formación de escuadras, el impago de las cantidades acordadas a los asentistas o la venta de cargos (normalmente el de Capitán de Mar y de Guerra) a cambio de asumir la construcción de un galeón y además hacer un préstamo para financiar los fletes(6).

También se acudió al alquiler de los navíos, cuando no directamente su compra en el extranjero. En 1687 se adquirieron varias unidades en Francia (7), pero el proveedor habitual fue Holanda (8). En 1676 se dispuso que Ignacio de Soroa pasara a las Provincias Unidas «a reconocer los navíos que se iban a comprar para la Armada del Mar Océano» (9); en 1682 se fabricaron allí ocho bajeles (*Atocha*, *Santo Tomás de Villanueva*, *San Diego de Alcalá*, *Tres Reyes*, *San Carlos*, *San Pedro de Alcántara*, *Nuestra Señora de la Esperanza* y *Santa Teresa*) (10) y en 1686 tres fragatas de 634 toneladas y 50 cañones (*San Francisco de Asís*, *San Lorenzo* y *Santa Teresa de Nápoles*), que constituyeron las tres cuartas partes de la escuadra que en 1689 pasó a Indias bajo el mando de Nicolás de Gregorio (11).

Puestas así las cosas, de los nueve galeones y cuatro fragatas que componían la Real Armada del Mar Océano a mediados de 1690, sólo el *Santa Rosa*, el *San Ignacio* y quizá la fragata *Santo Tomás de Aquino* estaban fabricados

(4) Juan Martínez de Iriberrí a Bernaldo de Quirós. Colindres, 15-6-1688. AGS, GA, leg. 3773. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, p. 435.

(5) ODRIÓZOLA OYARBIDE, Lourdes: «La industria de la construcción naval», en VV.AA., *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1999, pp. 165-167.

(6) SERRANO MANGAS, Fernando: «Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias», *Itsas memoria 2*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, p. 236.

(7) PÉREZ TURRADO, Gaspar: *Las Armadas españolas de Indias*. Mapfre, Madrid, 1992, pp. 147-148.

(8) Especialmente apreciadas fueron sus fragatas, «naos largas y fabricadas para de guerra al uso moderno». VEITIA LINAGE, Ioseph de: *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales. Libro Segundo... en que trata de los Generales, Almirantes, y demás Cabos, y Ministros de las Armadas...* Sevilla, 1672. Reed. facsímil, Ministerio de Hacienda, Madrid, 1981, p. 168.

(9) Orden de 9.12.1676. MNM, VP, t. 3B, doc. 17, fols. 66-67. ODRIÓZOLA OYARBIDE, Lourdes: «La construcción naval en Guipuzkoa. Siglos XVI-XVIII», en *Itsas memoria 2*, Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, p. 113.

(10) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, cit. MNM, colección Sanz Barrutel (SB), p. 393.

(11) La completaban la fragata *Santo Tomás* (capitana) y el pingue *San Agustín*. Informe de 8-7-1689, en Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Antigua (GA), leg. 3775.

en España (12). Un año después los efectivos seguían siendo prácticamente los mismos, los «nuebe vageles» antedichos más los cinco de la Armada de Flandes (incluidas cuatro fragatas), aunque con motivo de la campaña de Cataluña se le agregaron otras unidades hasta alcanzar veinte unidades de guerra, encargándose de su apresto el marqués de los Vélez (13). El siglo XVIII se inauguró con tan sólo trece bajeles en el área atlántica, si bien es cierto, como comprobaremos, que era habitual el trasvase de efectivos a otras armadas (14).

El astillero de Colindres durante la segunda mitad del siglo XVII

Colindres había sido uno de los puntales del poderío naval hispánico a través de sus construcciones para la Armada del Océano y la Carrera de Indias (en general toda la bahía de Santoña era un gran centro logístico de apresto y concentración de los bajeles construidos en los astilleros vascos y cántabros).

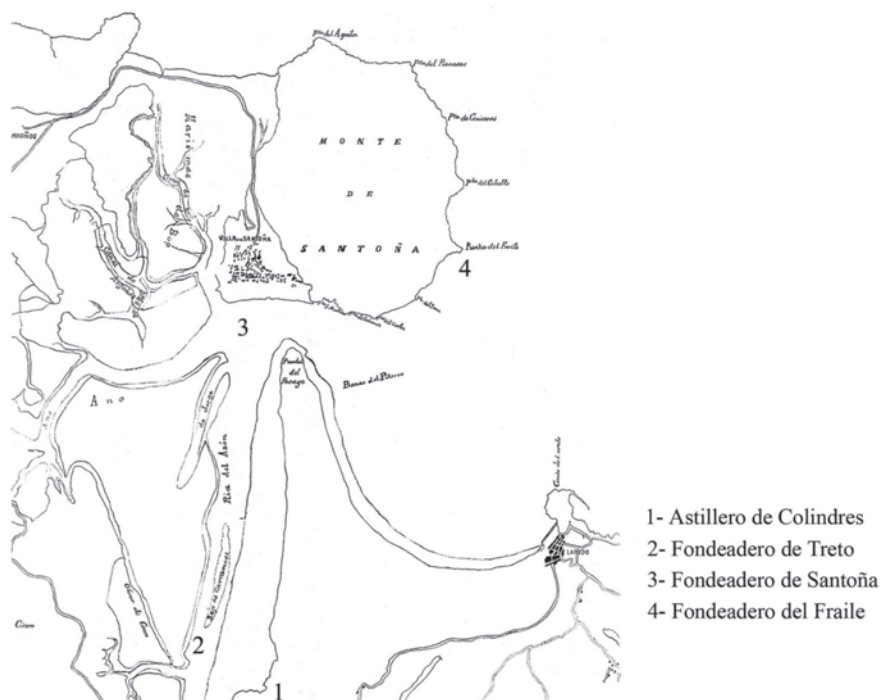


Fig. 1: La bahía de Santoña y los lugares relacionados con la construcción naval para la Corona.

(12) Relación de las compañías de mar y guerra de los galeones de la Armada. AGS, GA, leg. 3803, Cádiz, 19.4.1690.

(13) AGS, GA, leg. 3805, Cádiz, 3-2-1691.

(14) BORDEJÉ MORENCOS, Federico Fernando de: *Tráfico de Indias y política oceánica*. Mapfre, Madrid, 1992, p. 227.

Pero la documentación parece probar que las construcciones sufrieron serios problemas a partir de la década de 1640.

A pesar de que existen algunos estudios monográficos de los navíos allí labrados (15), en realidad aún no se conocen todas las botaduras realizadas, en especial para la Carrera. Sabemos por ejemplo que en 1679 se firmó asiento con el capitán y sargento mayor del Bastón (corregimiento) de las Cuatro Villas José Gabriel Valle de Rozadilla para «la fábrica de una capitana Real de asta mil y duzientas o mil y trescientas toneladas o las que Su Magestad fuere serbido que llebe dicha capitana», ofreciendo como fianza sus juros y propiedades por valor de 20.000 ducados de vellón (16). Otras fuentes aluden a la construcción del navío *San Carlos* en 1680 y de la fragata *Santo Tomás* en 1692 (17).

De 1662 a 1674 sólo se construyeron en la bahía tres galeones originariamente de 500 toneladas, «arbolados y enxaretados para poder navegar, pagándose a 32 ducados por tonelada, las dos terzias partes de plata doble y de especie y la otra terzia parte en vellón» (18), según rezaba el asiento firmado con el montañés Pedro González de Agüero el 27.9.1662 y que debía haberse concluido en 1665.

Estos barcos constituían una aportación de Guipúzcoa a la Armada (en su origen la Armada del Océano se organizaba en base a distintas escuadras regionales), por lo que tocaba también a esa provincia el servicio de hombres para tripularlos (19). Los dos primeros, el *Nuestra Señora de Covadonga* y el *Santo Cristo de Burgos*, se entregaron no en 1663, sino a mediados de 1665 (20); al parecer el *Covadonga* se perdió por mala construcción (21).

Al no efectuarse nuevos pagos, las fábricas se ralentizaron al máximo, y en 1671 el tercero, nombrado *San Bernardo*, aún estaba sobre la grada, «echada la primera cubierta con sus baos y llatas necesarias y abiertas las portas de la artillería y en tal disposición y adelantamiento que en muy pocos meses podra botarse al agua»; en abril de 1674 estaba fondeado frente a la torre de Treto esperando montar la artillería, cureñas, municiones y raciones (23), y se entregó finalmente en 1675. Como era habitual, se entabló un largo pleito por

(16) El más reciente, CISNEROS CUNCHILLOS, Miguel, PALACIO RAMOS, Rafael y CASTANEDO GALÁN, Juan Manuel: *El astillero de Colindres (Cantabria). Arqueología y construcción naval en el siglo XVII*. Santander, Ayuntamiento de Colindres, 1997, 206 pp.

(17) AHPC, PN, leg. 1467, vol. 1, fol. 19, ante Juan de Bustio.

(18) BASOA OJEDA, Maximino, *Laredo, en mi espejo*, Santander, el autor, 1968, pp. 280 y 295.

(19) AGS, Contaduría Mayor de Cuentas (CMC), 3.ª serie, leg. 3460, doc. 25.

