

# LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN RENTERÍA: UNA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LA EDAD MODERNA

LOURDES ODRIUZOLA OYARBIDE

La historia de la industria de la construcción de navíos de Rentería es corta, pero al mismo tiempo intensa. Es un sector económico que nació y murió en la Villa en la Edad Moderna. Esta manufactura surgió, al igual que en otros muchos puntos del litoral vasco, al amparo de la actividad comercial desarrollada a orillas de su puerto, -cabecera, sur y sureste del puerto de Pasajes-. Mas, en este caso ello tan sólo supuso el nacimiento de una incipiente industria naval en jurisdicción de la Villa. El desarrollo y ulterior expansión y pujanza del sector vino en aras a su *especialización* en la labra de grandes unidades para las Armadas del Mar Océano y la Carrera de Indias. Ello le permitió, como más adelante veremos, absorber un volumen muy importante de los pedidos de los monarcas castellanos a los astilleros guipuzcoanos, e incluso en algunos momentos, hasta vizcaínos. De esta forma, la Villa fue, cuando menos entre 1590 y 1730, uno de los principales puntos de construcción de navíos de la Provincia.

La industria de la construcción de navíos de Rentería contó, además, con una serie de factores favorables para su expansión, entre los que caben destacar: a) el privilegiado emplazamiento de la Villa en la cabecera del Canal y Puerto de Pasajes, -principal centro comercial de Gipuzkoa-; b) las especiales características orográficas del litoral renteriano para el establecimiento de gradas; c) la abundancia de maderas de gran calidad para la construcción de navíos en los montes circundantes, -roble bravos y trasmochos, fundamentalmente-; d) el fácil transporte de los materiales y pertrechos navales hasta los astilleros; e) la existencia de varias ferrerías en el municipio que elaboraban una gran parte de los elementos metálicos que necesitaban las fábricas navales; f) la presencia de una numerosa, eficaz y cualificada mano de obra especializada en estas artes; y g) la gran vocación marinera de sus gentes.

Las primeras noticias localizadas en los archivos del País sobre la construcción de navíos en los astilleros de Rentería datan de 1536<sup>1</sup>, aunque quizá antes de esta fecha

---

1 A(rchivo) M(unicipal) de R(entería): Libro de Actas nº 4 (1534-1548), fols. 60r-60v.

se fabricaran algunas embarcaciones. Nos consta que a partir de 1569, el ritmo de fabricación de navíos fue incrementándose de tal manera que ésta perfiló para el decenio de 1590 como una de las más destacadas del municipio, tanto por el número de hombres empleados, como por los beneficios que reportó y el efecto multiplicador sobre otros sectores económicos de la comarca. Aunque la industria de la construcción de navíos tuvo oscilaciones en cuanto a su capacidad como a su ritmo de producción, en términos generales, cabría afirmar que hasta 1780, continuó siendo una de las actividades más representativas de la Villa. 1780 marca de alguna manera el principio del fin del sector. A partir de esta fecha el obraje naval entra en Rentería en una fase de decadencia que desencadenará en la ruina y desaparición del sector para el inicio del nuevo siglo.

## 1. LOS CENTROS DE PRODUCCIÓN

Durante la Edad Moderna Rentería fue uno de los principales centros de construcción de navíos de la Provincia, tanto por el número de gradas instaladas en sus riberas, como por el volumen de su producción. El gran prestigio que gozaron los astilleros de Rentería vino dado, por una parte, por su especialización en la labra de navíos para las Armadas y Flotas Reales, y para la Carrera de Indias. Por otra, por las cualidades marineras y los buenos resultados que solían tener los vasos fabricados en estas factorías.

En el interín de los siglos XVI-XVIII la costa renteriana contaba al menos con seis astilleros llamados: Ugarrice, Arrabal de la Magdalena, Basanoaga, San Francisco o Capuchinos, Ribera y Arrabal.

Estos astilleros, a excepción de los de Basanoaga, no ocuparon extensos terrenos ni tuvieron la infraestructura propia de los grandes astilleros. Fueron simplemente lugares elegidos porque los materiales podían ser transportados fácilmente hasta ellos; y porque reunían las condiciones necesarias para la construcción de barcos. Es decir, piso llano y firme para almacenar el maderamen y hacer la construcción; y situados de tal forma que la botadura de las embarcaciones se podía hacer con cierta seguridad. De hecho, fueron tan sólo espacios en los que se instalaron diversas gradas de montaje; y en los que se reunían hombres y materiales durante el tiempo que duraba la construcción o reparación de las embarcaciones. Una vez finalizadas estas labores, el sitio quedaba abandonado hasta que nuevamente fuere necesitado. En cambio, el Real Astillero de Basanoaga, -al igual que los otros grandes centros navales de Pasajes y el Oria-, contó una infraestructura más bien compleja compuesta de varias viviendas para la maestranza y sus familias, almacenes, cobertizos para guardar los aparejos e instrumentos, varias gradas, huertas y tierras sembradías para las personas empleadas en él, entre otras cosas.

### 1.1. El astillero del Arrabal de La Magdalena

Situado en la parte oeste de la Villa de Rentería fue, posiblemente, de carácter municipal. Las noticias sobre su actividad se remontan principalmente entre los años finales del siglo XVI y el primer tercio del siglo XVII.

Su producción fue escasa y en él se fabricaron navíos de mediano y pequeño porte para la pesca y el comercio<sup>2</sup>.

### **1.2. Los astilleros de los lugares llamados Ribera y Arrabal.**

Fueron de los que menor relevancia tuvieron en Rentería. Las noticias sobre ellos y su actividad son escasísimas. Únicamente se sabe que en el año 1614 el Capitán Juan de Olazábal fabricó en el astillero de la Ribera el galeón *San Antonio de Padua*, de 600 toneladas. Quizá a excepción de este caso, estos astilleros se dedicaron fundamentalmente a la construcción de pequeñas embarcaciones como alas, chalupas y gabarras<sup>3</sup>.

### **1.3. El Real Astillero de Basanoaga.**

El astillero de Basanoaga fue hasta el primer tercio del siglo XVIII uno de los grandes centros productores de navíos en el ámbito guipuzcoano. Su fama y renombre rebasó las fronteras vascas, y en él trabajaron algunos de los maestros constructores más insignes de la época.

La denominación del astillero en cuestión vino dada por el nombre de una casería y tierras en las que estaba ubicado: Basanoaga. Su calificativo de Real se debió a que la actividad de estas gradas, cuando menos en los siglos XVII y XVIII, estuvo preferentemente orientada a satisfacer la demanda de los diferentes monarcas hispánicos, tanto para hacer frente a los conflictos bélicos que habían contraído con otras potencias europeas, como para la Carrera de Indias o el comercio con las colonias americanas.

El conjunto de las propiedades de Basanoaga, (en parte perteneciente al municipio y en otra a varios vecinos de la Villa de Rentería), estaba situado en la parte sur de la bahía. Limitaba por el oeste con las tierras concejiles de San Sebastián; por el norte con el mar; por el este con el Convento de Capuchinos y las tierras de Alaberga; y, por último, por el sur con la Calzada Real que unía Rentería con San Sebastián.

