

UN PROYECTO NAVAL EN LA PERSPECTIVA DE LA CRISIS DE 1635 (*)

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Universidad Complutense

Si hemos de creer a Felipe IV, cuando a comienzos de asumir las responsabilidades de gobierno de la monarquía hispánica, confesaba disponer de tan sólo cinco barcos, tendremos que concluir que la situación más que preocupante, era dramática. Con sus posesiones desperdigadas por casi todo el mundo, para la Corona constituía una imperiosa necesidad disponer de una armada que le permitiera afrontar con posibilidades de éxito los ataques enemigos y proteger adecuadamente sus territorios y sus habitantes (1). Tampoco puede constituir una sorpresa que remediar semejante situación fuera una de las primeras preocupaciones del rey y de su valido, el conde-duque de Olivares.

El gobierno de Olivares, entre la plenitud y la crisis

Se ha señalado como «periodo decisivo» del gobierno de Olivares los años 1627-1629, precedido de la etapa que discurre entre 1621 y 1627 —en la que se persigue la consecución de la «reforma general»— y al que siguió el periodo final de 1627 a 1643 —«de desengaño y, al final, de catástrofe»—. Por lo que respecta a ese periodo decisivo, sus claves pueden presentarse así:

«son los años (...) en los que por motivos varios se sacrificaron de manera definitiva los deseos de reforma a las exigencias de la guerra. El discurso presentado por el Rey al Consejo de Castilla en octubre de 1627 ofrecía un panorama optimista de los logros de los primeros años del reinado. Sin embargo, y a pesar del imponente catálogo de los éxitos del gobierno y de las victo-

(*) Este trabajo se inscribe en el proyecto de investigación «Las guardas y el estudio del dispositivo militar de la España de los Austrias», con referencia HUM 2005-06363, financiado por el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

(1) Para una visión general de la organización naval de la Monarquía Hispánica y sus diferentes armadas, remitimos a los trabajos de PI CORRALES, M. de P.: «La Armada en el siglo XVII», en ALCALÁ-ZAMORA, J., y BELENGUER, E. (coords.): *Calderón de la Barca y la España del Barroco*, t. II; Madrid, 2001, pp. 131-156; *idem*: «La Armada de los Austrias», en *Estudis*, núm. 27, 2001, pp. 23-52. En ellos encontrará el lector referencias bibliográficas para profundizar en el tema si lo desea. Véase también MIRA CABALLOS, E.: *Las armadas imperiales. La guerra en el mar en tiempos de Carlos V y Felipe II*. La Esfera de los Libros, Madrid, 2005.

rias de las armas españolas, había en Castilla un malestar, especialmente por la fuerte presión tributaria y los altos precios, del que era muy consciente el conde-duque. Determinado a evitar una baja de la moneda de vellón, como deseaba Olivares, el Consejo de Castilla intentó frenar la subida de los precios por medio de una tasa general que resultó desastrosa para la vida económica castellana. No se arregló el asunto hasta el 7 de agosto de 1628, en que las negociaciones entre el Rey y las Cortes reunidas en Madrid, hicieron posible un compromiso que permitió reducir a la mitad el valor nominal de la moneda de vellón» (2).

Nos interesa este planteamiento porque es una especie de bisagra entre la línea de política exterior registrada en los años anteriores y el desplazamiento hacia un belicismo creciente que hace pasar a primer plano la «reforma en tiempo de guerra» —como la califican los dos autores citados—. Este deslizamiento que tiene una fecha clave: 1635, año de la declaración de guerra de Francia y año en que se trata de la viabilidad de un proyecto naval que encarga Olivares a un experimentado profesional vasco y que es el objeto principal de estas páginas (3).

En efecto. La génesis de tal proyecto —el cual parece que no superó la fase de diseño, razón por la que nosotros lo denominaremos indistintamente diseño o proyecto— hemos de situarla en un contexto de preocupación por la progresiva decadencia naval que se venía experimentando desde fines del reinado de Felipe II y se continúa de manera imparable con su hijo y sucesor; una decadencia que se imputaba a la disminución del comercio y de las pesquerías y al «pacifismo» de Lerma y del rey (4). Pero el problema no pasó inadvertido para algunos políticos experimentados, como el duque de Gondomar, que veía con inquietud el progreso naval inglés y así lo manifestó en 1616 al rey y al Consejo de Estado sin que se le escuchara, si bien sus argumentos son iguales a los esgrimidos por Olivares años después, recomendando que se favoreciera la armada y la profesión marinera. En cualquier caso, Gondomar no era el único en pensar así, por lo que ni sus argumentos ni los similares del conde-duque ofrecen novedad alguna, pese a que la situación no

(2) ELLIOTT, J. H., y PEÑA, J. F. de la: *Memoriales y cartas del Conde Duque de Olivares*, t. II. Madrid, 1981, p. XIII.

(3) He de manifestar mi agradecimiento a la preciosa colaboración que me ha prestado Fernando Berenguer en el estudio y análisis del proyecto que nos ocupa. Sin su valiosa ayuda, el adecuado análisis pormenorizado de sus diferentes elementos no me hubiera sido posible. Sirva este reconocimiento expreso como muestra de mi gratitud.

(4) Para estas cuestiones, en las que no vamos a detenernos, remitimos, entre otros, a ALLEN, P.C.: *Felipe III y la pax hispánica, 1598-1621*, Madrid, 2001; GARCÍA GARCÍA, B.: «Pacifismo y reforma en la política exterior del duque de Lerma (1598-1618). Apuntes para un renovación historiográfica pendiente», en *Cuadernos de Historia Moderna*, núm. 12, 1991, pp. 207-222; *La Pax Hispánica: Política exterior del Duque de Lerma*; Lovaina, 1996 *idem*: «El periodo de la Pax Hispánica en el reinado de Felipe III. La retórica de la paz en la imagen del valido», en ALCALÁ-ZAMORA, J., y BELENGUER, E. (coords.): *Calderón de la Barca y la España del Barroco*, vol. II. Madrid, 2001, pp. 57-96, y STARDLING, R.A.: *Felipe IV y el gobierno de España, 1621-1665*. Madrid, 1989.

admitía paliativos por su gravedad. En efecto, estaba claro que por entonces no sólo crecía la flota inglesa, sino también la holandesa y la de Turquía y sus aliados, un crecimiento que alarmaba a Martín de Aróstegui, quien así lo proclamaba sin ambages en 1617.