(20) Archivo del Ayuntamiento de Vergara, Libros de Actas Municipales, leg. 202.

(21) AHPC, sección Corregimiento (C), doc. 446.

(21) SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*. Mapfre, Madrid, 1992, p. 100, cit. de Archivo General de Indias (AGI), Indiferente, leg. 2705.

(22) Solicitud de Agüero para que se reconozcan las fábricas, de 12-5-1671. AHPC, C, doc. 608.

(23) BASOA OJEDA, Maximino: *Laredo...*, p. 291.

la resolución del asiento que se prolongó hasta 1693 y cuya cuenta arrojó una deuda a favor de la Hacienda de 7.550.301 maravedíes de vellón, más los intereses (24).

Respecto al que concluiría la serie, en 1671 sólo se tenían preparadas «las quillas, branque y capato, codaste y otras muchas maderas», se descartó fabricarlo de manera definitiva y el 12.8.1675 se firmó nuevo asiento con Agüero (25) para, aprovechando las maderas ya cortadas, construir un navío de 800 toneladas «que sirva de Almiranta de la Armada de las Indias (por tanto de mayor arqueo) con diferentes calidades, arbolado y enxaretado para salir a navegar y con los respectos de jarcias y velas que es costumbre», llamado *Santa Rosa* y a construir «en los astilleros de las Cuatro Villas» (esta vez sería en el de Guarnizo).

A pesar de que Ignacio de Soroa (Superintendente de Fábricas y Plantíos de las Cuatro Villas, «capitán sobre-estante y cabo maestro mayor» de la Maestranza de las costas de Cantabria) (26) realizó en 1676 y 1677 reconocimientos del galeón (27), que se botó en 1678 y se concluyó en 1680 (28), realizadas diversas consultas se desechó para la formación naval a la que iba destinado por lo endeble de los materiales utilizados, destinándose entonces como almiranta a la Armada del Océano hasta al menos abril de 1690 (29).

González de Agüero fue apartado, no sabemos si voluntariamente aunque sí de manera temporal, de la construcción el mismo 1677, asumiendo la continuación de las obras el propio corregidor Juan de Pando y Estrada (30). Con la nao casi concluida, el 24.4.1680 el comandante de la Armada marqués de Villafiel ordenó a Francisco Salmón, que había sido nombrado su capitán de mar y guerra, asistir a su carena y apresto. A las órdenes de este militar el *Santa Rosa* participó en los diez años siguientes en diversas campañas por todo el Mediterráneo (31).

El asiento con José de Iriarte: los últimos galeones de Colindres

Puestas así las cosas, en 1675 el tolosano José López de Iriarte firmó asiento para construir cinco navíos, los habituales patache y cuatro galeones

(24) Los herederos pidieron que se descontasen de los 17.735.471 maravedíes que se les debían del *Santa Rosa*. AGS, CMC, 3.^a, leg. 2310, doc. 6.

(25) Copia del asiento del *Santa Rosa* en AGS, CMC, 3.^a, leg. 2207; cuentas en AGS, CMC, 3.^a, leg. 2310, doc. 6.

(26) MNM, SB, art. 4.^o, n.^o 1490.

(27) MNM, VP, t. XVIII, doc. 130, fol. 173, y doc. 118, fol. 161.

(28) Pago de 31.987,5 reales de vellón a varios maestros el 14.10.1679, en AHPC, PN, leg. 1467, vol. 1, fol. 22. AHPC, C, doc. 618.

(29) Informe fechado en Cádiz el 19-4-1690. AGS, GA, leg. 3803. SERRANO MANGAS, Fernando: *Función y evolución...*, pp. 100-102.

(30) Laredo, 5-9-1677. AHPC, PN, leg. 1202, vol. 2, ante Diego de Carranza.

(31) Certificación de sus servicios a 26.5.1694. AGI, Indiferente, leg. 133, n.^o 130.

(incluidas una capitana y una almiranta); con ellos se intentaba recrear la Escuadra de Guipúzcoa para reforzar la maltrecha Armada del Océano. Iriarte era almirante y Diputado General de la provincia de Guipúzcoa, y a principios de la década de los 50 ya construyó cuatro galeones reales en Cartagena de Indias (32).

Rápidamente se trasladó a Colindres y comenzó a seleccionar y beneficiar de los montes más próximos (Cesto, Voto, Udalla, Ampuero...) «las maderas que en ellos a hallado de provecho para la fábrica», y meses después de los más distantes de la Junta de Siete Villas. El corregidor ordenó a las justicias no embarazar los trabajos de selección de los robles más a propósito (33).

Antes de comenzar las labras, en abril de 1676 Iriarte envió al Consejo de Guerra las medidas de los dos buques principales, la capitana y la almiranta. Y como era habitual, se consultó sobre las mismas a diversos peritos: el marqués de Ontiveros, el almirante Castaños y a Ignacio de Soroa. Cada uno de ellos dio unas medidas diferentes; tal y como manifiesta un autor, no se pusieron de acuerdo «ni siquiera en los valores de la manga», piedra angular de toda construcción naval (34). Ontiveros propuso seguir «la regla que hoy observan en su fábrica los ingleses y holandeses, por la ventaja que ha reconocido hacen á las de España, siendo de parecer que sean estas fragatas de dos cubiertas (...) procurando que sean muy rasas y con las menos obras muertas que se pudiere, así en popa como en proa» (35). Aunque no se siguió su parecer, de cualquier modo la traza sufrió numerosas variaciones en los años siguientes, llegando a reformularse de modo total.

El «Maestro fabricante de galeones» Soroa se había ofrecido en junta particular a construir esta escuadra, pero retiró su ofrecimiento en 1679 «por no haber cumplido ésta [la Provincia de Guipúzcoa] las condiciones estipuladas» (36).

Con el asentista había llegado a Colindres su hijo el capitán Millán Ignacio de Iriarte y Gaztelu, que quedó encargado de visitar los montes, señalar los árboles que había que cortar y supervisar el acarreo y labra de las maderas (37). El almirante Iriarte murió el 3.1.1678, y en un codicilo suplicaba al Rey que a su muerte, «dada la capacidad e inteligencia de don Millán y lo adelantadas que estaban la Capitana y la Almiranta de los navíos que se hacían,

(32) MNM, VP, t. 3A, doc. 32, fols. 185-188. Sobre el virtual monopolio de los guipuzcoanos en las construcciones reales, ODRIEZOLA OYARBIDE, Lourdes: *La construcción naval...*, p. 111.

(33) Oficio de Juan de Pando y Estrada. AHPC, C, doc. 609. Laredo, 22.12.1675.

(34) APESTEGUI CARDENAL, Cruz: «La arquitectura naval entre 1660 y 1754. Aproximación a los aspectos tecnológicos y su reflejo en la construcción en Guipúzcoa», en *Itsas memoria 2*. Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1998, p. 256.

(35) Bernardo de Quirós a Soroa. MNM, VP, t. XVIII, Madrid, 19.4.1676. cit. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, pp. 102-103.

(36) MNM, VP, t. XXII, doc. 79, fols. 152-153, y t. XVIII, doc. 139, fol. 182.

(37) Véanse los asientos firmados en Laredo el 1.5.1676 y el 12.5.1676: AHPC, PN, leg. 1202, vol. 1, ante Diego de Carranza.

se le nombraba gobernador» con las mismas condiciones que estaba capitulada con él, lo que fue concedido (38).

Todos los autores coinciden en afirmar que del asiento, que se desarrolló con enormes dificultades, sólo se llegaron a acabar tres de los barcos: los llamados *Nuestra Señora de la Concepción* y *las Ánimas* (capitana), *San Francisco* y *Santísima Trinidad* (almiranta, si bien en un documento de 1683 se cita a los dos primeros y al *San Antonio*) (39). En principio, para 1685 sólo se había trabajado de firme en la Capitana Real (y aun en ésta parece que no se puso la quilla hasta 1682) (40), estando los otros galeones poco más que en proyecto.

Sin embargo, un documento conservado en el Museo Naval de Madrid indica claramente que en enero de 1680 Millán de Iriarte ya tenía casi terminado uno de los galeones de su asiento, tanto que precisamente se estaba procediendo a levantar la marinería necesaria para tripularlo (con la ayuda del corregidor de Guipúzcoa) (41). El barco salió a mediados de ese año formando escuadra con el *Santa Rosa* y uno de los galeones guipuzcoanos del asiento de Miguel de Oquendo. En este caso, el que pensábamos que no se realizó pasaría a ser efectivamente el primero de la serie, siendo el patache el único que no se llegó a materializar.

Razones de todo tipo entorpecieron y hasta paralizaron los trabajos durante largos periodos: muerte de José, carencia de caudales, de bastimentos y de todo tipo de materiales, estallido de la guerra con Francia... Los problemas financieros lastraban no sólo el trabajo en el astillero, sino también la vida diaria de los responsables de las construcciones, y así cuando en octubre de 1684 el maestro mayor de la Capitana Asensio de Arbestain otorgó testamento manifestó que Iriarte le debía desde septiembre de 1682 unas cantidades por determinar (42).