---

2 ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: "La construcción naval en Rentería: Siglos XVI-XVIII" *Historia de Rentería*. Ayuntamiento de Rentería. San Sebastián, 1996, p. 112.

3 *Ibidem*.



Durante el siglo XVIII esta factoría contó con una infraestructura más sencilla que en el siglo precedente. Hasta 1638, fecha en la que el astillero fue quemado por las tropas francesas, Basanoaga tuvo, además de varias gradas, tres edificios: uno erigido por S.M.; y los otros dos por “vecinos y particulares para bivienda de la jente de Maestranza de fábrica de galeones y almacenes para guardar los pertrechos (...)”<sup>4</sup>. Unos años más tarde, -en 1643-, Don Joan de Amasa construyó en Basanoaga dos nuevos edificios en el astillero: una casa con su huerta para “su asistencia” y vivienda para la maestranza y sus familias; y unos almacenes grandes para guardar todos los pertrechos y materiales de las fábricas navales. Para ello Amasa ocupó 16 pies de tierra de manzano<sup>5</sup>. Posteriormente, en 1699 en el astillero se levantaron otras nuevas casas, esta vez a cargo del Capitán Miguel de Aristeguieta<sup>6</sup>. Sin embargo, en 1700 en los astilleros de Basanoaga tan sólo había una casa y un cobertizo pegante a la misma, construido ese año por el renteriano Sebastián de Iriarte<sup>7</sup>.

La Villa de Rentería, cuando menos desde finales del XVII, no explotó directamente el complejo de Basanoaga, sino que lo arrendó a diversos particulares. No hemos podido localizar ninguno de estos contratos de arrendamiento, pero por diversas peticiones presentadas por los inquilinos de estas instalaciones, sabemos que las reparaciones que éstas fueron requiriendo siempre fueron a cargo y riesgo del arrendatario<sup>8</sup>.

1727 marcó un importante punto de inflexión en la historia de esta factoría: por primera vez la Villa arrendó la casa del astillero y una porción de terreno, -de 200 brazas de largo por 3 de ancho-, a la Corona para el establecimiento de una fábrica de cordelería para los bajeles de S.M.<sup>9</sup>. El entonces Comisario Ordenador de Marina Espíritu Pascali, fue el encargado de negociar las condiciones del contrato de arrendamiento. Entre éstas, se introdujo una cláusula que marcaba una clara diferencia entre este contrato y los precedentes: la Villa, en servicio al monarca, contraía la obligación de mantener y reparar, a su costa y riesgo, las propiedades arrendadas. A cambio, Rentería percibía de manos del Comisario Ordenador de Marina una renta anual de 300 Reales de plata<sup>10</sup>. Una vez negociadas y estipuladas entre ambas partes las condiciones del arrendamiento, el siguiente paso era iniciar la reconstrucción de la casa del astillero para la instalación de la fábrica de cordelería. Estas obras comenzaron en el otoño de 1727 y se prolongaron hasta la primavera siguiente<sup>11</sup>.

4 A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 16, fol. 244.

5 Ibidem.

6 A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 19, fol. 358.

7 A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 24, fol. 134.

8 A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 26, fol. 210; libro 27, fol. 38; libro 33, fol. 220; y libro 35, fol. 21.

9 A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 50, fols. 90 y ss.

10 A(rchivo) H(istórico) de P(rotocolos) de G(ipuzkoa): 3/2503, fol. 307.

11 A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 50, fols. 148 y ss.

Por estas mismas fechas, la Villa concedió al constructor de navíos Pedro Antonio de Berroeta un permiso para levantar en los astilleros de Basanoaga “una barraca pegante a la misma casa al lado de la querta”, para guardar las herramientas y aparatos necesarios para el barco que iba a construir en estas gradas para la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas<sup>12</sup>.

Todos los indicios parecen indicar que este contrato de arrendamiento entre la Villa y el Intendente de Marina Espíritu Pascali duró muy poco tiempo. Por un lado, porque el 25 de abril de 1732 la Villa de Rentería arrendó la casa del astillero por espacio de nueve años a Xristobal de Yribarren<sup>13</sup>. Por otra parte, por otro pleito que surgió en 1749 sabemos que la cordelería se trasladó a otro lugar cercano<sup>14</sup>.

En lo que restaba de siglo en Basanoaga no se labró ningún navío, por lo que la Villa reanudó la práctica de arrendar la casa de Basanoaga y sus tierras, pero esta vez con fines agrícolas. Por lo tanto, la construcción de navíos en Basanoaga fue reemplazada por la producción agrícola<sup>15</sup>.

#### 1.4. El astillero de Ugarrice.

Estaba emplazado en la ribera del *Río Madre*, -actualmente Río Oyarzun- y no muy lejos del molino de Gabierrota; es decir, en la cabecera del Puerto de Pasajes. El interés que este astillero suscitó entre los constructores navales, en parte, estuvo motivado por las plantaciones de álamos y fresnos que había en sus inmediaciones con destino a la construcción de navíos.

Según el informe de Gamón de 1785, aún en el siglo XVII, de sus gradas salieron galeones de hasta 800 Tns. para el servicio de las flotas de Mar Océano y la Carrera de Indias. Sin embargo, en el XVIII su actividad fue muy limitada, y en él únicamente

12 A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 52 (acuerdo de 1 de junio de 1729).

13 Yribarren arrendó la casa de los astilleros de Basanoaga en las siguientes condiciones:

- 1.- Pagar una renta anual de 16 escudos de plata y 3 maravedies el día de la Pascua de Resurrección de cada año.
- 2.- Devolver a la Villa la casa y su huerta en las condiciones en las que se le hizo entrega; y en caso contrario, pagar los daños y menoscavos que causase.
- 3.- Poder rozar las tierras contiguas a la casa, pero dejando el tránsito y camino libres.
- 4.- Y en el caso que hubiere de hacer alguna fábrica en el astillero, dejar libre la casa en el tiempo que se lo pidiese la Villa, la cual a su vez le bonificaría “la rata de la renta de aquel año del tiempo que dicho año prinziariado hubiere passado o avitado en dha cassa con más los frutos que tubiere pendientes en dha querta y tierras y los daños que de ello le resultaren según fueran tasados por peritos nombrados por ambas partes” (A.H.P.G.: 3/2474).

14 El pleito se entabló entre Magdalena de Ochoain y el Intendente Pascali. Por él sabemos que el Comisario había trasladado la cordelería al mayorazgo que la Sra. Ochoain había fundado en Basanoaga. A(rchivo) G(eneral) de G(ipuzkoa): CO MCI 3336.

15 Tras espirar el contrato de arrendamiento entre X. de Yribarren, la Villa firmó otros contratos de arrendamiento con particulares, unos para arrendar la casa de los antiguos astilleros; y otros, diversas jugadas de tierras con destino al cultivo agrícola. (A.H.P.G.: 3/2527, 2559 y 2599; y A.M.R.: Acuerdos municipales, libros 73, 76, 83, 89, 98, 100, 102 y 112).

se fabricaron barcos de pequeño tamaño tanto para los navíos de la Real Armada que se manufacturaban en el Arsenal de El Ferrol, como para los particulares<sup>16</sup>.