Pero la inercia se mantendría hasta el reinado siguiente, en el que casi inmediatamente se reactivó el curso (5), pues en las Cortes de 1604 se aprobó la concesión de unas licencias para esta actividad, cuya eficacia quedó muy pronto limitada al firmarse la paz con Inglaterra y la tregua con Holanda, con lo que el curso quedó autorizado sólo contra turcos, berberiscos y corsarios de otras nacionalidades (6). La ordenanza de 24 de diciembre de 1621 autorizaba nuevamente esta actividad a los naturales de los reinos peninsulares, pero su acción no experimentó gran aumento, en comparación con el dinamismo de los corsarios de Dunkerque y las Gravelinas (7).

Al año siguiente, se tomó una iniciativa de cierta envergadura con la creación en enero de una Junta con Olivares al frente, Aróstegui como secretario y don Juan de Pedroso, don Miguel de Ipeñarrieta, don Fernando Girón y don Diego Brochero como vocales. En realidad, más que una creación, lo que hacía el Conde-Duque era reflotar la Junta de Armadas, cuya desigual trayectoria conocemos bien:

«Por dos cédulas de 6 y 25 de agosto de 1593, Felipe II dispuso que todo lo proveniente de Indias en concepto de arbitrios se reservase en caja aparte para la armada, separando un millón de ducados para ese fin. El organismo encargado de gestionar este proyecto fue una Junta constituía en 1594 y que recibiría el nombre de Junta de Armada del Océano...

»Aproximadamente hacia 1605 la Junta de Armadas, manejada por Franqueza y Ramírez de Prado apoyados por buena parte del Consejo de Estado, desaconsejaba que la Corona siguiese armando barcos de guerra directamente... Finalmente, tras el establecimiento de la tregua con los holandeses, y la subsiguiente disminución de la presión para la flota española, se volvió al principio de dotar los buques reales directamente. Consecuencia de todas estas críticas la Junta de Armadas desapareció [a comienzos de 1607]...

»En 1622 la Junta de Armadas sería restablecida con facultades muy amplias que se extendían a todos los aspectos relacionados con los barcos de guerra del Atlántico: la fabricación y compra de nuevos buques y el equipa-

(5) Una visión panorámica de este fenómeno se halla, en *Piratería y curso en la Edad Moderna*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm 46, 2004.

(6) El lector encontrará información complementaria sobre estos años y el proceso en el que están situados en GOODMAN, D.: *Spanish naval power, 1589-1665, Reconstruction and defeat*, Cambridge, 1997; STARDLING, R.A.: *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, 1992; THOMPSON, IAA. en *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, 1981; *idem*: «Aspectos de la organización naval y militar durante el Ministerio de Olivares», en *La España del Conde Duque de Olivares*, Valladolid, 1987.

(7) Para estas cuestiones, vid. ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, J.: *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Barcelona. 1975, pp. 162 y ss.

miento de armadas, la provisión de los víveres y armamento; corría por ella el nombramiento de los oficiales y señalaba el número de gente que debían componerlas» (8).

De lo que supone el establecimiento de la junta y de su significación para las reformas navales, se ha escrito:

«La adecuación de las reformas navales a los nuevos tiempos fue una tarea que quedó encomendada a una Junta reunida bajo la presidencia del valido y formada por miembros de los Consejos de Guerra y Hacienda, así como el Secretario del Rey, Martín de Aróstegui que habían recogido los pareceres de arbitristas y marinos y los habían expresado en un informe. Dicho informe aconsejaba que las escuadras navales de las regiones marítimas de España se financiaran con recursos locales al igual que detallaba las sugerencias para proceder a la recluta y preparación de los marineros» (9).

Pues bien, entre las primeras medidas de la junta estaba reforzar la armada del Mar Océano, para lo que decidió armar 46 buques de guerra españoles, 22 flamencos y 10 portugueses, cuyas misiones serían proteger el estrecho de Gibraltar y vigilar el Atlántico (10), todo ello en un amplio contexto de rearme:

«El esfuerzo de los astilleros españoles fue considerable; y en el caso de los flamencos, aunque en un principio dicho esfuerzo se manifestó adverso a la causa española contra los holandeses y sus aliados, y las reservas financieras revelaron su insuficiencia frente a los continuados ataques de sus adversarios, la armada de Flandes pudo desquitarse en la brillante operación naval de 1625, logrando aumentar considerablemente su prestigio. Además, el celo y denuedo de aquellos años dio como resultado notables victorias sobre corsarios, argelinos, berberiscos, ingleses y franceses también en otros escenarios navales» (11).

Por lo demás, la Junta de Armadas gozó de gran predicamento durante el gobierno del Conde-Duque, saliendo reforzada incluso de la crisis de 1643 y se mantuvo hasta finales de siglo prácticamente, siendo la máxima célula deliberativa sobre la política naval española en Europa (12), pues no en vano esta Junta es el recurso administrativo que se arbitra para atender las necesidades navales del despliegue militar español.

(8) BALTAR RODRÍGUEZ, J.F.: *Las Juntas de Gobierno en la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)*. Madrid, 1998, pp. 352-353.

(9) PI CORRALES, M. de P.: «La Armada en el siglo XVII», p. 141.

(10) Vid. FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, vol. IV. Madrid, 1972, pp. 10, y CARRERA PUJAL: *Historia de la economía española*, t. I. Barcelona, 1943, pp. 488 y ss.

(11) PI CORRALES, «La Armada en el siglo XVII», p. 141.

(12) BALTAR: *op. cit.*, pp. 356 y ss.

«Es un organismo administrativo... El equipamiento de armadas, y las labores anejas, se sustrajeron al Consejo de Guerra y se encomendaron a una comisión especial en aras del mejor funcionamiento, ejecutividad y rapidez de los asuntos. En esa materia de gobierno la Junta actuaría con plena autoridad como máximo órgano responsable, aunque en ocasiones sus decisiones fuesen estudiadas y revisadas en las juntas celebradas en casa de Olivares» (13).

Las cuestiones relativas a la organización naval de la Monarquía, desde el régimen de las escuadras y de los navíos de guerra hasta el corso, pasando por la estimación de la capacidad contributiva de cada provincia en relación con la armada y demás asuntos relacionados con la marina van a ir cristalizando en una serie de órdenes, cédulas e instrucciones hasta culminar en la reglamentación general que suponen las Ordenanzas de 1633 (14), de contenido extenso y minucioso —contienen 401 artículos—, en el que se regulaban los más variados aspectos de la organización naval. En su articulado se establece la forma y uso de banderas y gallardetes, se marcan los procedimientos para la regularización de los gastos, libranzas y cartas de pago, la compra de bastimentos, elección del personal embarcado, los desembolsos para la compra o fabricación de municiones, las ventajas que disfrutarían los hombres y cómo las cobrarían... Además de las cuestiones «técnicas», es decir, manera de tripular las embarcaciones, la admisión de la gente y los requisitos que deberían reunir los elegidos, las clases y uso del armamento, la función de las diversas clases de navíos...