Al fin, la culminación del contrato no se produjo hasta veinticuatro años después de su firma. La Capitana Real fue botada en 1687 y se hizo a la mar en octubre de 1690 junto al *San Carlos* y al *San Juan*, venidos de Pasajes. La Almiranta Real y el *San Francisco* formaron parte, junto al *Nuestra Señora de Begoña* (construido en Zorroza) y al *Nuestra Señora de Tezanos* (construido en Guarnizo), de otra escuadra que partió para Cádiz en septiembre de 1699.

(38) BUSTAMANTE CALLEJO, Manuel: «Los astilleros de Colindres», en *Altamira 1-3*. Centro de Estudios Montañeses. Santander, 1953, pp. 114-115.

(39) Poder de 17.5.1683 para trigo y maíz para la alimentación de los «oficiales y Carpinteros» (con inserción de los capítulos 31 y 32 del asiento de 1675). AHPC, PN, leg. 1467, vol. 1, ante Juan de Bustio.

(40) MNM, CFN, t. 11, doc. 42. Se trata de un informe de 1705, en el que se dice que la Capitana «tiene ya más de veintidós años».

(41) Real despacho al corregidor de Guipúzcoa encargándole asistir en la leva de la marinería para los bajeles de Iriarte y Oquendo. Madrid, 24.1.1680. MNM, VP, t. 15A, doc. 17 (36), fol. 523.

(42) Poder de su viuda en AHPC, PN, leg. 1468, vol. 1, ante Juan de Bustio.

El *Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas*, capitana real de la Armada del Océano

Las dimensiones que la Junta de Armadas dio al asentista en 1675 ofrecían unos arcos de 900 toneladas para la capitana y 794 para la almiranta (43). Pero unos años más tarde, cuando superados todos los inconvenientes iniciales fueron a dar comienzo las obras, un memorial de fecha 23.7.1680 fijó otras medidas que se correspondían con un buque de 1.250 toneladas (44).

Este diseño no debió satisfacer, porque la Junta encargó uno nuevo al constructor Jerónimo de Eguía, quien en julio de 1681 entregó su memoria «Medidas para la fábrica de un bajel de porte 1.300 ton. poco más o menos. Capaz del manejo de noventa cañones y del empleo de Capitana Real del Mar Occéano», memoria que seguía las doctrinas de Díaz Pimienta, Bartolosi, Masebradi y Roque Centeno y que fue aprobada el 2 de septiembre (45). El proyecto contemplaba alargar más de 3 codos la quilla (hasta 69 y 100/39 codos), 4 codos la eslora (81 y 100/33 codos), y el puntal (11½ codos) y la manga (22½ codos) en medio codo (pero el plan se rebajó también medio codo, quedando en 10½) (46).

Se ordenó por tanto a Millán acopiar los materiales y comenzó la construcción del buque. Ya en abril de 1686 se mandó a Soroa estar preparado para supervisar la botadura (47), «por rehusar encargarse de tan delicada maniobra en tal mal sitio los otros constructores» (48). El primer intento (fallido) no se efectuó hasta el 25.6.1687; hubo de producirse otra tentativa más hasta su feliz conclusión el 24 de septiembre. Una prueba de la importancia que se le daban a estas construcciones está en que Soroa recibió como premio el tan largamente anhelado hábito de la Orden de Santiago (49).

Una vez botada se acometieron los trabajos para terminar toda la obra muerta, pues tenía «la segunda cubierta puesta sin trancaniles, las curvas de llaves de primera cubierta ajustadas y sin clavar las llevó en la bodega por lastre, y la dicha segunda cubierta con medias tablas no más. Y en los costados entablado hasta las sintas de segunda cubierta» (50). Un nuevo contratiempo vino a dificultar las cosas: Antonio de Amas, maestro de la fábrica de la Capitana, fue detenido en Bayona, si bien fue liberado al poco por intercesión de Soroa (51).

(43) MNM, SB, art. 4.º, n.º 1898.

(44) MNM, SB, art. 4.º, n.º 1554, ms. 393, fols. 329-330.

(45) Orden de Gabriel Bernardo de Quirós. MNM, SB, art. 3.º, n.º 1412, y art. 4.º, n.º 1899. Madrid, 2.9.1681. FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, p. 288.

(46) GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar...*, p. 131.

(47) Carta de Gabriel Bernaldo de Quirós a Soroa. MNM, VP, t. IV, fols. 227 y 349. Madrid, 12.4.1686.

(48) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, p. 105.

(49) MNM, VP, t. IV, fol. 227. Soroa ya había solicitado la distinción en 1680, enviando una relación de sus servicios hasta 1679. MNM, VP, t. XVIII, fol. 188.

(50) GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar...*, p. 237.

(51) Soroa a la Junta de Armadas. Usúrbil, 21.3.1688. AGS, GA, leg. 3773.

Se mandó en marzo al maestro mayor de arboladura Juan Martínez de Iriberry pasar con sus oficiales desde Guipúzcoa para azuelarla y arbolarla, cosa que no hizo hasta mayo. Iriberry comprobó que la situación era difícil ya que a causa de la inexistencia de caudales tuvo que comprar a crédito alquitrán y otras cosas, faltaba madera de nogal para tamborettes y gavias, pero los naturales se negaban a proporcionarla hasta que no se les pagara. Además, si no se arbolaba el barco se corría el riesgo de que los palos se estropearan por el sol y el agua, ya que estaban por tierra (52).

Un año después de echado el vaso al agua, los progresos eran evidentes: estaban colocados el beque con su tajamar, el timón y los cabrestantes mayores, y la tercera cubierta estaba «corrida de baos asta junto a la fogonadura del trinquete y en popa asta el corredor de la cámara principal formada la boca de la escotilla y corridas las medias tablas caladas las ligaçones hasta donde ha de subir el alcaçar y castillo» (53).

Amas no era partidario de hacer los castillos de proa y popa «tan largos como los tiene presupuestos a la Junta el Almirante Nicolás de Gregorio», ya que la escasez de tripulantes que se le preveía impediría «que tolere y mantenga este Bagel quatro Cubiertas que casi bendrán a ser»; el general Diego de Zaldívar apoyaba al constructor abogando por reducir el de proa para que sólo sirviera «de salto y abrigo de ofiziales principales» (54), lo que finalmente se hizo.

El 3 de octubre la Junta ordenó a Zaldívar bajar el barco al fondeadero interior de la bahía. El sábado 9 se llevó al surgidero de la Torre de Treto asistiendo el corregidor Vasco Vázquez de Coronado «con catorce barcos bien armados y otras personas particulares prácticas» y el 11 antes de amanecer a Santoña. Se hizo preciso entonces procurar una guarda embarcada (Vázquez estimaba que el número mínimo de soldados necesarios era una compañía de 50) y reforzar la defensa de los fuertes santoñeses (para ello se retiraron los doce cañones de la ya inútil Torre de Treto) (55).

La treintena de oficiales de la maestranza prosiguió las obras con el vaso ya a flote: se cerró parte de la segunda cubierta, se colocaron baos, curvas y trancañiles, se pusieron las mesas para las portas... (56). Lo desabrigado del sitio, la necesidad que se tenía de este navío y el hecho de que a pesar de llevar más de un año en el agua sus fondos estuvieran en buen estado hizo que en 1689 la Junta urgiera su salida hacia Cádiz antes del invierno, ordenando que en Santoña sólo se le recorrieran los costados hasta la lumbre del agua excusando de hacer carena de firme (57).

(52) Iriberry a Bernaldo de Quirós. Colindres, 15.6.1688. AGS, GA, leg. 3773.

(53) «Memoria de las obras que tiene acavadas en toda forma el galeón capitana real asta oy tres de julio de 1688». AGS, GA, leg. 3773. También hay relaciones de septiembre y octubre.

(54) Zaldívar a Bernaldo de Quirós. Colindres, 11.7.1688. AGS, GA, leg. 3773.

(55) Informe del corregidor de 12.10.1688. AGS, GA, leg. 3773.

(56) Se conservan informes de lo hecho a lo largo de octubre en AGS, GA, leg. 3773.

(57) Orden de 25.3.1689. AGS, GA, leg. 3776.

Pero la salida se retrasó un año porque aún faltaban obras principales, como la arboladura y otros pertrechos, contratados por asiento con un mercader de Bilbao y que debían venir en un pingue desde Plymouth; además, en agosto el barco comenzó a hacer agua (58). En fin, a finales de noviembre de 1689 aún no había llegado el pingue (estaba esperando a incorporarse a la escuadra que traía a la reina, y no arribaría hasta abril de 1690) y todavía se seguía trabajando en diferentes obras, para las que Zaldívar solicitó 4.000 escudos de plata (59).

Los trabajos cobraron un impulso decisivo en la primavera de 1690. En marzo llegó un pingue asentado con el holandés Guillermo Casteleyn con tablazón de pino y roble, gallardetes, grímpolas, plomo en planchas, pinceles, lanadas, etc. A comienzos de abril llegaron el maestro mayor y los carpinteros, y en menos de un mes se adelantó mucho la obra, comenzándose a arbolar en mayo (60): el 9 se arboló el trinquete y el 20 se puso el palo mayor «sin desgracia, aunque con gran trabajo»; para el 22 de julio ya estaba completamente terminada la arboladura y envergadura (61).