### **1.5. El astillero de San Francisco o Capuchinos.**

Sito en la parte sur del Puerto de Pasajes en la pequeña ensenada que había, en lo que se conocía en la época como “la costa del Convento de Capuchinos”, y no muy lejos del Real Astillero de Basanoaga, fue otro de los astilleros que contó el municipio en su jurisdicción.

Los datos localizados sobre este astillero llevan a pensar que éste era de propiedad municipal. Por una parte, porque Domingo de Oyarzabal cuando quiso construir en este lugar una pequeña embarcación para el transporte de víveres y otros enseres, solicitó al Ayuntamiento de Rentería la licencia<sup>17</sup>. Y porque unos años más tarde, en el memorándum que el comerciante donostiarra Domingo de Yruegui presentó al condejo renteriano se indicaba explícitamente que este sitio era “jurisdicción privativa desta Villa”<sup>18</sup>.

La producción de estas gradas fue escasa. y en ellas tan sólo se fabricaron unas pocas naves de pequeño y mediano tamaño para el comercio y la pesca.

## **2.- LA CONSTRUCCIÓN NAVAL**

### **2.1. Las primeras reglamentaciones. Siglos XVI-XVII.**

A lo largo de muchos siglos, la construcción naval ha sido una cuestión de primer orden, puesto que el poderío y riqueza de una nación pendía, en gran parte, del dominio y control que se tuviese de los mares. Ésta fue una realidad que aún tomó mayor importancia tras el descubrimiento del Nuevo Mundo. Esta excepcional circunstancia originó nuevas condiciones generales en la navegación y en las necesidades militares; y conllevó transformaciones en el arte de la construcción naval y en la distribución de las naves.

Ésta fue una realidad que en ningún momento pasó desapercibida para los monarcas castellanos. Fueron conscientes de la necesidad que había de potenciar las fábricas navales en los astilleros de sus dominios. Con este objeto, los Reyes Católicos dictaron en 1498 y 1501 dos Pragmáticas Reales tendentes a potenciar y fomentar la construcción naval. Por la primera, concedían una prima de cien mil maravedíes por la cons-

---

<sup>16</sup> ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: “Gabierrota y su hinterland: importante centro económico de la Villa” *Revista Oarso*. Rentería, 1994, pp. 33-34.

<sup>17</sup> A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 82, fols. 49-50.

<sup>18</sup> A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 107, fol. 80.

trucción de naves de más de 600 toneles. Por la de 1501, se prohibía la exportación de navíos fuera de la península<sup>19</sup>. Carlos V y Felipe II siguieron con una línea bastante similar a la inaugurada por los Reyes Católicos. Carlos V reiteró en 1523 la Pragmática de 1501. Felipe II, por su parte, extendió el *acostamiento* o prima a los navíos cuyos portes oscilaran entre las 300 y 600 toneladas, antes excluidos en la Pragmática de 1498.

Ninguna de estas disposiciones trataba de sistematizar los métodos de construcción naval. La manufactura naval en España se regía por métodos individualistas y por las tradiciones artesanales. Mas, con las nuevas necesidades y la demanda generada por el comercio con las Indias se puso en evidencia la necesidad que había de encontrar los prototipos *ideales* en el intento de homogeneizar y mejorar las fábricas navales. En este contexto, caben circunscribirse los escritos de Juan Escalante de Mendoza (1571-75) y Diego García de Palacio (1587).

Las Reales Cédulas y obras apuntadas fueron el preámbulo de la política de fomento, mejora y reglamentación de la construcción naval peninsular puesta en marcha por Felipe III. Fue en este reinado cuando se promulgaron las tres grandes Ordenanzas de 1608, 1613 y 1618. La Real Orden de 1607 regulaba, por primera vez, las dimensiones que debían guardar los navíos de la Carrera. La de 1613, modificaba algunas de las proporciones de la Ordenanza de 1607 para el logro de una mayor estabilidad y capacidad de carga de los barcos. Por último la disposición de 1618, fue en realidad una nueva reforma de las Ordenanzas de 1613. Perseguía lograr una mayor adaptación de los navíos destinados a la Carrera y, en especial, a los del paso de las barras de Sanlúcar de Barrameda y San Juan de Ulúa.

Paralelo a éstos, Tomé Cano publicaba su obra *Arte de fabricar, fortificar y aparejar naos* (1608). En este escrito Tomé Cano, entre otras cosas, enumeraba los defectos que tenían los navíos de guerra y de la Carrera. Asimismo, en ella exponía las características y fortificación que estos barcos debían de tener para que fueran "de buena y perfecta fábrica"<sup>20</sup>.

Los años finales del siglo XVII fueron testigos de la redacción de nuevos tratados de construcción naval. Veitia (1671) y Francisco Antonio Garrote (1691) fueron sus autores. El más importante de los dos fue el escrito por Garrote quien abogaba por la fábrica de navíos que pudieran servir indistintamente para la guerra y la Carrera. Su propuesta tenía como objeto buscar una solución a los problemas que le habían surgido a la Corona en algunos de los asientos firmados para la manufactura de galeones para la Carrera de Indias.

Todas estas medidas tuvieron como innovación más importante el reducir a fórmulas fijas los tamaños y proporciones de los barcos. En otras palabras, sistematizar y homogeneizar las fábricas navales. Mas, estas ideas aún se basaban en un conocimiento muy limitado del mundo físico y en la observación, más que en principios científicos.

19 ARTIÑANO Y GALDACANO. Gervasio: *La arquitectura naval española (en madera)*. Madrid, 1914. p. 59.

20 CANO, Tomé: *Arte para fabricar y aparejar naos (1611)*. Edición y prólogo de Enrique Marco Dorta. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna, 1964.

## 2.2. El sistema de construcción de Antonio de Gaztañeta.

El mutricuarra Antonio de Gaztañeta representa para la construcción naval un hito de referencia inevitable. Fue el primero que racionalizó sistemáticamente la construcción de los navíos en los astilleros, estableciendo normas sobre las formas y dimensiones de los buques; y reglas para su buena construcción; sometiendo las formas de las unidades al trazado en planos de escala y previos de todas las líneas de los buques. En suma, fue el primero que pasó a hacer los buques “según el plano”; y que resolvió el problema de definir exactamente las formas antes de la construcción. Ello permitió fabricar vasos de iguales características sin las anteriores desviaciones<sup>21</sup>.