Por las fechas en que se publicaron las Ordenanzas, parece que ya se estaban comprobando los buenos resultados que el sistema de asientos daba en la industria naval, una práctica que tenía como objetivo inicial el levantamiento de una armada de 66 navíos y que el Conde-Duque utilizó como recurso a lo largo de su valimiento, complementado con la fundación de compañías. Los objetivos de esta clase de asientos eran crear una fuerza naval que neutralizara los progresos enemigos en el mar, mientras que las compañías buscaban reducir su comercio al tiempo que el fomento del propio. Dos objetivos, pues, íntimamente unidos y complementarios.

En esta onda, se recuperan los argumentos que Juan de Pedroso esgrimiera en el reinado de Felipe III, particularmente su propuesta de crear un Consejo de Comercio, dependiente del de Guerra y Estado, cuyos componentes procederían del mundo de los negocios y estarían bajo la presidencia de un superintendente o cónsul supremo. La actividad del Consejo se complementaría con la labor que deberían realizar unas juntas de nueva creación, que se ubicarían en los lugares más idóneos de la península ibérica, de la itálica y de Flandes, compuestas por hombres de negocios, con el cometido de contribuir a restaurar y fomentar el comercio, tan entorpecido y en regresión a causa de la activi-

(13) *Ibidem*, pp. 358-359.

(14) Fueron publicadas en enero de 1633 como *Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada de la Mar Océano*.

dad hostil de los enemigos de la Monarquía. Apuntando especialmente a los holandeses, se pone en marcha una medida de la que se esperaban grandes resultados: la creación del Almirantazgo de los Países Septentrionales —o de Sevilla—, formado por «los naturales de las provincias obedientes de Flandes y Alemania que comerciaban con Andalucía» (15).

Pero todos estos intentos tuvieron un éxito muy limitado, y tampoco conoció mejor suerte tuvo la propuesta del Conde-Duque a los catalanes en las Cortes de 1626 reunidas en Barcelona. Esta propuesta, que resucitaría en 1630 en el Consejo de Portugal, consistía básicamente en la creación de una compañía de comercio con Levante a fin de recuperar los mercados mediterráneos. Pero la falta de éxito no desanimó al impulsor de tales empresas, quien siguió con su actividad en pro del comercio y de la flota en los años en torno al que se elabora el diseño que es motivo de estas páginas. En este sentido, el esfuerzo para enmendar la situación fue especialmente intenso entre 1629 y 1631:

«Sin duda, y en términos generales, las actuaciones en los años posteriores hasta el revés de 1639 pusieron de relieve que las escuadras españolas estuvieron mejor dispuestas y más completas que en los días más grandiosos de Felipe II, ocasión que ya no volverían a repetir. En ese año, el desastre de la Armada del Mar Océano en Las Dunas, en el que el almirante Oquendo sucumbió ante las superiores fuerzas del mando holandés, y la pérdida de otra escuadra en aguas del Brasil hizo tambalear seriamente la estructura naval española, que quedó tocada» (16).

Y, en cuanto a la estructura naval de la Monarquía Hispánica, estaba articulada básicamente de la siguiente forma (17):

- Las *Escuadras de Galeras*: destinadas en el Mediterráneo, eran la de la *Guarda del Estrecho*, la de *Galeras de España*, la de *Génova* y la de *Nápoles y Sicilia*, además de otras galeras de particulares que se tenían en asiento.
- La *Armada del Mar Océano*, cuya acción se centraba en el Atlántico norte, para proteger las costas peninsulares y las armadas y flotas de la Carrera de Indias
- La *Armada de Flandes*, que cubría el canal de la Mancha y el Mar del Norte, con bases en Dunquerque y Ostende.
- La *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias*, o de la *Carrera de Indias* o de *Galeones de Tierra Firme*, cuyo cometido era vigilar el Atlántico a la altura de las Azores y escoltaba a la Flota de Tierra Firme.

(15) DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: «El Almirantazgo de los Países Septentrionales y la política económica de Felipe IV», en *Hispania*, vol. XXVII, 1947, pp. 5 y ss. Vid. también el volumen *La Institución del Almirantazgo en España*. Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 42, Madrid, 2003.

(16) PI CORRALES, «La Armada en el siglo XVII», p. 145.

(17) El lector encontrará una clasificación más pormenorizada en la ya citada obra de Mira Caballlos, *Las armadas imperiales*.

- La *Armada de Barlovento*, que protegía el área caribeña para librarla de piratas e impedir el comercio ilícito
- La *Armada del Mar del Sur*, la cual situada en el Pacífico, protegía las comunicaciones entre el istmo de Panamá y el virreinato del Perú, para garantizar los correos y la seguridad en el envío de capitales.

Propuesta del Conde-Duque y proyecto de Juan de Amassa

En el ambiente que acabamos de esbozar se enmarca una propuesta del conde-duque de Olivares de indudable interés. Para llevarla a la práctica contaba con la pericia y la experiencia del vasco Juan de Amassa. Don Gaspar de Guzmán quería disponer de una embarcación pretrechada con 12 cañones de grueso calibre y capaz de transportar 150 mosqueteros; además debería tener poco calado (no había de superar los cinco palmos [18]), con objeto de que pudiera aproximarse a tierra en playas poco profundas y navegar por aguas bajas, sin que tales condiciones o cualidades estorbaran su navegación en aguas profundas cuando fuera necesario emplearla en travesías largas de larga distancia.

Como hemos dicho, el experto encargado de traducir en la práctica el deseo del Conde-Duque fue Juan de Amassa, que presenta su diseño recogiendo la traza y las indicaciones del válido, añadiendo aclaraciones como que la embarcación proyectada podía dotarse con velas apropiadas al mar donde fuera a ser utilizada, velas que serían cuadradas en el océano o latinas en el Mediterráneo, además de equipársela entre las portas de la artillería con ocho remos por banda, para ser utilizados cuando no soplara el viento o en maniobras como doblar una punta, entrar y salir de un puerto, aproximarse a tierra lentamente y controlando la maniobra, ganar un barlovento (maniobra consistente en situar la nave de forma que el otro buque quede a sotavento y de manera que se pudiera abarloar sobre él), pero es mejor que conozcamos en

(18) Las medidas de longitud castellanas en 1635 y sus equivalencias en centímetros eran:

- la vara castellana: 83,59 cm.
- el palmo: 20,9 cm.
- el codo real o de ribera: 57,47 cm.