Entre los días 17 y 28 de junio se procedió a examinar los planes, fondos y quilla, comprobándose su buen estado, pues «en todo el costado de la banda de extribor se hallan dañados cinco rumbos las frentes de tablas y el mayor llegaría de cinco a seis codos (...) no tiene quebranto alguno la quilla como lo an visto los ofizios a quienes enbíe a llamar (...) desde ayer [1 de julio] queda Derecha de ambas quillas y asegurada por este motibo en el modo conbeniente» (62).

Aunque el 23 de julio Zaldívar anunció «averse concluido la fábrica de la Nao», aún se necesitaban fondos para los trabajos finales, enviándose el 1 de agosto 10.000 pesos «con que ha servido el comercio y en cuenta del que es menester para su avío, cuio resto seguirà brebemente por estar ya acetadas las letras que se enviaron de Sevilla a Madrid á este efecto» (63).

El barco fue llevado al surgidero del Fraile a primeros de septiembre, entregándose entonces a De Gregorio, recién nombrado almirante general de la Armada del Océano. Su tripulación estaba compuesta exclusivamente por montañeses (120 artilleros, 79 marineros, 25 grumetes y 15 pajes «de jente escojida») y vizcaínos (129), que junto a los oficiales y reformados ofrecían un total de 395, cantidad insuficiente pero «que a sido lo más que se a podido juntar después de muchas diligencias»; la Infantería embarcada ascendía a 528 plazas repartidas en nueve compañías (64).

(58) 4.8.1689. AGS, GA, leg. 3777.

(59) AGS, GA, leg. 3776, Madrid, 21.11.1689.

(60) Relación de lo obrado a 30.4.1690. AGS, GA, leg. 3804.

(61) AGS, GA, leg. 3804. GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar...*, pp. 194 y 201.

(62) Zaldívar a la Junta. Santoña, 2-7-AGS, GA, leg. 3804.

(63) AGS, GA, leg. 3804.

(64) Informe de 15.10.1680. AGS, GA, leg. 3804.

Iban a viajar con la Capitana a Cádiz varias unidades (65): dos pingues (uno de ellos el *San Joseph*), cinco pataches mercantes y como escolta dos galeones reales de la escuadra de Pedro de Aramburu, el *San Carlos* y el *San Juan*, construidos en Pasajes y que se arbolaron en 1688 con los palos sobrantes de la Capitana enviados desde Santoña (66); de todos modos fueron renovados totalmente mediante su «desarbolado, arbolado de palos nuevos carenado y aparejo»: a comienzos de agosto el primero ya estaba aparejado y en el segundo «se camina con toda prisa» (67). Tras concluir la leva de gente de mar, estos bajeles llegaron a primeros de octubre, uniéndose a los dos pingues con armas y árboles y a los pataches mercantes con «los géneros por cuenta de los asentistas de pertrechos» (68).

Con su salida a la mar quedaron en evidencia los muchos defectos de construcción del *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas*. La escuadra se alejó 8 ó 10 leguas, pero el día 15 un fuerte temporal del sudeste la obligó a volver a entrar en Santoña. Estalló entonces en toda su fuerza el enfrentamiento entre Zaldívar y De Gregorio, acusando el primero al almirante de incompetencia por no haber aferrado las velas, a causa de lo cual la Capitana se tumbó por babor «hasta llegar a meter en el agua las joyas de la Artillería de la Plaza de Armas de aquel costado a causa de que todas las velas dieron en facha sobre los Parchamientos y ceñidas a los Palos, ocasionaron el referido accidente, con conocido peligro de ahogarse 1.000 hombres que hiban enbarcados y perderse este Navío» (69).

Hechos de nuevo a la mar un fuerte temporal «y de la agua que hacía» la capitana obligaron a la escuadra a variar el rumbo y refugiarse en Pasajes. Para colmo de males, a comienzos de 1691 falleció Nicolás de Gregorio, por lo que se nombró superintendente a su yerno Agustín Rodríguez Márquez, quien una vez llegada la primavera mantuvo una reunión con «diferentes Maestros de fábricas de Vageles y con los Ministros de Armadas, y otras personas prácticas, sobre las obras que se han de hacer en la capitana para quedar de Servicio». Para ayudarle se envió a un experto en el apresto de buques, el oficial de la Secretaría de Guerra de Mar Bernabé de Goitia (70).

En agosto de 1691 se cifraban en 4.200 doblones los gastos necesarios para su completo avío, y por desgracia a finales de ese mismo mes se desaparejó el mastelero, por lo que hubo de enviarse desde Cádiz el de respeto (71). Las obras fueron dirigidas por el maestro Jerónimo de Echeveste, «el que tiene los mejores créditos en la provincia de Guipúzcoa» (72).

(65) GÓMEZ, Santiago: «Navío Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas», [en línea]: www.todoababor.es/listado/navio-nsdelaconcepcionanimas.htm. [Consulta: 18-7-2009].

(66) Carta de Zaldívar a Bernaldo de Quirós. Puerto de Santoña, 13.10.1688. AGS, GA, leg. 3773.

(67) José de Villanueva a Zaldívar. AGS, GA, San Sebastián, 6.8.1690. leg. 3804.

(68) CISNEROS CUNCHILLOS, Miguel, PALACIO RAMOS, Rafael y CASTANEDO GALÁN, Juan Manuel: *El astillero de Colindres...*, p. 92.

(69) Carta de Zaldívar al rey, de 17.10.1690. AGS, GA, leg. 3804.

(70) Informe de 6.8.1691. AGS, GA, leg. 3805.

(71) Santoña, 25.8.1691. AGS, GA, leg. 3805.

(72) Informe de 20.10.1691. AGS, GA, leg. 3805.

A primeros de septiembre salió hacia Andalucía con 506 plazas de mar y 389 de infantería; al poco tiempo dejó atrás a los buques que habían salido en su conserva (las dos fragatas de la provincia de Guipúzcoa, de 44 y 26 piezas, una «fragatilla» de 26 cañones y otros cuatro barcos de particulares), lo que llenó de esperanzas respecto a sus buenas condiciones marineras al «averse enmendado sus defectos, y de que a de ser un vagel de gran provecho». Sin embargo al éxtasis siguió la decepción, puesto que en diciembre aún estaba en el puerto de La Coruña, donde rompió el cable del ancla y varó, aunque sin consecuencias graves (73).

Con todo, resultó la Capitana Real una impresionante máquina de tres puentes más castillo de popa, 1.550 toneladas de arqueo —650 más que las previstas en el proyecto original— y 94 cañones (28 de a 18, 26 de a 12, 24 de a 8, 12 de a 6 y 4 de a 4 libras).

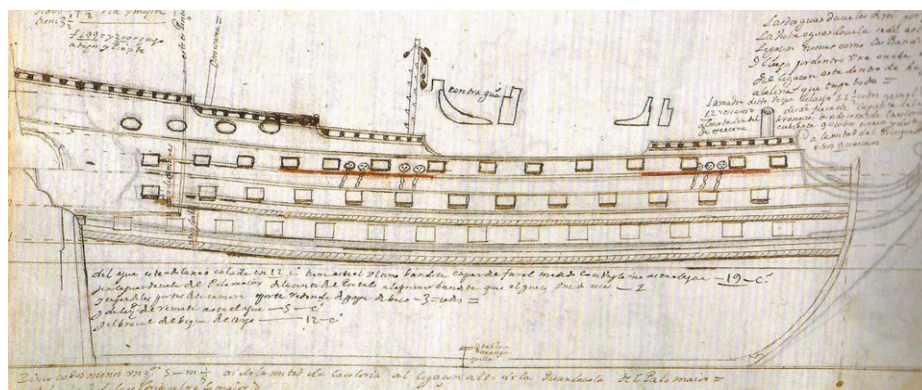


Fig. 2: Costado de estribor de la Capitana Real, en GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar Reales*, 1992, p. 217.

En 1693 se puso al mando de Gaztañeta para operar en el Mediterráneo. A continuación, entre 1695 y 1698, participó en la Flota de galeones a Tierra Firme mandada por Zaldívar, quien había adelantado los 25.568 ducados que costaron su carenado y otros aprestos (74). En 1702 estaba en Cádiz durante el ataque de Rooke (75) y fue desguazado en 1705, empleándose parte de sus materiales en la reparación de una almiranta y hundiéndose posteriormente su casco en la zona gaditana de Puntales (76).

(73) AGS, GA, leg. 3805.

(74) Real Cédula a los oficiales reales de Panamá ordenando el pago. AGI, Panamá, 241, Madrid, 19.8.1695. leg. 24, fols. 127v-130v.

(75) GÓMEZ, Santiago: «Navío *Nuestra Señora...*» [en línea].

(76) MNM, colección Fernández de Navarrete (FN), t. 11, doc. 5592 y fols. 150-164 y 384 ss.

Además de los dibujos que Gaztañeta incluyó en su *Arte de fabricar Reales*, existe en la iglesia de La Asunción de la villa zamorana de Arcenillas un óleo pintado por Martín Amigo que representa al galeón prácticamente concluido, visto de babor y de popa, con la enseña de capitana real desplegada. Junto a estas representaciones, en el Museo Naval se exhibe una magnífica maqueta, realizada por Jesús María Perona y recibida como dación de impuestos (77).