Gaztañeta, como marino experimentado, no renovó ni revolucionó las técnicas constructivas; pero resolvió algunos de los problemas que tenían las naos españolas del XVII e introdujo importantes mejoras en los métodos tradicionales de construcción en Cantabria. Su filosofía de la arquitectura naval se puede perfilar a través de las tres obras manuscritas que dejó: *Arte de Fabricar Reales* (1687-91); *Proporciones de las Medidas Arregladas a la Construcción de un Bajel de Guerra de Sesenta Codos de Quilla* (1712); y *Proporciones de las medidas más Esenciales para la Fábrica de navíos y Fragatas de guerra, que puedan montar desde 80 cañones hasta 10, con la explicación de la construcción de la varenga maestra, plano y perfil particular de un Navío de 70 cañones, con los largos, gruesos y anchos de los materiales, escrito por orden del Rey* (1720). Esta última obra fue su principal legado y sirvió de base para la construcción naval española durante bastantes años<sup>22</sup>.

En estos tres textos, Gaztañeta trató de resolver los principales problemas de los buques de la época: la solidez y duración de los mismos. En este sentido, estudió las dimensiones y las maderas más apropiadas para este fin. En lo referente a las maderas, adelgazó racionalmente sus grosores, dejándolas donde era necesario “para que la gravedad de su peso no los azore, no carguen lastre y mantengan todos sus árboles”, treinta años antes de volverse a buscar las mismas soluciones para los navíos de guerra de la Armada, primero en el “sistema inglés” y luego en “el francés”<sup>23</sup>.

En la otra cuestión, la de las proporciones de los navíos, Gaztañeta apostó decididamente por la eslora como base del diseño y la aumentó por encima de lo que era habitual en la época. Además de ello, Gaztañeta redujo el puntal y trazó las secciones transversales del navío a través de un método geométrico, que Cruz Apestegui lo califica de “transición” dado que la zona central del buque continuaba trazándose de una forma similar a la tradicional<sup>24</sup>.

21 FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: “Gaztañeta, arquitecto naval” *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*. Untzi Museoa-Diputación Foral de Gipuzkoa-Quinto Centenario. San Sebastián, 1992, pp. 27 y ss.

22 Ibidem; y O'DOHERTY, Pascual: “La construcción naval en la península” *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Marínves. Bilbao 1989, pp. 94-96.

23 FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F.: Op. cit., p. 32.

24 APESTEGUI, Cruz: “Aproximación a la vida y obra de Gaztañeta” *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*, p. 77.

Con todo ello se lograba un prototipo más largo, de líneas firmes, de gran estabilidad y maniobrabilidad; y que además podía navegar sin la necesidad de lastre. Ello supuso un importante avance en la época<sup>25</sup>. Sin embargo, algunos autores señalan que las dimensiones prefijadas por Gaztañeta no eran las más adecuadas porque hacían que sus navíos adolecieran de una serie de defectos, como eran: a) una eslora y lanzamiento excesivos; b) un armamento inferior al de los buques de los países enemigos, circunstancia que les hacía más vulnerables; c) tener un mayor consumo de madera y menor de hierro; d) elementos constructivos de difícil localización dada su dimensión; y e) una ligazón de sus elementos estructurales deficiente<sup>26</sup>.

Todo ello generó la celebración de continuas "juntas de constructores" en la década de los 50 en las que se intentaban solucionar los problemas constructivos reseñados. Finalmente, éstas culminaron con la implantación de un nuevo método de construcción: el de Jorge Juan o "sistema inglés".

Antonio de Gaztañeta eligió algunos de los astilleros de Pasajes y el Oria, y entre ellos el de Basanoaga, para poner en práctica su método de construcción. Por lo que a Rentería respecta, entre 1713 y 1718 supervisó la fábrica de los cinco navíos de línea para la Real Armada que fabricaron los asentistas Simón y Phelipe de Zelarain. Estos navíos estuvieron artillados con 60 cañones y sus arcos rondaron entre las 930 y 950 Tns. Dos de estas unidades surcaron los mares bajo los nombres de *San Juan Bautista* y *San Isidro*. Todos ellos formaron parte en la Escuadra de Gaztañeta que participó en la malograda expedición de Sicilia<sup>27</sup>.

## 2.3. Tipologías navales fabricadas en los astilleros de Rentería.

### 2.3.1. Galizabra.

Era como la galeaza, un buque de propulsión mixta y parece ser que invento de Alonso de Bazán. Nació como resultado de los ensayos efectuados a mediados del siglo XVI por los oficiales de la Corona en el intento de hacer operativos para la guerra en el Atlántico los barcos de remo ligeros. Es decir, estamos ante un barco esencialmente de guerra destinado a controlar y proteger las costas. En el Cantábrico en general, y en el País Vasco, en particular, también cumplían la función de avisos.

Este prototipo pretendía aunar las ventajas y cualidades de las zabras y las galeras<sup>28</sup>. Su porte no solía exceder de los 250 toneles. El casco tenía una estructura similar al

25 APESTEGUI, C.: Op. cit., p. 78.

26 MERINO NAVARRO, J.P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. F.U.E., Madrid, 1981, p. 347; O'DOGHERTY, P.: Op. cit., p. 108; y MOYA BLANCO, C.: "La arquitectura naval española en el siglo XVIII" *El buque en la armada española*. Silex, Bilbao 1981, p. 236.

27 A.M.R.: Libro de actas municipales, nº 38.

28 CASADO SOTO, J.L.: "Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación del perfil tipológico" *Andalucía, América y el Mar*. Sevilla 1991, p. 136; y OLESA MUÑIDO, Frco. Felipe: "La marina oceánica de los Austrias" *El buque en la armada española*. Silex, Bilbao 1981, p. 132.

de la galera, con sus correspondientes bancadas y postizas. En cambio, sus líneas afinadas recordaban a las zabras. Contaba con 7 u 8 remos por banda y unas 10 piezas de artillería. Por último, su arboladura constaba de dos palos, -trinquete y mayor-, con aparejo latino.

### 2.3.2. La nao.

Embarcación dominante en las flotas y armadas Reales de los siglos XIV, XV y XVI, tenía bien definidas sus características a comienzos del siglo XVI. Gozaron de gran fama en su tiempo y ello constituye el mejor testimonio de las buenas prestaciones y cualidades que tenían.

Era un tipo naval propio de los astilleros del Cantábrico que experimentó una constante evolución desde la época de los descubrimientos. Ello fue resultado del esfuerzo permanente de los constructores por adaptarla, tanto a la variada y creciente demanda de efectivos, como a las nuevas necesidades de tamaño, seguridad y cualidades marineras<sup>29</sup>.

En términos generales, Casado Soto la define como una nave mercante manca y de aparejo redondo, más bien corta de quilla y dotada de un considerable lanzamiento<sup>30</sup>. Su aparejo consistía en bauprés, a proa, con cebadera; trinquete, en el tercio de proel, con velas de trinquete y velacho; mayor, con velas mayor y gavia; y mesana, a popa, con mesana latina.

En la primera mitad del siglo XVI estos barcos eran cortos de puntal y poseían una sola cubierta. Pero con la evolución que experimentaron, para mediados de siglo se habían transformado en buques de dos cubiertas alterorosos dotados de importantes superestructuras en los castillos. Paralelamente se aprecia una voluntad de hacerlas bastantes más rasas. Asimismo, el aumento del porte determinó una serie de cambios en las proporciones de las naos. Éstos consistieron en un aumento relativo del puntal y de la manga, acompañado de una disminución de la eslora y el lanzamiento<sup>31</sup>.