Sin embargo, en el último párrafo del documento que vamos a comentar se dice de manera clara que la medida de cada palmo es igual a la tercera parte de una vara castellana, por lo que debemos considerar que cada palmo mide 27,86 centímetros.

También conviene que tengamos presentes los siguientes términos:

CALADO o profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida del barco.

MANGA o anchura mayor del buque.

PLAN o parte inferior y más ancha del fondo de un buque en la bodega.

PUNTAL o altura de la nave desde su plan hasta la cubierta superior o principal.

QUILLA o pieza de madera que va de popa a proa por la parte inferior del buque y donde se asienta toda su armazón.

ESLORA o longitud que tiene la nave sobre la cubierta superior o principal desde la roda (proa) al codaste (popa).

detalle la propuesta de Amassa (19). Veamos en qué consiste exactamente el referido plan (20):

«Proposición del Señor Conde Duque de San Lucar la mayor, de que se dessea una fábrica de navío chato, *que no pesque más de cinco palmos* (21) de agua para poder acercarse a tierra a donde ay poca agua, que sirva doze piezas de artillería gruesa y que tenga capacidad para ciento y cincuenta mosqueteros y quando se ofrezca hazer un tránsito pueda navegar sin embargo de la poca agua que ha de pescar.

»Para llevar Artillería gruesa por lo menos *necesita de doze codos de manga* (22) y a este respecto se le porman las medidas para alcanzar lo que se pretende.

»Para pescar poco agua cualquier vagel *ha de tener mucha quilla mucho plan y poco puntal* (23), porque con la mucha quilla viene a pescar tanta agua en la longitud como con el mucho puntal en la profundidad, con que se viene a alcanzar el mismo efecto para navegar y en los temporales que se ofrezieren en la navegacion coxera con la quilla larga dos y tres olas señoreándose sobre ellas con su largor, y con la *distancia desde el árbol mayor al triangulo* (24) sin que se puedan estorbar los aparejos y velas unos a otros coxeran mucho viento y serán ligeros y para sustentar velas y tenerse a la bolina mejor se le porna una quilla postiza para que haga más pala y resistencia, para lo qual me parece que lleve tres mangas y media de *quilla limpia* (25) que son 42 codos.

»De plan las tres cuartas partes de manga de punto a punto (26) que son 9 codos.

(19) No nos resistimos a recoger literalmente el proyecto presentado por Juan de Amassa y destacaremos en negrita aquellos extremos que nos parece conveniente aclarar para su mejor y correcta intelección, lo que haremos en las correspondientes notas aún a riesgo de ser reiterativo.

(20) En el Archivo General de Simancas (Estado, leg. 2.655) se encuentra la documentación que aquí manejamos. Entre los documentos consultados hay dos copias del proyecto que vamos a comentar, junto con la justificación que hace el mismo Amassa de su plan y las consultas celebradas días después. En las citas siguientes relativas a estos documentos nos limitaremos a indicar de qué documento se trata y su fecha. El escrito que contiene la descripción del navío que nos ocupa es de 17 de febrero de 1635.

(21) Es decir, la parte del barco sumergida en el agua no debe sobrepasar los cinco palmos de profundidad, que según las correspondencias establecidas equivalen a 1,393 metros.

(22) El buque debe tener al menos 12 codos, es decir, 6,888 m de anchura para poder llevar artillería gruesa.

(23) O sea, se afirma que las naves de poco calado debían tener una gran *quilla* (longitud de popa a proa por la parte inferior del buque), mucho *plan* (anchura de la parte inferior y más ancha de un buque en la bodega) y poco *puntal* (altura de la nave desde su plan a la cubierta superior o principal). Es decir, deben tener un casco largo, ancho y bajo.

(24) Es la distancia entre el palo mayor y la proa de la nave, cuya forma se parece a un triángulo.

(25) Es la longitud de un buque en función de la longitud de su quilla.

(26) Es decir, el plan (anchura de la parte inferior y más ancha del buque en la bodega) debe ser igual a las tres cuartas partes de la manga (anchura mayor del buque). Como en el navío proyectado el plan mide nueve codos, esa medida equivale a las tres cuartas partes de la manga, que mide 12 codos.

»De puntal la terçia parte hasta la cubierta (27) que son quatro codos. Y la primera cinta en dos codos y medio, que es hasta donde pescara el agua y el codo y medio restante a la cubierta de mareaje (28), para jugar la artillería, y de la cubierta arriba otro codo y medio de obra muerta, el medio codo de la cubierta a la porta, y el codo restante para la misma porta (29)

»De lanzamiento de proa o de branque (30) tanto como de puntal que son quatro codos ysa (sic) calle con su codillo la Gorja lançante (31).

»De lanzadura de codaste (32) la quarta parte del puntal que es un codo porque quanto menos lanzamiento es mas fortaleza y tomara mas fuerza el timón (33).

»De jugo de popa (34) seis codos que es la mitad de la manga sacándola llena para que tenga buen susten y no cale. (35)

(27) El puntal (altura de la nave desde su plan hasta la cubierta superior o principal) ha de ser igual a la tercera parte de la manga (anchura mayor del buque). O sea, el puntal mide cuatro codos, es decir, la tercera parte de la medida de la manga, que hace 12 codos.

(28) Se denominan «cintas» los maderos que van por fuera del costado del buque desde proa a popa, cuya función es reforzar la tablazón. La cubierta de mareaje es la superior.

La primera cinta está situada en el costado de la nave, a dos codos y medio de altura desde el plan (parte inferior y más ancha del fondo del buque en la bodega), y hace de línea de flotación, separando la parte sumergida de la nave (obra viva) de la que asoma fuera del agua (obra muerta).

Desde la primera cinta o línea de flotación hasta la cubierta de mareaje o cubierta superior hay un codo y medio de altura. Pues bien, si sumamos ambas alturas, dos codos y medio más codo y medio, tenemos los cuatro codos que mide el puntal del buque, desde el plan hasta la cubierta superior.

(29) Se refiere a la parte del costado del buque que va fuera del agua, la llamada «obra muerta», indicando que por encima de la cubierta superior hay medio codo de altura hasta las portas, como se denominan las aberturas o ventanas del costado de la nave por las que disparan las piezas de artillería. La altura de las portas es de un codo, lo que completa el codo y medio de altura que tiene el costado del buque por encima de la cubierta superior. En función de todos estos datos, la obra muerta de la nave tendría una altura de tres codos, o sea, 1,724 metros.