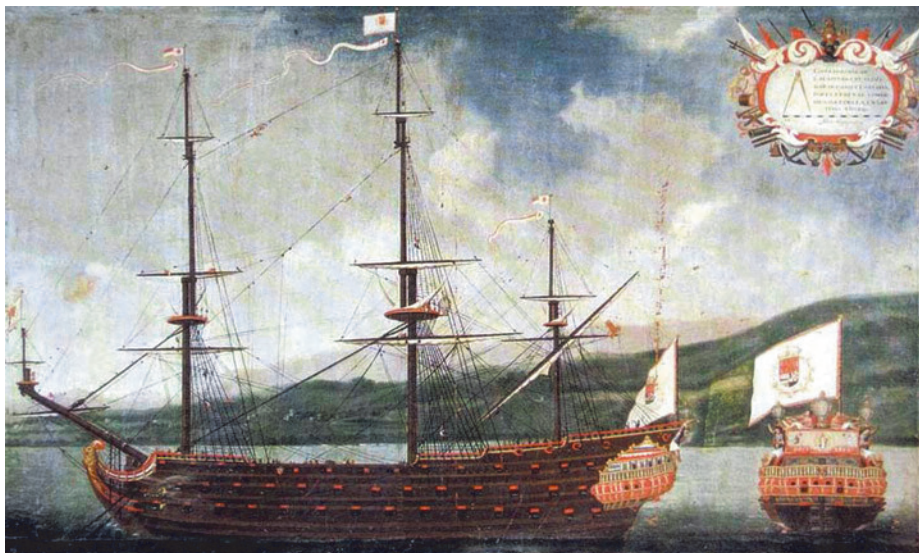


Fig. 3: Óleo de Martín Amigo en el templo de La Asunción de Arcenillas.



Fig. 4: La popa de la Capitana Real en el manuscrito de Gaztañeta y en la maqueta del Museo Naval.

(77) ALARCÓN BURGÚÉS, Fernando: *Modelo del galeón Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas* (1687-1705), [en línea]: www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/ArmadaEspañola/ciencia_museo/07_actividades_y_noticias/04_pieza_del_mes/2009/2009_05_es?_selectedNodeID=206167&_pageAction=selectItem. [Consulta: 28.7.2009].

La construcción del *Santísima Trinidad* y el *San Francisco*

En 1685 del resto del asiento únicamente daban cuenta las maderas ubicadas en las inmediaciones del astillero, maderas muy maltratadas por la climatología, pero ni siquiera se habían puesto las quillas. Lo prueba la orden dada a Iriarte el 29 de mayo de comenzar la construcción de la *Santísima Trinidad* y *las Ánimas*, concebida como almiranta, aprovechando una quilla que estaba puesta en el astillero (de un asiento anterior indeterminado), alargándola lo necesario y empleando por primera vez el método del óvalo de doble círculo para el trazado de la cuaderna maestra, método descrito por Gaztañeta en su *Arte de fabricar Reales* y tratado en 1691 por Garrote (78).

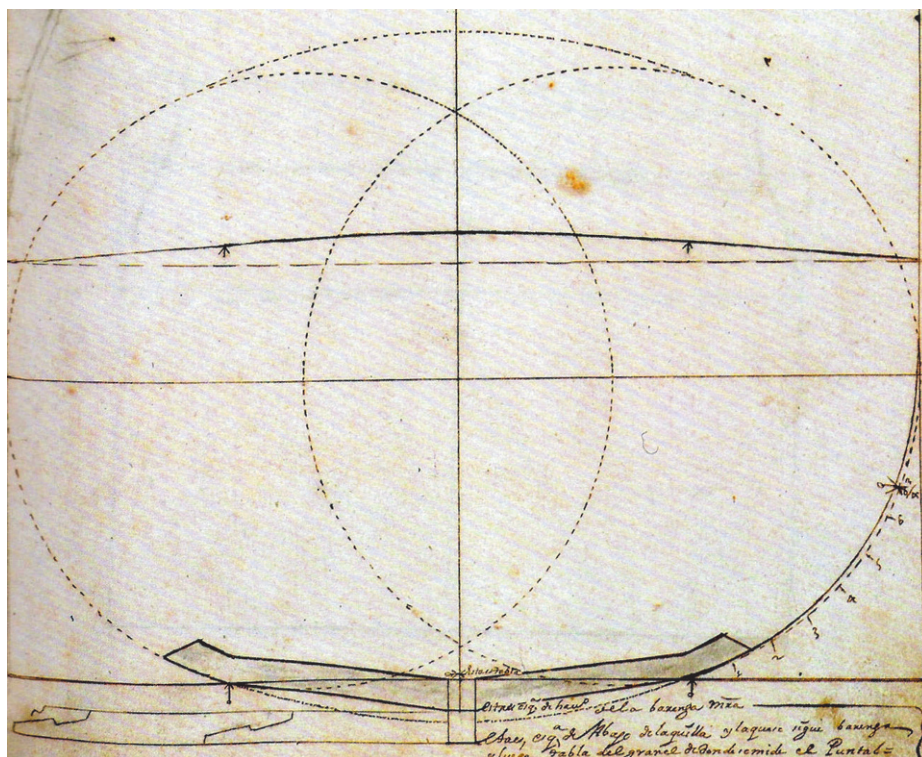


Fig. 5: Óvalo de doble círculo en GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar Reales*, 1992, p. 53.

(78) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco, APESTEGUI CARDENAL, Cruz y MIGUÉLEZ GARCÍA, Fernando: *Arte de Fabricar Reales. Edición comentada del Manuscrito original de don Antonio de Gaztañeta Yurribalzaga*. Lunweg, Barcelona, 1992, 235 pp. (t. I); el t. II, (139 pp.) es una reproducción facsímil del manuscrito original, y será citado como GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de.

Un año más tarde la Junta de Armadas volvió a estudiar el caso y el 16.3.1686 el secretario del Consejo de Guerra Gabriel Bernaldo de Quirós y Mazo de la Vega, I marqués de Monreal, ordenó a Iriarte acopiar los materiales necesarios para terminar los navíos *San Francisco* y *Almiranta*. Este documento aclara que no era la inexistencia de fondos la que motivaba la paralización de las obras:

«Aviendo dado cuenta el Almirante Nicolás de Gregorio, de que por falta de medios no se llevan al Astillero los Arboles y ligazones que están en los montes y han de servir para el Navío *San Francisco* y que no se trabaja en la Almiranta por no hallarse planes y ginoles de roble; Ha acordado la Junta de Armadas se diga a VM que ha estrañado mucho esta noticia, y que cómo puede haver esta falta de medios tiniendo VM rezivido tan antizipadamente todo el caudal que importa la fabrica de los dos Navíos, y el Patache que falta para el cumplimiento de el numero de que ha de contar la Escuadra de Guipuzcoa; prebiniéndose a VM que si por no haver medios prompts, se retardase la conclusión destos Vageles, se pasara a tomar la resolucion mas conveniente; y quelos planes y ginoles que faltan para la Almiranta respecto a que han de ser de la madera señalada en el asiento, debe VM buscarla y llebarla de donde la hubiere en cumplimiento de su obligazió y del recivo, y ejecutar de esta orden me avisara VM» (79).

A finales de ese mismo año Millán de Iriarte huyó a San Juan de Luz (a la vista del párrafo anterior parece obvio que la razón fue no poder justificar el gasto de las cantidades que se le habían abonado). La Corona decidió abandonar la construcción del patache y asumió directamente la terminación de la capitana y las construcciones de los dos galeones a través del almirante Nicolás de Gregorio (era Superintendente de las Fábricas de Colindres y Santoña desde 1684): para asistirle y aprender las técnicas de construcción naval se trasladó a Colindres Antonio de Gaztañeta (permaneció hasta 1691), lo que le dio ocasión de realizar a pie de grada buena parte de su citada obra *Arte de fabricar Reales*.

En junio de 1688 tomó el relevo de Gregorio Diego de Zaldívar, y a finales de 1689, tras la muerte de Soroa (considerado «el constructor más prestigioso de la cornisa cantábrica») (80), se hizo cargo de la fábrica su yerno Antonio de Amas, «gran Mathematico de gran comprehensión y famosas ydeas prendas todas dignas de mucha estimazió» (81). En cualquier caso estos incidentes no contribuyeron precisamente a acelerar los trabajos, y aunque en 1688 para evitar que la maestranza estuviera ociosa Zaldívar orde-

(79) AHPC, C, doc. 604.

(80) Junto a Miguel de Aristiguieta. SERRANO MANGAS, Fernando: *Realidad, ensayos...*, p. 235.

(81) Carta de 18.12.1689. AGS, GA, leg. 3801.

nó proseguir las obras en la almiranta conduciendo de los montes los materiales precisos (82), los principales esfuerzos se dirigieron a concluir y aprestar el *Nuestra Señora de la Concepción y las Ánimas*.