### 2.3.3. El galeón.

El galeón fue la unidad naval empleada por excelencia en la guerra y en la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVI y el siglo XVII. Igualmente, fue la embarcación que en mayor cantidad se fabricó en los astilleros de Rentería durante la Edad Moderna.

---

29 CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. San Martín, Madrid 1988, p. 123.

30 CASADO SOTO, J.L.: "Los barcos del atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación del perfil tipológico", p. 94 y ss.

31 *Ibíd.*, pp. 123 y ss.

Este tipo naval fue el resultado de los cambios que experimentaron en siglos precedentes las naos y las carracas. Este prototipo naval experimentó una continua evolución hasta el siglo XVIII, que consistió en un afinamiento de sus líneas; el aumento de la eslora; el arrasamiento de sus estructuras; una mayor solidez de su construcción; y un perfeccionamiento de su aparejo. El resultado fue un barco mucho más robusto, menos vulnerable, más manejable y veloz.

Los primeros galeones datan de principios del siglo XVI. En esta fecha se trataba de buques similares a pequeñas naos de carga, o a galeras altas y mangudas, con propulsión a vela y remo. Es decir, en esta etapa inicial fueron buques de carácter mixto<sup>32</sup>. Mediado el siglo XVI, era una clase de barco bastante generalizado y del que se disponía de un notable número de unidades. Sin embargo, el galeón todavía se encontraba en plena transformación.

Desde el punto de vista de la arquitectura naval, el galeón podría ser definido como una embarcación de casco más fino que el de las carracas y las naos. Su cubierta tenía un gran arrufo, y sobre ella existía un gran alcázar a popa con varios pisos. En la proa había un castillo alto, que en ocasiones sobresalía de la roda, continuado por un espolón. La popa, inicialmente, "redonda"<sup>33</sup> desde mediado el siglo XVI se convirtió en "llana"<sup>34</sup>. Su arboladura consistía en dos palos principales, -trinquete y mayor-; y uno ó dos palos de mesa con velas latinas.

#### 2.3.4. Navío.

El navío es un tipo específico del siglo XVIII que, en un principio, diferió muy poco de los galeones de finales del XVII, puesto que mantuvieron proporciones muy similares. Fueron utilizados en la guerra y en el comercio de larga distancia. Hasta la publicación de la obra de Gaztañeta no hubo ningún tipo de distinción entre unos y otros, pero a partir de entonces comenzó a establecerse la diferencia entre *navío*, que sería el término designado para las unidades destinadas al comercio; y *navío de línea*, para las destinadas a la guerra<sup>35</sup>.

Este tipo de buque alcanzó a lo largo del siglo una perfección difícilmente superable. Bajo este nombre se englobaban las embarcaciones robustas provistas de dos o

32 OLESA MUÑIDO, F.F.: Op. cit., p. 119.

33 Ésta era la popa típica de las carracas. Consta de un codaste vertical cruzado horizontalmente por el yuso. Sobre ésta se erigía la bovedilla y el espejo de popa. (MOYA BLANCO, Carlos: "La arquitectura naval de los Austrias" *El buque en la Armada española*. Silex, Bilbao 1981. p. 158).

34 En esta popa el codaste sostenía un espejo blanco y estrecho en la parte alta de los pisos del alcázar. A su vez, éste iba ensanchándose hasta doblar su ancho cerca de la línea de flotación y volviendo a afinar por debajo de los finos de popa para dar salida a los filetes líquidos hacia el timón. (MOYA BLANCO, C.: Op. cit., p. 158).

35 APESTEGUI, Cruz: "La evolución de la tipología en la construcción naval" *Los barcos del Oria*. Untzi Museoa-BBV-Orioko Udala, Donostia-San Sebastián, 1994, p. 45.

tres baterías corridas por cada banda; aparejo igual al de una fragata, es decir, de tres palos cruzados y un bauprés, además de sus tres cofas y tres gavias<sup>36</sup>.

Sus dimensiones y armamento fueron creciendo conforme avanzaba el siglo. Paralelamente, la evolución en la construcción de navíos de guerra estuvo sujeta a muchos altibajos debidos, unas veces a criterios técnicos, pero otras a cambios políticos, pudiéndose distinguir cinco etapas diferentes: la de Antonio de Gaztañeta; la "inglesa" o de Jorge Juan; la de "estilo francés" capitaneada por el ingenio Francisco Gautier; la de su sucesor, Romero Landa; y por último, la de Rematosa<sup>37</sup>.

### 2.3.5. Fragata.

En el siglo XVIII, fue la unidad más generalizada de la flota mercante española para la Carrera de Indias y una de las más frecuentes dentro de la flota de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas<sup>38</sup> y los correos marítimos; aunque también eran utilizados en la guerra.

Las fragatas eran embarcaciones en cruz y tres palos con cofas, -trinquete, mayor y mesana-, velas trapezoides y dos cubiertas, pero en las que se pueden apreciar diferencias en su capacidad, y en el caso de la Guipuzcoana, posiblemente, hasta en sus características. Por lo tanto, estamos ante un barco que tenía el aparejo de los navíos y las corbetas de guerra, pero que se diferenciaba de éstas por su número de cañones, que no pasaban de 40 y no excedían de 60. En el caso de las fragatas de guerra, éstas poseían una batería corrida; y las mercantes solían ser generalmente buques de 300 o más toneladas<sup>39</sup>. Además, en lo que respecta a estas últimas, conforme avanza el XIX se observa, -al igual que sucedió con otros tipos navales-, un cierto aumento en su tamaño y arqueo.

### 2.3.6. Patache.

Según Maruri Gregorisch, el barco denominado *patache* procedía de otro similar utilizado con el mismo nombre en Francia. Fue una embarcación empleada desde tiempos muy antiguos, pero con unos destinos y misiones muy diferentes a lo largo de la historia. En una primera fase, fueron vasos artillados con unas dieciocho o veinte piezas de fuego que tuvieron como cometido el *aviso*; es decir, la transmisión de órdenes y enlace de noticias entre los distintos buques de guerra. Y también eran utilizados

36 VV.AA.: *Diccionario marítimo español. Redactado por orden del Rey Nuestro Señor*. Imprenta Real, Madrid 1864, pp. 376-77; y MOYA BLANCO, C.: "La arquitectura naval en el siglo XVIII", p. 235.

37 MOYA BLANCO, C.: Op. cit., pp. 235-40.

38 GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 Vols. C.S.I.C.-Diputación Provincial de Cádiz. Sevilla 1976, pp. 248 y ss.; y GÁRATE OJANGUREN, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Grupo Doctor Camino. San Sebastián 1990, pp. 117 y ss.

39 VV.AA.: *Diccionario marítimo español*, p. 466.

para el reconocimiento y defensa de las costas y puertos. En el siglo XVIII, les sobrevino la decadencia, y pasaron a convertirse en el más modesto de los barcos de cabotaje para el transporte de mercancías en las costas del Cantábrico<sup>40</sup>.