(30) La *roda* o *branque* es la pieza gruesa y curva, de madera o hierro, que forma la proa de la nave. El *lanzamiento* es lo que sobresale la roda por la proa; por su parte el *codaste* es el madero grueso que, colocado verticalmente en la popa sobre el extremo de la quilla, constituye el fundamento para el armazón de esa parte del navío.

(31) El *codillo* es cada uno de los extremos de la quilla, desde los cuales arrancan la roda y el codaste. La *gorja* es una moldura curva, cuya sección es por arriba cóncava y luego convexa.

De esta forma terminaba Juan de Amassa la descripción de cómo sería la proa de la embarcación por él diseñada, proa que se lanza hacia adelante desde el extremo de la quilla y se eleva haciendo, primero, una curva cóncava y, luego, una curva convexa.

(32) La *lanzadura* de codaste es lo que el codaste sobresale de la quilla por la popa.

(33) Amassa estima que, si la popa es casi vertical y poco sobresaliente, da fortaleza a la nave y permite un mejor manejo del timón, al poderlo colocar más vertical y con mayor firmeza, facilitando así la dirección del navío.

(34) Se denominan *yugos* los tabloncillos curvos horizontales que se encajan en el codaste para formar la popa.

(35) Según Amassa, la popa debe tener seis codos de anchura, que es la mitad de la manga (o anchura mayor de la nave), y ha de ser «llena» —es decir, de mucha redondez—, para que se sostenga bien y con consistencia.

»De *astilla muerta* (36) la dozaa parte del codo repartido en tres partes la una de muerto y en las dos restantes, repartidos *cuarenta varengues de quenta fuera de la maestra* (37).

»De *joba* (38) lo mismo dándole la fuerza de *la amura en la primera cinta* (39).

»Hánsele de poner vaos *vazíos a rumbo de pipa* (40) que es a dos codos y medio de grueso sin lo que ocupa el mismo bao y sean *de agoruotonar y apuntalar* como se usa desde la *sobrequilla y desde allí a la cubierta con otros puntales* (41) para la fortaleza del buque y sustentar la artillería.

»No ha de *recojer en la cubierta este navío por ser tan raso* (42) y *las cintas anchas y grandes para escorar contra ellas* (43). Y la primera será menos alta que la segunda.

»La *quilla ha de ser de quatro pedazos y las Juntas al tope en esquadra* (44) y [h]a de tener de ancho un codo y medio de alto.

(36) Recibe el nombre de «astilla muerta» la elevación que toman las varengas desde la quilla hasta su extremo, hacia el costado, haciendo forma de uve.

En cuanto a las varengas, son las piezas curvas que se colocan atravesadas sobre la quilla para formar las cuadernas, denominación que reciben las piezas curvas cuya base encaja en la quilla del buque y desde allí arrancan a ambos lados, en dos ramas simétricas, para formar las «costillas» del casco.

(37) Los *varengues* o varengas en este caso son cuarenta, sin contar la maestra, y se reparten a lo largo de la quilla, en el cuerpo central del navío. La *maestra* se refiere a la cuaderna maestra, que es la colocada en el punto de mayor anchura del casco.

(38) La *joba* era una antigua plantilla utilizada en la construcción de los barcos, inventada por Juan de Veas hacia 1610. El cuerpo central de la nave, denominado de *maderas de cuenta*, se trazaba mediante un conjunto de plantillas o *jobas* convenientemente regladas que se combinaban entre sí.

(39) La *amura* es la parte donde los costados del buque empiezan a estrecharse para formar la proa; la primera cinta es la que, en este caso, hace de línea de flotación.

(40) Las vigas colocadas de trecho en trecho de un costado a otro del buque son los baos, que sirven de consolidación y sostén de las cubiertas. La *pipa* era una unidad de medida de volumen de carga, al igual que el *tonel*, que equivalía a dos pipas.

(41) Se denomina *sobrequilla* al madero colocado sobre la quilla de proa a popa, que se emplea para reforzar la unión de ésta con las costillas o cuadernas. Los puntales son los maderos colocados verticalmente para ayudar a sostener las cubiertas. En definitiva, según Amassa, los baos (vigas horizontales) se sostienen con los puntales (vigas verticales), que van de la sobrequilla a la cubierta; con ello se reforzaba la fortaleza del navío y del soporte de la artillería pesada colocada en la cubierta.

(42) Raso (que pasa o se mueve a poca altura del suelo) en esta ocasión advierte de que la cubierta del navío no era apropiada para guarecerse, dada la poca altura desde la línea de flotación.

Ya supimos con anterioridad que la obra muerta de este barco, es decir, la parte del casco que va fuera del agua, tiene únicamente una altura de tres codos (1,724 metros).

(43) Las cintas son los maderos que van por fuera, a lo largo del costado del buque, para reforzar la tablazón. En este navío las cintas deben ser anchas y grandes, para facilitar la escora o inclinación del buque cuando el viento u otras causas así lo exijan.

(44) La quilla es de madera y va de proa a popa; en este modelo está formada por cuatro partes unidas longitudinalmente. Los extremos de cada una de esas partes están cortados en esquadra o ángulo recto.

»La *Contraquilla* ha de ser de seis pedazos (45) de a codo de ancho y alto cada uno, que viene a ser un codo en quadro y se han de pegar en falso a la quilla con clavos por los lados de manera que con cualquier parte o pedazo que toque en cualquier vaxio le despida y quede la quilla sana para bolver a poner otro pedazo para quando navegare *advirtiendo que asia proa vaya vaxando o disminuyendo la altura* (46).

»Anse de abrir 18 portas yguales repartidas para jugar por cualquiera dellas la artillería y las dos de proa poniéndolas lo mas çerca que se pudiere al branque.

»Hansele de poner sus *macarrones* y *pabesadas* (47) para en tpo. de pelear y *jareta de cuerda* (48)

»Hansele de poner 16 remos ocho por vanda entre porta y porta para las ocasiones que se ofreçieren de doblar una punta entrar y salir en un puerto y llegar con calma a tierra tomar un barlovento y apartarse conforme la muestra que se hizo.

»Puedese arbolarse con velas redondas como se usa en el mar Océano o con velas latinas como se usa en el mediterraneo.

»Para la inteligencia destas medidas en las atarazanas de Barcelona, Nápoles y otras partes donde se cuentan por leguas y palmos se advierte que los cinco palmos de agua que se presupone ha de tener se entienden de una tercia de vara castellana cada palmo, o medio codo y un quinzabo de codo cada palmo.= En Md. a 17 de febrero 1635.