Poco se debió de hacer, pues a comienzos de 1690 se mandó a Zaldívar «preservar los dos Navios a cuya fabrica se dio principio en Colindres». Por su respuesta informando del estado de los mismos (83), sabemos que la almiranta necesitaba «tres Andanas de Vornales por Vanda, y para esto mucha tabla, que no ay alli sino es de Monte Corona, que dista 16 leguas». Parece claro que las obras se habían abandonado hacía años, y Zaldívar comunicaba que hasta que no volviera la maestranza al astillero y se enviaran los materiales necesarios «para obra de tal magnitud» poco podría hacer más que escorar de firme la almiranta, empernar todas las curvas del *San Francisco*, y alquitranar ambos vasos, «con lo cual se podrían mantener hasta que se determine su continuación, la cual combendria corriese por algun Asentista». Evidentemente, no tenía intención de desviar fondos de la capitana real a estas obras para no retrasar aún más su partida.

A principios de 1692 la Junta de Armadas ordenó a Jerónimo de Echeveste, un maestro constructor de galeones con cinco décadas de experiencia, pasar a Colindres a reconocer los bajeles para comprobar «el estado que oy tienen, sus medidas, que juicio hace dellos, que materiales necesitan para su perfeccion, que coste le parece podran tener para llegar a disposicion de botarse á la mar, considerando los materiales y maderas que hubiere, que informe de todo y de lo demas que en ello pudiere ofrecersele con la mayor distincion y claridad posible» (84).

Tras la botadura, el encargado a lo largo de 1698 y 1699 de concluir la fábrica de la almiranta como maestro mayor fue el vecino de Agüera Pedro Antonio de Oruña Montezillo (85). El 14.6.1699 Echeveste dio cuenta de que se había concluido la obra de crujía y jareta; «lo que toca a si se a de dejar este Vagel con esta obra, o se le ha de hechar tercera cubierta, esta cometido al Señor Don Henrique Henriquez» (86).

El *Santísima Trinidad* arqueó 1.665 toneladas (con un plan de 10½ codos) y partió de Santoña totalmente artillado con 80 piezas fabricadas en los Ingenios de Liérganes y la Cavada: 60 cañones de a 18 libras (9 de 42,5 quintales castellanos y 51 de 41,5) y 20 de a 10 (12 de 28 quintales y 70 libras y 8 de 25 quintales), además del habitual balerío compuesto por granadas, balas

(82) Se le iban a librar para ello 2.000 escudos. Zaldívar a la Junta de Armadas. Santoña, 19.9.1688. AGS, GA, leg. 3773.

(83) Carta de Zaldívar, de 15.1.1690. AGS, GA, leg. 3802.

(84) Junta del 10.1.1692: AGS, GA, leg. 3805. No se pudo botar por lo tanto ese año, como afirma el por otro lado muy documentado trabajo de GÓMEZ, Santiago: *Galeón Santísima Trinidad*. [en línea]: <www.todoababor.es/listado/navio-santisimatrinidad.htm>. [Consulta: 18.7.2009].

(85) AHPC, PN, leg. 1289, vol. 3, ante José Maquilón Ochoa. Madrid, 16.6.1698.

(86) Miembro del Consejo de Guerra, capitán general de Guipúzcoa (en ínterin) y encargado del apresto de la escuadra salida de Santoña en 1699. AGS, GA, leg. 3914.

rasas, enramadas, de punta de diamante y palanquetas de dos balas (87). Gobernado por Antonio Rodríguez, llevó también en sus bodegas 432 mosquetes con sus frascos y horquillas, fabricados en Vizcaya para ser entregados al mayordomo de la Artillería de la Armada del Océano (88).

Para los primeros años de 1690 el *San Francisco*, a tenor de la descripción de Gaztañeta, tenía echada tan sólo la primera cubierta (89). Se botó el 15.4.1695, aunque varó en la orilla opuesta del canal y fue preciso el concurso de chalupas de Laredo: de hecho, en 1699 se dijo que «de la Barada que dio el tiempo de su vote quedo quebrantado» (90).

Ese mismo año los artistas Dionisio de Pumera y Francisco del Campo pretendieron encargarse de la obra escultórica; desde el Consejo de Guerra se había enviado un dibujo que debía usarse como modelo (91). Como era habitual, se destinaban para la construcción fondos procedentes de las rentas reales del corregimiento, como las alcabalas o los derechos del papel sellado (92).

Su conclusión se realizó en la ría de Treto, lugar que a pesar de encontrarse al fondo de la bahía no estaba libre de las inclemencias climatológicas, puesto que el 28.4.1698 un temporal soltó todas sus amarras, lo que ponía al galeón en riesgo cierto de embarrancar; Sebastián Jijón, su capitán de Mar y Guerra, pidió toda la ayuda posible, y el Cabildo de Mareantes laredano de San Martín envió 40 hombres (no fueron necesarios los demás vecinos que luego acudieron) (93).

Su arqueo definitivo fue de 1.200 toneladas. Su armamento, fundido en Liérganes y La Cavada, era de 62 cañones: 24 de a 18 libras (20 de 42,5 quintales castellanos, el resto de 41,5), 22 de a 10 (de 28 quintales y 70 libras) y 16 de a 10 (5 de 20,5 quintales y 11 de 18 quintales y 25 libras) (94).

El Nuestra Señora de Tezanos y las Ánimas

El 13.12.1694 se firmó un asiento entre Pedro de la Riva Castañeda y el Rey para la fábrica en el astillero de Guarnizo de un navío de 700 toneladas en rosca para la Armada del Océano, a 25 ducados de plata por tonelada (95). Bajo la supervisión de Ignacio de Soroa, su constructor fue Miguel Agustín de Villanueva, de 1697 a junio de 1698 «Superintendente por Su Magestad de la

(87) Según inventario hecho el 16 de agosto por su maestre de Jarcia y Raciones, el capitán Diego de Castro. AGS, GA, leg. 3915. Sin embargo, FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera*, p. 235, afirma que partió sólo con 32 piezas.

(88) Según relación de 1-9. AGS, GA, leg. 3915.

(89) GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de: *Arte de fabricar...*, p. 70.

(90) Mateo del Haya a Ortiz Otalora. Cádiz, 16.10.1699. AGS, GA, leg. 3914.

(91) ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel Ángel: «Los artistas del Barroco en Cantabria», en *Estudios Trasmeranos I*. Ayuntamiento de Noja, Madrid, 2002, p. 82, nº. 15.

(92) Carta de pago por 362.000 maravedíes de vellón dada en Santander el 23.4.1696, ante Rodrigo de Verdad. AHPC, C, doc. 621.

(94) AHPC, CEM, leg. 13, doc. 4, muy deteriorado.

(95) Según inventario hecho el 4 de agosto por su maestre de Jarcia y Raciones, el capitán José de Piñera. AGS, GA, leg. 3915.

fabrica del vajel almiranta del astillero de Colindres y a cuyo cuidado esta Ygualmente el de la Ria de Guarnizo» (es decir, de todas las fábricas de las Cuatro Villas) y capitán de Mar y de Guerra gracias al préstamo de 25.000 pesos escudos de plata que hizo a la Corona (96).

Sólo tres meses después, el 21.3.1695, se envió Real Cédula al corregidor para que urgiera al asentista (97). En realidad el pago del primer tercio (que se empleaba para comenzar la corta, labra y acarreo de maderas) se retrasó exactamente un año, lo que obligó a De la Riva a adelantar las sumas necesarias para viajar a Guipúzcoa y traer más de 120 carpinteros que trabajaron 2.300 árboles de los montes de los alrededores (Castañeda, Igollo, San Salvador, Heras, Obregón, Camargo, Cianca, Azoños...) (98).

El segundo tercio, 8.499 ducados de plata (que incluían el aumento de tonelaje acordado, pues se reconoció que con las medidas que se le dieron el galeón iba a tener un porte de 860 toneladas), se le entregó en 10.1.1697 para que comenzara a entablar el barco y preparara los vasos para la botadura, que se produjo en junio. El último pago, 7.166 ducados, lo recibió el 4.7.1697, en el momento de ser entregado en el pozo de San Salvador, inmediato al lugar de fabricación. Como en realidad el barco arqueó 917,5 toneladas, De la Riva pretendió que se le pagaran esas 57 de más (99).

El 17.3.1698 se suscribió otro asiento con De la Riva para el apresto del galeón: 70 cureñas (tasada la unidad a 330 reales de vellón), «escultura dorada y pintada y demas obras» (823.847 maravedíes cobrados el 20.4.1698), arboladura ya en Santoña (en abril de 1699 recibió de Pedro de Pontejos 20.000 reales) y el resto del apresto (el 18.4.1702 recibió otros 24.024 reales de vellón) (100). La carpintería en blanco se contrató en 1698 con Juan del Cerro; ésta comprendía «la construcción de corredores, antepechos, molduras, cajones, capilla, camarotes, puertas, gallineros, bitácoras, retablar las puertas y todo lo demás que a dicha nave toque en este género de la labor de obra blanca» (101).

Con estos retrasos en los pagos no es de extrañar que en fecha tan avanzada como el 15.3.1699 el asentista aún no hubiera entregado parte de los herrajes y cureñas y anunciara que no lo haría hasta que no se le satisficiera todo lo que se le debía (102); ese mismo día, los ministros de las Cuatro Villas entregaron 22.000 reales para hacer 48 cureñas «y otras cosas para su dotazion» (103).