Se trataba de un barco pequeño de media cubierta, o cubierta entera según los casos, pero de arcos muy variados: éstos oscilaban entre las 30 a 80 Tns., y entre los 300 y 550 Qs. Iban arbolados con dos palos triples -enterizos sin cofa ni cruceta-; el mayor dispuesto para largar la cangreja y la escandalosa, en el trinquete cruzaban dos o tres velas, y en el bauprés izaba los foques y la trinquetilla. No obstante, en algunos casos llegaban a tener tres palos con el último muy a popa y bastante inclinado. Sus velas eran cuadrangulares y presentaban en el palo mayor una gran superficie al viento. Este sencillo velamen era de fácil maniobra, por lo que su tripulación acostumbraba a ser muy pequeña, a lo sumo el patrón y cinco o seis hombres<sup>41</sup>.

### 2.3.7. Batel.

El batel era un tipo naval específico del litoral vasco, cuya construcción era similar al de las lanchas pesqueras vascas. Era una embarcación menor de vela y remo que solía tener tres destinos preferentes: el tráfico en los puertos; la pesca dentro de las bocanas de los puertos; y unidades auxiliares de los grandes buques. En el último de los casos, su tamaño y proporciones dependían del barco que la utilizara.

El batel era una especie de bote de dos proas y, generalmente, de tres remos, uno de los cuales desempeñaba la función de espadilla. Su eslora solía tener de 15 a 20 pies. Su aparejo era simple y tan sólo constaba de una pequeña vela al tercio<sup>42</sup>.

Su capacidad de carga era de unas 50 toneladas y esto dio origen en el País Vasco a una nueva unidad de carga: la *batelada*.

### 2.3.8. Lanchón

Se puede considerar como una variante de la lancha, pero mayor y capaz de contener mucha carga y conducir cómodamente anclas, remos, cables y otros pertrechos navales. Por lo regular, se manejaban a remo y se empleaban para la carga y descarga de las embarcaciones, y otras faenas de puertos, arsenales y ríos. Por lo tanto, eran unas unidades auxiliares de los navíos de guerra y mercantes.

40 MARURI GREGORISCH, José Luis: "Notas sobre arquitectura naval en los buques de vela en el mar Cantábrico -Santander-, 1760-1875" *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Santander 1978, pp. 110-1.

41 *Ibidem*; y ZABALA, Aingeru: "Aproximación a una tipología marítima del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII" *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Santander 1978, pp. 40-1.

42 VV.AA.: *Diccionario marítimo español*, pp. 80-81; y LABURU, M.: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en los Documentos Marítimos Antiguos*. Diputación Foral de Gipuzkoa (Departamento de Cultura y Turismo), San Sebastián 1992, p. 21.

Los lanchones fabricados en los centros navales vascos y, muy especialmente en los guipuzcoanos, tuvieron un único destino: el de ser unidades auxiliares de los navíos de guerra de la Real Armada en un momento en el que la dinastía borbónica tenía centralizada toda su producción en los arsenales Reales.

### **2.3.9. Gabarra.**

La gabarra era una barca grande que se empleaba en la carga y la descarga; lastre y deslastre de los buques en el interior de los puertos; para el cabotaje; y como “barco de pasaje” y como “gabarra de sacas”. Normalmente debían de ser remolcadas, pero algunas llegaron a tener palo y cubierta.

### **2.3.10. Ala.**

Pequeña embarcación de fondo plano, que se impulsaba por medio de pértigas. Se empleaban en el País Vasco para el transporte y pesca fluviales<sup>43</sup>.

Estas unidades tuvieron hasta el siglo XVI un gran protagonismo en el río Deva porque llevaban hasta la bocana del puerto la lana de Castilla; y cargaban el mineral de las ferrerías de Mendaro, Alzola y Elgoibar<sup>44</sup>. Sin embargo, en el siglo XVIII dos de los puntos en los que se recurrió con mayor frecuencia al uso de las alas fueron las cuencas del Urumea y el Oyarzun. En el primer caso, para transportar parte de la producción de la Real Fábrica de Anclas de Hernani; y el hierro y mineral de hierro que estas oficinas necesitaban. Y en el Oyarzun, para llevar hasta el Puerto de Pasajes los productos férricos labrados en la Fundería de Aragoiriola de Rentería y en las ferrerías situadas río arriba.

### **2.3.11. Zabra o azabra.**

Parece que en las costas del Cantábrico hubo zabras desde la Edad Media. Eran unas embarcaciones parecidas al bergantín que normalmente arquearon de 70 a 80 Tns., aunque también las hubo de más de 150 Tns.

Eran barcos de líneas afinadas y aparejo muy velero. Solían tener una sola cubierta, sin tolda ni bataller. Su casco era alargado y raso; y su manga era mucho más reducida en la cubierta que en la línea de flotación. Su arboladura constaba de cuatro palos, -bauprés, trinquete, mayor y mesana-, que podían tener masteleros y gabias<sup>45</sup>.

43 LABURU, M.: Op. cit., p. 13.

44 GARMENDIA LARRAÑAGA, J. PEÑA SANTIAGO, L.P.: *El mar de los vascos II (Leyendas, tradiciones y vida del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo)*. Txertoa, San Sebastián 1982, p. 91.

45 OLESA MUÑIDO, FF.: Op. cit., p. 113.

Su diseño y características técnicas las hacían muy aptas para el transporte, el comercio de cabotaje y para misiones de reconocimiento y exploración. Sin embargo, en el siglo XVI también fueron utilizados como buques auxiliares de las flotas de la Armada del Mar Océano.

### 2.3.12. Barcaza.

Era otra de las unidades auxiliares empleadas en los puertos vascos. Era un lanchón muy grande, por lo general, sin propulsión a vela, que servía para hacer las operaciones de carga y descarga de los buques grandes en los muelles portuarios. Sin embargo, parece que en Gipuzkoa las barcazas que se construyeron tuvieron otro destino: el de unidades auxiliares de los navíos de línea de la Real Armada.

## 3.- EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN.

### 3.1. La época de los Habsburgo.

Hacer la evolución de la producción de los astilleros renterianos en el siglo XVI resulta harto difícil dado que las noticias al respecto son más bien escasas. Desconocemos la fecha exacta en la que en Rentería comenzó la manufactura naval. Las primeras informaciones localizadas al respecto datan de mediados del siglo XVI, aunque quizá años atrás se fabricaran algunas embarcaciones. Testimonio de ellos son algunos relieves y dinteles de casas que se han conservado hasta nuestros días. Mas todo parece indicar que el sector de la construcción de navíos de la Villa no cobró importancia y pujanza hasta el último tercio del siglo XVI. Nos consta que a partir de este momento los astilleros de Rentería comenzaron a trabajar con cierta regularidad en la fábrica de pequeñas y medianas naves por encargo de los particulares.