Don Joan de Amassa (*firmado*)»

Una vez presentado el diseño, Felipe IV ordena que se reúnan el marqués de Cadreita, Carlos de Ibarra, Pedro de Arce y el propio Amassa, para discutir la forma más conveniente de construir dicho navío, «por hauerse hallado inconveniente que se hiziesen conforme al modelo que está hecho» (49). De hecho, se trataba de una reunión de parte de los consejeros de Estado, y el procedimiento seguido es el habitual en las consultas. El autor del proyecto se

(45) La *contraquilla* cubre toda la quilla por el interior de la nave, para resguardarla a ella y a las demás piezas que van clavadas a la quilla. En el navío proyectado por Amassa la formaban seis partes.

(46) Se refiere a la altura de la *contraquilla*, que es de un codo de alto y debe reducirse a medida que se vaya acercando a la proa.

(47) Los *macarrones* son los extremos de las cuadernas o costillas de la nave y salen fuera de la *borda* del buque. La *borda* es el canto superior del costado de un navío. La *empavesada* es la defensa o resguardo que se hacía con los paveses o escudos para cubrirse la tropa cuando se iba a entrar en combate.

(48) Así se denominaba la red o enrejado de cabos que se colocaba verticalmente por encima de la *borda* para que, si se producía el abordaje, no resultara fácil a los enemigos saltar a cubierta.

(49) La reunión de estos personajes tiene lugar el 22 de febrero de 1635, y una relación de lo en ella tratado es remitida a Su Majestad, aunque el escrito no tiene destinatario y es fácil suponer que esos inconvenientes fueran manifestados por el propio Olivares, muy aficionado a las cuestiones navales y al parecer diseñador de alguno que otro navío. Él puede ser muy bien el destinatario de la relación de lo tratado.

ratifica en todo lo puesto en su plan, insistiendo en las condiciones marineras de su navío, aunque admite «que si en la parte que este pontón huuiere de seruir hay capacidad de mas agua, se le podría aumentar un pie más de puntal, pero no habiendo capacidad de más agua puede servir en la forma que está».

A continuación, los allí presentes van manifestando su parecer y se deja constancia de ello. Empieza el de Pedro de Arce, que dice

«que añadiéndosele un pie más de puntal, y la contraquilla, y poniéndole ocho piezas de artillería, quatro por banda en la cubierta, y embarcando cien infantes, diez marineros, y ocho artilleros, parece que el pontón se puede disponer de manera que sea de servicio y que se le hagan sus pañoles para bastimentos, pertrechos y municiones divididos se previene a lo que ahora se ofrece y en quanto a la dificultad que se ha puesto si el pontón podrá *ir a la bolina* (50), se remitió al parecer del marqués de Cadreita y Don Carlos de Ybarra».

El marqués e Ibarra eran partidarios de que al navío se le añadiera el pie más de puntal y la contraquilla, así como de que las cubiertas «sean fuertes y buenas, con que les parece que puede servir este pontón». Más tarde, el diseño y estas opiniones fueron debatidos en presencia del Conde-Duque, del duque de Villahermosa, de los marqueses de Leganés y Castrofuerte y de don Felipe de Silva, en una discusión que nos va ofreciendo detalles del empleo que se quiere dar al navío proyectado:

«... y pareció de conformidad que se despache a Nápoles con los pareceres de los unos y los otros, para que se haga experiencia del uno y otro pontón y escojan el que mejor les pareciere con tal que estos Vaxeles se hagan para que sean superiores a todas las embarcaciones, fuera de galeras o navíos, y que se advierta que no sólo han de servir en la mar sino también en ríos y hazer otros servicios».

También se propone «que las piezas de artillería se moderen y sean quatro quartos de cañones a cada uno y a la popa otros dos quartos y a la proa dos medios cañones». El resto de la reunión trata de las medidas que la puesta en marcha del proyecto exige; y así, se dispone que en Cataluña y Cantabria se construyera un navío en la forma en que estaba proyectado, y que a los demás se les añadiese el pie de puntal y la contraquilla, al tiempo que en Liérganes deberían prepararse 48 medios cañones y 240 quartos (51), que se repartirían por mitad Cantabria y Cataluña, por lo que los correspondientes a la segunda habría que llevarlos a Barcelona. Por último, se ordenaba la realización de los asientos de «pólvora, cuerda y de más municiones y se trate luego de hazer los encabalgamientos (52) de mar para estas piezas».

(50) Ir el buque ciñendo el viento.

(51) De acuerdo con estos preparativos artilleros, parece que se proyectaba construir 24 navíos de esta clase.

(52) Se trata de las cureñas que necesitarán las piezas de artillería que se aprestan.

Pero, antes de decidir, el tema requirió una nueva reunión (53), en la que estuvieron presentes Villafranca, Cadreita, Ibarra, Juan de Garay, Bernardino de Marimón y Amassa. El parecer de Villafranca resulta muy explícito respecto a los empleos que iban a darse al navío en cuestión:

«Haviendo oído la relación de las calidades, medidas y porte del navío, y los efectos para que se desea emplear que en la forma que oy está el navío se puede navegar con él costa a costa, doblar cavos, y pelear, si la ocasión se ofreciere, cubrir, y amparar otras embarcaciones, echar gente en tierra, barrer una marina, pero que no juzga lo mismo haviendose de *engolfar* (54), y haviendo mucha mar porque en este caso no sería tan regente el navío y estaba sugeto a capellar y beber mucho agua el artillería, y pasaría el navío descomodidad que si se le añadiese el pie de puntal más con la contraquilla como se propone en la consulta es cierto que navegaría mejor, pero que a esto antepone la conveniencia de poderle con mas facilidad barar en tierra, pues desta otra manera con la mucha gente que pescaría serían necesarios para ello doscientos hombres que sería del embaraço que se dexa considerar».

Por su parte, Cadreita e Ibarra se muestran partidarios de añadir «el pie de puntal con la contraquilla», pues así el barco podría navegar en «todo trance». Inmediatamente llega la opinión del creador del proyecto, que matiza «que creciéndose el pie de puntal que se dize le parece convendría añadirle seis codos de quilla mas porque con esto vendría a pescar menos agua y tener más susten, y más capacidad de gente y bastimentos».

Se conforman todos los presentes al parecer de Juan de Amassa, y de esa manera queda aprobado el proyecto del navío que deseaba el Conde-Duque. Sin embargo, poco después llegó la declaración de guerra de Francia, y para mediados de 1635 ya se habían abierto las hostilidades entre ambas monarquías, lo que dará paso a necesidades más perentorias.