(96) AGS, CMC, 3.^a, leg. 3520, doc. 29.

(97) AHPC, PN, leg. 1289, vol. 4, ante José Maquilón Ochoa. Laredo, 8.5.1699.

(98) AHPC, C, doc. 620.

(99) MERCAPIDE COMPAINS, Nemesio: «Galeones y flotas del Cantábrico en el siglo XVII», en VV.AA., *Población y sociedad en la España cantábrica durante el siglo XVII*. Institución Cultural de Cantabria, Santander, 1985, p. 210.

(100) Documentos de Pedro de la Barrera, Depositario General de los efectos aplicados para la dotación de la Armada. AGS, CMC, 3.^a, leg. 3520, doc. 29.

(101) AGS, CMC, 3.^a, leg. 3520, doc. 29.

(102) MERCAPIDE COMPAINS, Nemesio: *Galeones y flotas...*, p. 211.

(103) Goitia a Ortiz de Otalora. AGS, GA, leg. 3914. Santoña, 15.3.1699.

En enero de 1699 se efectuó nuevo arqueo del galeón, a cargo del piloto mayor de la carrera Francisco Antonio del Horbe, quien sacó 5 toneladas menos que las del arqueo realizado por Sebastián de Iriarte y Pedro Sentestillano y 130 más que el del propio Agustín de Villanueva (104).

Pronto se hizo evidente que este galeón tenía un excesivo puntal (10,5 codos reales) respecto a su quilla de 54 codos. Para tratar de paliar este defecto, que mermaba mucho su capacidad marinera, la operación más habitual era el embono (105): se remitieron para ello 500 doblones, aunque por falta de tiempo éste no se pudo llevar a cabo en Guarnizo ni en Santoña, embarcándose en la flota este dinero para cubrir posibles gastos extraordinarios (106).

Este buque se aprovechó para transportar «Diez mill ochozientas y ochenta y quatro Valas Rasas de fierro colado» (de los calibres 40, 36, 24, 20, 16 y 12) fabricadas en La Cavada (107). El *Tezanos* se perdió en 1702 en el puerto de Veracruz, formando parte de una Flota de Azogues que trasladaba mercurio a Nueva España (108).

El Nuestra Señora de Begoña

El galeón estaba al cargo de María Antonia de Lezama y Axpee, asentista por fallecimiento de su marido Bartolomé de Arrieta Mascarúa (109). El maestro Domingo de Mutiozabal lo construyó en el astillero real de Zorroza, en la ría del Nervión, con un arqueo previsto de «887 toneladas, un codo, y octava parte de otro» (110). Según se fue conformando el vaso, la Junta solicitó uno nuevo a los Ministros de Armadas de Vizcaya, que remitieron en junio unas medidas que dieron «923 toneladas y cinco octavos», habiendo consistido esta diferencia «en el yerro que se padecio al tomar las medidas antecedentes» (111).

Los vasos para la botadura se finalizaron en febrero de 1699, «haviendose executado de 58 codos de largo, dandoles à su correspondencia el grueso con la mira de que puedan servir para Vageles de 60 codos de Quilla», y se botó al mes siguiente (112). A lo largo del mes de marzo el maestro mayor de arbola-

(104) Los ministros a Ortiz de Ojalora. AGS, GA, leg. 3914. Santoña, 15.3.1699.

(105) AGS, GA, leg. 3914. Sevilla, 6.1.1699.

(106) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco, APESTEGUI CARDENAL, Cruz y MIGUÉLEZ GARCÍA, Fernando: *Arte de fabricar...*, p. 23.

(107) AGS, GA, leg. 3915. 23.8.1699.

(108) Relación de Francisco de Montoya. AGS, GA, leg. 3915. Santoña, 1.9.1699.

(109) Autos del fiscal con su capitán de mar y guerra Martín de Vergara en AGI, Escribanía, leg. 188B.

(110) AGS, GA, leg. 3914.

(111) «Medidas del Galeon *Nuestra Señora de Begoña* que ha fabricado por Asiento y para la Armada Real del Océano Doña María Antonia de Lezama...», por José del Llano. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 22.1.1699.

(112) Y también son incluso los demás papeles que motivaron este segundo Arqueo. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 5.6.1699.

dura José de Iriberry fue trabajando en los cuatro palos principales y el 27 de abril se comenzó a carenar, calafatear las entrecubiertas y fabricar los lanchones, trabajos que se concluyeron a finales de mayo con el embarque de la artillería de mayor calibre, de 10 y 6 libras (113).

A finales de julio se bajó a Portugalete «a ponerle la colla», mientras llegaban los caudales para la «leva de Gente de Mar, y recluta de la Compañía de Mar y Guerra» (de 60 infantes) (114).

Como por desgracia era habitual en la construcción naval española, buena parte de los pertrechos (árboles, tablas, jarcia, motones, poleas, cables, anclas, lonas...) vino del extranjero, concretamente de Holanda; los ministros de las Cuatro Villas remitieron 25 doblones de a dos escudos de oro (1.500 reales de vellón) para los gastos del desembarco de dichos efectos(115).

La Junta afirmó que el galeón había salido con más toneladas por no haber seguido las medidas dadas; en junio se le quitó la supervisión general al superintendente de Fábricas de Vizcaya Carlos Irazagorría y Bilbao la Vieja para entregársela al capitán general de Guipúzcoa Enrique Enríquez (116) y el 12.8.1699 se multó para apresto de armadas a los responsables de su fábrica Irazagorría (con 200.000 maravedís) y Juan Salmón (con 100.000). Salmón fue preso inmediatamente en Santoña, y se había detenido también Mutiozábal (que estaba trabajando en los galeones de Salmón) y al maestro mayor de carpinteros de la Armada del Océano, Cristóbal Pinzón (117).

El *Begoña* salió de la barra de Portugalete la tarde del día 24 de agosto con la ayuda de 24 lanchas y con 298 tripulantes (en Santoña parte de ellos fue trasvasada a los otros galeones); cinco pataches metieron el lastre y lo aparejaron. Llegó felizmente a Santoña el día 26, por lo que se recompensó a su piloto mayor Juan Álvarez nombrándole Capitán de Mar (118).

Este navío, que montaba 64 cañones de hierro colado de las fábricas montañosas (24 de a 18 libras, 24 de a 10 y 16 de a 6), estuvo en permanente servicio en los años siguientes: entre 1703 y 1704 llevó a Veracruz 8.000 quintales de mercurio; fue capitana de la flota de Nueva España en 1706... (119).

(113) Relación del coste enviada por los Ministros de Armadas de Vizcaya a Ortiz de Otalora. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 27.2.1699.

(114) Cartas de Irazagorría a Ortiz de Otalora de 27.3.1699, 1.5.1699 y 1.6.1699. AGS, GA, leg. 3914.

(115) Irazagorría a Ortiz de Otalora. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 3.7.1699 y 4.7.1699.

(116) Los ministros de Vizcaya adjuntan relación con la distribución al por menor. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 4.12.1699.

(117) Irazagorría pidió explicaciones, ya que el rey le había encargado en 1698 la superintendencia de toda Vizcaya. AGS, GA, leg. 3914. Bilbao, 6.7.1699.

(118) En su defensa afirmaron que las medidas se las había dado Miguel Agustín de Villanueva. AGS, GA, leg. 3915.

(119) AGS, GA, leg. 3915.

Salida de la escuadra

El apresto de la almiranta, el *San Francisco* y el *Tezanos* corrió a cargo de Bernabé de Goitia, por orden de 20.6.1698 Superintendente de Fábricas de Cantabria, con jurisdicción sobre asentistas y ministros (120); para ello contó con el auxilio de Enrique Enríquez. En junio se recibieron de Cádiz 1.400 raciones en una fragata de Saint-Malo y un pingue inglés, que se sumaron a los bastimentos para 80 días que de cuenta de los ministros de las Cuatro Villas se proporcionó a los barcos (121).

El reino de Galicia había contribuido con el alistamiento de 400 plazas de mar (en agosto se envió desde Cedeira un patache con 150 hombres) (122), y al principado de Asturias le correspondían 200 plazas de mar para tripular la almiranta; de su leva y conducción a finales de septiembre de Gijón a Santoña se ocupó el corregidor José de Iriarte Ysunza, que declaró haber gastado 75.000 reales de vellón en estas dependencias (123).

Estas plazas (como las de Infantería) fueron cubiertas en proporción destacada por presidiarios, vagos y enfermos, por lo que en Cádiz la Junta manifestó que 200 habían pasado directamente al hospital y muchos marineros eran inútiles para el servicio, abogándose por su despido; es de resaltar el caso del *Begoña*, que presentó 102 enfermos, casi la mitad de su tripulación (124).

Gente de mar presente el 31.8.1699 en la escuadra salida de Santoña (AGS, GA, leg. 3915)							
Galeón	Oficiales	Reformados	Artilleros	Marineros	Grumetes	Pajes	Total
<i>Santísima Trinidad</i>	19	10	108	203	58	18	416
<i>San Francisco</i>	17	2	85	163	42	18	327
<i>Ntra. Sra. de Tezanos</i>	16	3	78	121	21	18	257
<i>Ntra. Sra. de Begoña</i>	17	4	98	89	30	12	250

La escuadra se puso al cargo del almirante Real Mateo del Haya, un veterano que entró en la Armada en 1642. Desde el 6 de septiembre estaba en el Fraile esperando el tiempo propicio; de hecho los vientos adecuados no soplaron hasta el 10, y el 12 ya había llegado a Lastres (125).