Cabría afirmar que esta etapa de afianzamiento de la industria de Rentería se inauguró con la construcción de la nao *San Juan Bautista* de 810 Tns. y la *San Andrés* de 400 Tns. La primera labrada por Juan de Amasa en 1569; y la otra por Núñez de Isastí en 1572<sup>46</sup>. La construcción de estas dos naos tan sólo fue el preludio de la larga lista de embarcaciones que salieron de las instalaciones navales de Rentería.

En 1578, los astilleros de Rentería trabajaron en la labra de la nao *Concepción* (862 Tns.) y la zabra de 30 toneles que hizo el regidor Martín de Goycoechea en el otoño de ese mismo año. Unos meses después, las gradas renterianas comenzaron las obras de la zabra de Juan Hortiza de Ysaba y la nao *Salvador*<sup>47</sup>. Además de estas unidades de los astilleros de Rentería salieron otros vasos como por ejemplo el galeón *La Trini-*

46 SEOANE Y FERRER, Ramón: *Navegantes guipuzcoanos*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones. San Sebastián 1985, pp. 95-96.

47 *Ibidem*, pp. 97-98; A.M.R. Libros de Actas, nº 10 (1572-1581); A.H.P.G., 3/2341.

dad, construido por el Capitán Sebastián de Çubieta y su mujer en 1581; o los galeones de Juan de Lasalde, entre otros.

Curiosamente, el “gran salto” de la industria de la construcción naval de Rentería vino tras el desastre de la Armada Invencible, -1588-, y en un contexto muy poco propicio para la expansión de esta actividad económica. Eran unos años de crisis, o cuando menos de decadencia, para muchos de los astilleros vascos. Ello estaba directamente relacionado con dos hechos. El primero, con las transformaciones negativas que comenzó a padecer la economía marítima. El segundo, con el declive que venía soportando el comercio, tanto en el tráfico de cabotaje así como en el del eje Castilla-Flandes, y las rutas de Terranova, las Azores y las Indias.

En este contexto, la clave del apogeo de los astilleros de la Villa estuvo directamente ligada con la política naval emprendida por los Habsburgo. Hasta el desastre de la Armada Invencible, las diferentes escuadras hispánicas se formaron, en buena medida, con barcos mercantes de particulares acondicionados para las acciones bélicas. Tras este desastre naval, y ante la necesidad de defender el Imperio, la Corona comenzó a demandar de forma regular de los astilleros cántabros, y entre ellos los vascos, navíos de guerra. En este sentido, la política gubernamental se esforzó en sostener y fomentar la fabricación naval a través de medidas proteccionistas, que incentivaban a los constructores navales a trabajar al servicio de la Corona. A partir de este momento y hasta 1730, los monarcas castellanos se convirtieron en los principales clientes de los astilleros renterianos.

Las instalaciones navales de la Villa recibieron los primeros pedidos de la Corona en el decenio de 1590. Se trata de los 24 galeones y cinco galizabras que el Capitán Agustín de Ojeda manufacturó entre los años 1593 y 1597. Estas unidades fueron fabricadas en varias partidas de las que sólo tenemos datos de tres de ellas. Los seis primeros galeones se elaboraron entre 1593-94 y para ello se cortaron 400 robles, pese a la protesta y oposición que mostraron las autoridades municipales<sup>48</sup>. Las “segundas fábricas” dieron comienzo en 1595 y fueron seis galeones, -de 500 y 400 “toneles machos”- y tres galizabras<sup>49</sup>. Finalmente, sabemos que en el verano de 1597 el Capitán Ojeda hacía entrega en el Puerto de Pasajes, a sus respectivos capitanes, de otros 6 galeones y 2 galizabras<sup>50</sup>.

Estos pedidos de la Corona crearon en la industria de la construcción naval de Rentería un clima de bonanza económica que no podía menos que afectar a las fábricas con capitales privados. Así, se ha podido constatar la labra de, cuando menos, otras cuatro unidades. Nos estamos refiriendo al bajel que Domingo de Goyzueta hizo en 1590; el galeón *Nuestra Señora de la Concepción*; el patache labrado por el Capitán López de Ysasti y la zabra labrada por el Capitán Goyzueta en las gradas de La Magdalena<sup>51</sup>.

48 A.M.R.: C-5-1-2-5.

49 A.H.P.G.: 3/2342. 3/2343. 1/2589.

50 A(rchivo) G(eneral) de S(imancas): C.M.C. 3º Ep. leg. 1343.

51 A.M.R.: Libros de Actas, nº 6, 7 y 10; A.H.P.G.: 3/2342; y SEOANE Y FERRER. R.: Op. cit., pp. 99-100.

**Cuadro nº 1: Producción, Siglo XVI**

AÑO	ASTILLERO	CONSTRUCTOR	BARCO	TNS
1536	Rentería	M. de Gabirya	Nao	
1569	Rentería	Juan de Amasa	Nao <i>S. Juan Bautista</i>	810
1572	Rentería	Núñez de Isasti	<i>San Andrés</i>	400
1578	Rentería	M. de Goycoechea	Azabra	30
1578	Rentería	Martín Zubieta	Nao <i>Concepción</i>	862
1579	Rentería	J. Hortiz de Ysasa	Azabra	
1579	Rentería	Sebastián de Zubieta	Nao <i>Salvador</i>	
1580	Rentería	Martín de Zubieta	Galeón <i>La Trinidad</i>	800
1581	Rentería	J. López de Durango	Nao	
1581	Rentería-San Sebastián-Zumaya	Juan de Lasalde	Galeones (8)	
1590	Rentería	Domingo de Goycueta	Bajel	30-35
1594	Rentería	Martín de Alduncin	<i>N. Sra. de la Concepción</i>	400
1594	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeones (6)	
1595	Magdalena	Miguel López de Isasi	Patache	
1595	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>Ntra. Sra. de Aránzazu</i>	
1595	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>Ntra. Sra. del Rosario</i>	
1595	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Bernabé</i>	
1595	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Lorenzo</i>	
1595	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>Ntra. Sra. de la Cinta</i>	
1595	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>Ntra. Sra. de Balbaneda</i>	
1595	Rentería	Agustín de Ojeda	Galizabras (3)	
1595	Rentería	Domingo de Goycueta	Nao <i>N. S. de la Concepción</i>	400
1596 ?	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeones (6)	
1597	Rentería	Agustín de Ojeda	Galizabra <i>Santa Margarita</i>	
1597	Rentería	Agustín de Ojeda	Galizabra <i>Santa Úrsula</i>	
1597	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Ambrosio</i>	
1597	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Xistobal</i>	
1597	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Francisco</i>	
1597	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Joseph</i>	
1597	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>Santo Domingo</i>	
1597	Rentería	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Jerónimo</i>	

FUENTES: A.M.R.; A.H.PG.; A.G.S.; y SEOANE Y FERRER: R., Op. cit.

Este intenso ritmo de trabajo se mantuvo, e incluso en algunos momentos se intensificó, en la primera década del siglo XVII resultando de ello una de las etapas más prósperas de la industria naval de Rentería. Entre 1600 y 1609 se ha podido computar la manufactura de 40 unidades, de tipologías y tamaños diversos, entre los que tuvieron un especial protagonismo los de grandes y medianas dimensiones. En este período las atarazanas renterianas labraron entre 4 y 6 embarcaciones al año, ritmo de trabajo en verdad importante si tenemos en cuenta los medios técnicos de la época y el número de mano de obra que ello requería.