En la documentación manejada no hemos vuelto a tener noticia del navío en cuestión y es presumible que el proyecto a pesar de ser aprobado el proyecto no llegara a realizarse nunca, por lo menos en cantidad significativa, tal vez se construyera alguno o algunos, pero no bastaron para dejar huella perceptible, por lo menos en este tiempo.

No deja de ser curioso que Amassa estuviera por esos meses de 1635 trabajando en otro proyecto no muy diferente, que viene determinado por necesidades del comercio con las Indias españolas, cuyas salidas y llegadas tenían lugar en Sevilla, un puerto fluvial, interior, al abrigo de tormentas y ataques enemigos; pero superar la barra de Sanlúcar de Barrameda entrañaba no pocas dificultades, ya que los arrastres del río reducían la profundidad de la desem-

(53) Consulta de 24 de febrero de 1635.

(54) Alejarse mar adentro perdiendo de vista la costa.

bocadura y las naves cuando iban cargadas pasaban apuros para remontar la corriente o salir a mar abierto.

«Ya en 1621 Juan de Amassa recibe carta blanca para la construcción de nuevas embarcaciones autorizando que sean diseñadas según su criterio y fuera de ordenanza.

»La pérdida de la *Flota de Nueva España* en Matanzas en 1628 y la carencia de buques adecuados, impone la necesidad de traspasar unidades de la *Armada del Océano* a la *Carrera*. Los galeones de escolta, en realidad galeones de mayor tamaño pensados para la guerra, se ven incapaces de atravesar la barra de Sanlúcar, dirigiéndose a su base en Cádiz, para lo que reciben autorización por primera vez en 1622 (55)».

Con objeto de paliar tal dificultad, en ese año de 1635 Amassa presenta un proyecto de construcción de un galeón de 18 a 20 codos de manga, armado con 50 piezas y de un calado similar a las naves mercantes de igual manga y carga. Esta embarcación, evidentemente, difería mucho de la contenida en el proyecto que hemos analizado, aunque ambas tienen algo en común: la necesidad de navegar en aguas bajas, por lo que su calado debía ser el menor posible. Tampoco se traduciría en algo práctico de consideración tal plan, porque en 1680 la cabecera de las flotas de Indias se traslada a la bahía de Cádiz.

Consideración final

Por último, cabe preguntarse hasta qué punto el barco proyectado constituía una novedad en la tipología naval de la época. Y en este sentido hemos de situarlo en relación con el grupo de embarcaciones que reunían tres condiciones básicamente -moverse a remo y vela y tener poco calado-, condiciones que encontramos en las galeras, galezas, galeotas, galibrazas, jabeques, corbetas y fragatas (56). Pues bien, de todos esos tipos de embarcaciones (57), el proyec-

(55) APESTEGUI, C.: *Arquitectura y construcción navales en la España atlántica, el siglo XVII y primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización*. Consultado en formato pdf, p. 5. Vid. también sobre estas cuestiones SERRANO MANGAS, F.: *Armadas y flotas de plata (1620-1648)*, Madrid, 1989, y OLESA MUÑIDO, F.F.: *La organización naval en los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, 2 vols. Madrid, 1968.

(56) Por entonces, los buques de guerra propiamente tales eran: galera, fragata, nao, galeaza, galeón y patache (nombre que designa genéricamente a navíos, zabras y pinazas, además de, específicamente, a un pequeño mercante de cabotaje).

(57) Para más información, general o específica, remitimos a THOMAZI, A.: *Las flotas de Oro. Historias de los galeones de España*, Madrid, 1985; MARURI GREGORISCH, J. L.: «Barcos de Ayer: las fragatas», en *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, 1988-1998, vol. VII, pp. 111-148; SERRANO MANGAS, F.: *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, 1992; las obras colectivas *Barcos y Astilleros. La construcción naval en Cantabria*, Santander, 1993 y *El buque en la Armada española*, Madrid, 1981; CASADO SOTO, J.L.: *Los barcos españoles del siglo XVI y la gran Armada de 1588*, Madrid, 1988; OLESA MUÑIDO, F.F.: *La galera en la navegación y el combate*, 2 vols., Madrid, 1971; RUBIO SERRANO, J.L.: *Arquitectura de las naos y galeones de las Flotas de Indias (1560-1690)*,

tado por Juan de Amassa con los que más semejanzas tenía era con diferentes versiones de la fragata, considerada la «hermana menor de la galera» (58). Semejanzas que vamos a poner de manifiesto con la intención de mostrar que el navío proyectado por Juan de Amassa venía a ser una especie de compendio de elementos que se consideraban imprescindibles para conseguir un barco rápido, polivalente y maniobrero en toda clase de aguas.

En efecto, ya desde mediados del siglo XVI, en círculos relacionados con la armada hay tentativas de diseñar y construir nuevos tipos de embarcaciones que aportaran innovaciones; y así, que propone el marqués de Santa Cruz, que es en definitiva el de una fragata, es decir, un barco de vela y remo que se destinaría a misiones de persecución y descubierta. En el nuevo modelo se conciliaron tradiciones y novedades acumuladas en múltiples experiencias, dando por resultado un buque de nueva traza más rápido y poderoso. Pero no se avanzó mucho en este terreno porque a principios del siglo XVIII se mantenía la preocupación por conseguir naves más veloces, mejor artilladas y con gran capacidad de maniobra para poder actuar en cualquier tipo de agua, cualidades que se tienen muy en cuenta en los diferentes proyectos de buques para la armada que se van elaborando una vez comenzado el siglo, algo que se hace más perentorio cuando concluye la tregua con Holanda en 1621.

En ese año vuelve a ponerse sobre el tapete la complejidad naval de la defensa del imperio y la necesidad de potenciar el rearme naval, pues el enfrentamiento con los holandeses hace rebrotar la lucha ultramarina merced a la capacidad naval de la joven república, que en su lucha contra la Monarquía Hispánica encuentra más favorable para sus intereses y más lesivo para el enemigo atacar al elemento más débil de la Monarquía, cuyas posesiones, muy alejadas de la metrópoli, eran más difíciles de defender y su dominio más codiciado por los holandeses, dada la cercanía de parte de sus colonias a las de Portugal, que se convierte así en el elemento más amenazado en Ultramar por el rebrote de la guerra.