(120) GÓMEZ, Santiago: «Galeón *Santísima Trinidad* [en línea]».

(121) Agustín Rodríguez Márquez a Antonio Ortiz. AGS, GA, leg. 3915. Santoña, 24.6.1699.

(122) Bernabé de Goitia a Juan Eminente y comunicaciones de 9.9.1699. AGS, GA, leg. 3915. Madrid, 25.9.1699,

(123) AGS, GA, leg. 3915.

(124) Informe de 3.10.1699. AGS, GA, leg. 3914.

(125) AGS, GA, leg. 3914. En Cádiz había 1.200 individuos de Marinería e Infantería «sin haver Bagel ninguno en la Armada ni parte de su dependencia donde poderlos refugiar». Cádiz, 12.10.1699.

Ya antes de su partida la fabricación de los galeones había suscitado recelos: Enrique Enríquez envía a Ortiz de Otorola «cuatro piezas de Autos sobre la calidad de la fábrica de la almiranta, *San Francisco*, la *Begoña* y el que está ejecutando Don Juan Salmón, y con dos informes que van aquí, tocantes a éste último y a la *Tezanos*» (126).

Los recelos se centraron en los dos últimos. Llegados a Cádiz, se dio orden al almirante general Pedro Fernández de Navarrete de convocar junta para reconocerlos. La formaron el presidente de la Casa de Contratación, el gobernador de la almiranta, los capitanes de los otros galeones, los capitanes de la maestranza del Océano (Gaztañeta) e Indias (Garrote) y los ministros mayores de la Armada de Indias, «expresando por menor, lo que han declarado los sujetos que concurrieron a esta diligencia...» (127).

Del Haya hizo presente lo «ymperfecto de su fabrica y medidas tan yrrregulares y desproporcionadas», además de «otras nulidades experimentadas en la navegazion que podran ocasionar à mi zelo y aplicazion la ynfelicidad de verse en terminos de lamentar alguna desgracia» (128). Por su parte, la Junta de Cabos de la Armada reiteró que, de «los quatro vajeles de Cantabria», el *Tezanos* y el *Begoña* necesitaban embonarse (129).

Sin embargo, los maestros y constructores declararon «estar fabricados con toda perfeccion, y fortaleza, de buen material y grosor empernados, y fortificados sin defecto alguno, y ajustados a las medidas que se dieron para su fabrica». Las medidas del *Tezanos* y el *Begoña* «asientan ser desproporcionadas incapaces para montar 60 piezas de artilleria, pues lo corto de la quilla, crecido puntal poco plan, y manga, los hacen alterosos; y de poco agua [en que se fundaron para ignobar en las medidas del Vagel que se comenzó a fabricar en Zorroza del asiento de Dn Juan Salmon]» (130).

Estos informes sobre defectos de fabricación, sumados a los de los respectivos capitanes, fueron remitidos el 24.10.1699 a la Junta de Armadas para que se procediera «a la averiguacion y castigo de los culpados» (131). La Junta impuso sanciones «que sirvan de escarmiento para que en lo venidero no incurran ellos ni otros en semejantes inconvenientes tan del deservizio de S.M. y de su Real Hacienda, por lo que se dize y escribe de los Vajeles *Tezanos* y *Vegoña*» (132).

La escuadra del Darién, 1700

Aunque la misión fundamental de la Armada del Océano era patrullar las costas peninsulares y del norte de Europa, cuando las necesidades lo requerían

(126) AGS, GA, leg. 3914. San Sebastián, 18.9.1699.

(127) Enrique Enríquez a Antonio Ortiz. AGS, GA, leg. 3915. San Sebastián, 15.9.1699.

(128) AGS, GA, leg. 3914. Cádiz, 16.10.1699.

(129) Con fecha 16.10.1699 envió copia resumida de su parecer al duque del Infantado: Archivo Histórico Nacional, Osuna, ct. 121, doc. 6.

(130) AGS, GA, leg. 3914. Cádiz, 16.10.1699.

(131) Informe de Enrique Enríquez, de 3.12.1699. AGS, GA, leg. 3914.

(132) AGS, GA, leg. 3914. San Lorenzo, 24.10.1699.

podía llevar a cabo otros cometidos, como aguardar en las Azores a las flotas americanas para darles escolta hasta Cádiz o incluso acompañarlas al Nuevo Mundo (133).

No es de extrañar entonces que estos galeones fueran agregados a la escuadra formada en 1700 para desalojar a los escoceses de sus asentamientos en el Darién (134). Bajo el mando de Fernández de Navarrete, estuvo compuesta por el *Nuestra Señora de la Concepción* y las *Ánimas*, el *Santísima Trinidad*, tres navíos de la escuadra del general Martín Aranguren (capitana *Nuestra Señora del Carmen*, almiranta y patache *Santa Cruz*), los navíos *San Antonio de Padua* y *El León Blanco*, la fragata *San Antonio*, la naveta *Nuestra Señora del Carmen*, la urca *San Ignacio* para servir de pingue, el patache de fuego de la Armada del Océano *Azucena*, dos barcos luengos y una fragata mediana(135). El *Tezanos* y el *Begoña* (que entraron en astillero para realizarles el embono y otras obras), destinados como capitana y almiranta de la flota de Galeones, partirían más tarde escoltando la flota de Tierra Firme (136).

Se carenó la capitana y se hicieron obras en la almiranta, si bien Navarrete estimaba que se podían haber omitido «para evitar gastos inútiles» (137). Aunque la Junta ordenó a última hora que no zarparan de Cádiz y que fueran desarmados para completar el alistamiento del resto de la escuadra, el almirante general los incluyó en la expedición (138).

Conclusiones

Lo sucedido con el asiento de cuatro galeones firmado con José López de Iriarte en 1675 es una buena prueba de la crisis en que se sumió la construcción naval para la corona durante el reinado de Carlos II. El mismo se finalizó en 1699, si bien es cierto que desde 1687 todas las obras se realizaron por administración al huir el asentista. Los datos apuntan a que se construyeron los cuatro galeones proyectados, en contra de lo que se viene afirmando.

La fidelidad a unos modelos que respondían a las necesidades del imperio ultramarino (a causa de la función mixta de escolta y transporte de mercancías o metales preciosos para la que se concebían) explica que la otrora imponente

(133) Sesión de 19.12.1699. AGS, GA, leg. 3915.

(134) SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. Banco de España, Madrid, 1989, efectúa en las pp. 48-53 un detallado recorrido por la primera mitad del siglo XVII.

(135) Real Cédula al virrey del Perú comunicándole las disposiciones tomadas sobre el particular. Madrid, 15.7.1699. AGI, Panamá, 243, leg. 2, fols. 87r-105r. Cuando llegó la expedición los escoceses ya habían abandonado esas costas.

(136) El Consejo de Indias a Fernández de Navarrete. AGI, Panamá, 243, leg. 3, fols. 261r-262v. Madrid, 3.4.1700.

(137) AGI, Panamá, 243, leg. 3, fols. 54v-55r y 234v-236r. Madrid, 23.3.1700.

(138) El secretario del Consejo de Indias Martín de Sierralta a Fernández de Navarrete. AGI, Panamá, 243, leg. 3, fols. 30v-31r. Madrid, 1.12.1699.

máquina bélica hispánica se revelará a finales del XVII obsoleta técnicamente hablando y superada por las construcciones inglesas y francesas (139).

Los diseños sufrían variaciones estructurales (a veces varias sucesivas) una vez empezadas las obras, los vasos estaban un tiempo excesivo en las gradas y a flote esperando su conclusión, la disposición de la arboladura en muchos casos no era la idónea, el producto final resultaba extraordinariamente caro y la industria naval dependía casi en absoluto de proveedores extranjeros. Y a todo ello se sumaba la escasa cualificación de los capitanes de mar y guerra, que compraban sus cargos por las altas ganancias que ello les reportaba.

La mejor prueba para comprobar la idoneidad de un buque es su comportamiento en la mar. En su primera singladura la capitana real de Colindres, que debería ser la más perfecta máquina de guerra naval y símbolo del poder de la monarquía, estuvo a punto de naufragar al perder toda su arboladura salvo los cuatro palos principales, y los peritos afirmaron que «era yncapaz para servir en la Armada por lo ymperfeccionado de su fábrica, y estar fuera de las medidas que a su Buque corresponden según arte» (140).

(139) El secretario del Consejo de Indias Domingo López a Eguía. AGI, Panamá, 243, leg. 4, fol. 220. Madrid, 21.5.1700. GÓMEZ, Santiago: *Navío Nuestra Señora...*, [en línea].

(140) FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: «Gaztañeta arquitecto naval», en VV.AA., *Antoñio de Gaztañeta, 1656-1728*. Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, 1992, pp. 29-31.

(141) Los maestros fueron Jerónimo y Miguel de Echeveste y Juan de Arriola. AGS, GA, leg. 3805.