En consecuencia, Madrid ha de enfrentarse directamente con los holandeses en los mares europeos, atender la defensa de sus costas peninsulares, proteger la Carrera de Indias y ocuparse del tráfico brasileño y con las Indias Orientales desde Lisboa, como puntos más vulnerables de todo un dispositivo territorial, que en el continente europeo se encontraba, además, implicado en un duro conflicto como fue el de la guerra de los Treinta Años. Demasiadas obligaciones, pues, que hay que afrontar con todos los medios disponibles, incluida la reactivación del corso, intentada por la ordenanza de 1621 (59) y cuya acción quiere potenciar aún más el Conde-Duque hacia 1630 con

2 vols., Madrid, 1991; CASTRO BRAVO, F.: *Las naos españolas en la Carrera de Indias*, Madrid, 1977; TORRES RAMÍREZ, B.: *La Armada de Barlovento*, Sevilla, 1981. Vid. también VICENTE MAROTO, M.^a I. (ed.): *Diálogo entre un vizcaíno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, Salamanca, 1998.

(58) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R., y COELLO LILLO, J.L.: *La fragata en la Armada española: 500 años de historia*, Madrid, 2003, p. 8.

(59) *Ordenanza de S.M. para navegar en corso, así contra turcos, moros y moriscos como contra los rebeldes de las islas de Holanda y Zelanda*. Está fechada el 24 de diciembre de 1621.

objeto de convertir esta actividad en un arma estratégica, superando sus dimensiones de mero acoso al enemigo, al hacerlo incidir con intensidad en el comercio, considerado como principal actividad económica de los holandeses (60). Una potenciación que hemos de relacionar en no poca medida con la puesta en marcha en 1633 de esa suerte de Escuadra del Norte o de Flan- dueños se vieron respaldados por el rey y el Conde-Duque mediante emprés- titos de la Corona.

Sobre la difusión y generalización de la fragata y sus distintas versiones, el siguiente párrafo es suficientemente explícito:

«las fragatas se impusieron como un buque de importancia crucial incluso en las aguas peninsulares. Otero Lana, en su estudio sobre el curso atlántico español, de Cádiz a los puertos vascos, consiguió identificar documentalmente 707 buques dedicados a dicha actividad entre 1621 y 1697; pues bien, de ellos, nada menos que 316 son «fragatas», pero lo cierto es que las otras categorías registradas son poco menos que sinónimos, pues se registran 105 navíos (incluidos tres galeoncetes y dos naos pequeñas), 51 pataches, y 122 entre galizabras, filibotes y otros, aparte de 78 bergantines a remos, 37 bajeles pequeños y demás, con lo que el número total de los que podemos considerar como fragatas en sus distintas versiones debe oscilar en torno a los 600, marcando una amplia mayoría sobre otras clases de buques y confirmando su aceptación y divulgación. En cuanto a la consideración de buques corsarios... la frontera que los separaba de los buques al servicio de la Corona era muy tenue, y los más la traspasaron sin mayor problema» (61).

A mediados del siglo xvii, el nombre de «fragata» ya se utilizaba para referirse a los buques que desde Dunkerque y otros puertos atlánticos, entre ellos varios del norte de España, se dedicaban al corso apresando naves mercantes enemigas. Esas embarcaciones iban impulsadas por el viento; pero, para cuando las velas eran inservibles por falta del mismo, contaban con remos que se usaban por unas aberturas practicadas en los costados, utilizándose también para maniobrar en los puertos. Existía, pues, un parecido con el diseño de Amassa.

Por otra parte, los tipos anteriores de navíos se mantuvieron hasta el fin del siglo xvii, gozando de gran popularidad y aceptación entre los corsarios. Tal es el caso de los construidos —dos galizabras— por Francisco de Beroiz en 1624, que eran embarcaciones de 30 codos de quilla, 34 de eslora, 9 de manga y 4 de puntal, armadas con 13 piezas de artillería de diferentes clases con 90 hombres de dotación y 60 mosqueteros. Estas embarcaciones presentan paten-

(60) Vid. OTERO LANA, E.: *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Países Bajos. El corso español en el Atlántico en el siglo xvii (1621-1697)*. Madrid, 1999.

(61) RODRÍGUEZ Y COELLO: *La fragata*, p. 44.

tes semejanza con la nave diseñada once años más tarde, en 1635, por Juan de Amassa, aunque las dimensiones de aquéllas sean inferiores.

Había igualmente un navío, el *Santiago*, propulsado por vela y con ocho remos, que se utilizaban en maniobras difíciles y en situaciones sin viento; era un antiguo mercante adaptado a su nueva función corsaria, para la que fue armado con ocho piezas de artillería gruesa y diez de otros calibres, con capacidad para 130 hombres. Este navío presenta semejanzas con la nave que comentamos, pues ésta iba armada con 12 piezas de artillería gruesa, transportaba 150 hombres y se auxiliaba también con ocho remos por banda, para ser utilizados en caso necesario.

La evolución de la fragatas hacia la propulsión de vela en exclusiva se va a producir en el transcurso de la segunda mitad del siglo XVII, acelerándose el proceso cuando Colbert acomete la renovación e incremento de la armada francesa, aumentando su presencia en el Atlántico, favoreciendo la construcción de las primeras fragatas aparejadas con velas cuadradas como sistema de propulsión. Igualmente, el porte de los buques y su armamento aumentaron de manera considerable a lo largo del siglo XVII, y en la segunda mitad de la centuria ya se comentaba la existencia de una fragata inglesa de 64 cañones (62).

En 1635, Francia declaró la guerra a España, que ya luchaba en Flandes y estaba implicada en la guerra de los Treinta Años. Nuevos frentes se abrieron, cuyas exigencias y necesidades vinieron a sumarse a las existentes en los ya abiertos. Las prioridades se modificaron, y atender los nuevos desafíos se hizo perentorio con unos recursos que se agotaban y eran insuficientes para no descuidar tantos frentes simultáneos. En tales circunstancias, ¿qué sucedió con el bajel diseñado por Amassa? La multiplicación de las necesidades militares en tierra ¿sentenció su futuro? La existencia de otros navíos con características parecidas al proyectado ¿hacía superflua su construcción? Los posibles fondos que se destinaban a su construcción ¿tuvieron un destino que se juzgó más necesario y práctico? ¿Fue un arbitrio más, similar a tantos otros aplazados o desestimados? Demasiados interrogantes sin una respuesta clara. Probablemente no pasaría del papel y ello se debería a tantas circunstancias poco propicias como las que se dieron cita ese año de 1635, que condicionaron el desarrollo de los años siguientes.

(62) Vid. GARDINER, R. (ed.): *The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1640*. Londres, 1992.