En estos años, la producción de las gradas renterianas tuvo una clientela y destino más heterogéneos que en el decenio de 1590. A diferencia de lo que acontecía a fines del XVI, los astilleros guipuzcoanos recibieron un número menor de pedidos de la Corona. Por lo que a ello respecta, se sabe con certeza que en este período en Rentería se fabricaron 8 galeones para el Rey. Las noticias sobre estos efectivos navales son más bien parcas. En primer término, sabemos que estos vasos se fabricaron entre 1605 y 1608. Segundo, que cuando menos en un porcentaje muy elevado se hicieron con maderas de los montes concejiles de Rentería. Tercero, que la fábrica de 6 de ellos corrió a cargo del capitán renteriano Domingo de Goycueta. Por último, que el porte de dos de estos galeones giró en torno a las 500 Tns.<sup>52</sup> Además de estas unidades para las Armadas Reales, algunos particulares construyeron otro número de embarcaciones para servir al Rey. Un ejemplo de ello lo tenemos en la nao de 100 Tns. que Joanes de Soroa labró allá por el año 1608<sup>53</sup>. Posiblemente, además de las unidades indicadas, hubo alguna otra que se hizo o bien por encargo de la Corona, o bien para servir a la misma a cambio de la concesión de alguna merced.

El resto de las embarcaciones que labraron los astilleros de la Villa tuvieron como destino preferente el comercio en todas sus vertientes. La fábrica de todas estas unidades corrió a cargo de constructores de la Villa y para ello, -al igual que en los buques anteriores-, emplearon maderas de los montes comunes del municipio. El número de efectivos construídos por unos y otros fue un tanto desigual, aunque todavía no se aprecia una concentración de la producción en favor de unos pocos constructores. Ello no significa que algunos de estos fabricantes comenzaran a destacar en estas artes. Éste fue el caso de Joanes de Chiprés, San Joan de Olazábal, el Capitán León de Cuzco o Joanes de Soroa que empezaron a figurar entre la nómina de los "grandes" constructores guipuzcoanos de la época<sup>54</sup>.

En la primera mitad del decenio de 1610 la industria naval renteriana registró un volumen de producción, -en términos de toneladas labradas-, similar al de los años precedentes, si bien el número de las unidades hechas fue algo menor. En este sexenio el sector de la construcción naval de Rentería apostó por su *especialización* en

---

52 A.M.R.: Actas municipales, libros nº 11 y 12; y A(rchivo) M(unicipal) de F(uenterrabia): Actas del ayuntamiento, libro nº 12.

53 A.M.R.: Actas municipales, libro 12.

54 Véase cuadro nº 2.

la fábrica de barcos de grandes tonelajes y, de alguna manera, dejó de lado la manufactura de pequeñas y medianas embarcaciones. Esta apuesta de los astilleros del municipio tendrá consecuencias inmediatas en el sector. La primera, una concentración de la producción en manos de un reducido número de constructores navales que contaban con los conocimientos técnicos y capitales necesarios para llevar a efecto estas fábricas. La otra, orientar la producción a un mercado un tanto restringido: el del comercio de larga distancia y las Armadas del Mar Océano. En estos años, se han podido computar la labra de 9 galeones cuyos portes oscilaron entre las 400 y 600 Tns. Su manufactura corrió a cargo de los constructores renterianos Domingo de Goyçqueta, Juan de Olazábal, Fabián de Zuaznabar y León de Cuzco. Los destinos de estos galeones fueron las Armadas del Mar Océano y las flotas de la Carrera de Indias<sup>55</sup>.

1617 marca el inicio de un cambio total en el sector. La retracción comercial y el continuo estado de guerra en el que estaba inmersa la Corona no podían menos que afectar a los astilleros de Rentería. En esta coyuntura fueron muy pocos los armadores que invirtieron sus capitales en la labra de nuevos efectivos navales. Asimismo, este descenso de las fábricas con dinero privado no pudo ser paliado, -a diferencia de lo que aconteció en otros grandes centros navales del País Vasco-, con la demanda de la Corona dado que ésta fue más bien escasa. El resultado de ello fue un brusco descenso de la producción entre los años 1617-1663 en los que la inactividad fue una constante en muchos de estos años. En los archivos del País tan sólo se han localizado noticias de la construcción de 12 embarcaciones que respondieron a las tipologías de galeón, nao, bajel y fragata. La primera de estas unidades fue la nao de 600 Tns. que Juan de Olazábal hizo en 1621. Dos años después, el mismo Olazábal se embarcó en la labra del galeón *San Juan* de 600<sup>56</sup>. En el interín del decenio de los 20 otros renterianos eligieron las gradas de Basanoaga para poner la quilla de dos barcos más: Fabián de Zuaznabar en 1621 y Joan Pérez de Yrazábal en 1625. Para la primera de estas fábricas, Esteban de Miranda llevó 500 piezas de corbatones, -mayores y menores-, burlacamas y demás maderos desde los puertos de Alchirri y Egueleta, -jurisdicción de Aya-, hasta Basanoaga al precio de 2 reales y medio y 4 maravedíes la pieza<sup>57</sup>. Por su parte, Joan Pérez de Yrazábal fabricó un galeón de 44 codos de quilla limpia, 17 de manga, 8 2/3 de puntal y 44 1/2 de eslora, por encargo del Capitán San Joan de Olazábal. Por tal trabajo, Yrazábal percibió del Capitán Olazábal una retribución de 1080 ducados y una casa en los astilleros de Basanoaga<sup>58</sup>.

En las décadas siguientes el número de barcos botados en los astilleros de Rentería aún fue menor y casi todos ellos se hicieron por encargo de la Corona. La familia Olazábal fue la encargada de construir hasta 1650 todas las unidades demanda-

55 A.M.R.: Actas municipales, libros nº 12 y 13; y SEOANE Y FERRER, R.: Op. cit., pp.99-102.

56 SEOANE Y FERRER, R.: Op. cit., pp. 101-102.

57 A.H.P.G.: 3/1829, fols. 9r-9v.

58 A.M.R.: B-1-3-5.

das por los monarcas castellanos. Nos estamos refiriendo a los 4 galeones y la fragata que hicieron el Capitán San Juan y los hermanos Xristóbal y Juan en los años 1634, 1640 y 1646<sup>59</sup>. Además de estos bajeles, entre 1651-52 las instalaciones navales renterianas estuvieron ocupadas en la labra de una *Capitana Real* de 600 Tns. Para su fábrica, el Superintendente de fábricas y plantíos de Gipuzkoa, Don Luis de Necolalde, compró a la Villa alrededor de 430 piezas de robles del partido de Usas-cue, que le costaron más de 2.000 ducados<sup>60</sup>.

Por lo que respecta a las fábricas con capitales privados, tenemos que decir que éstas corrieron a cargo del Capitán Domingo de Ysasti. Se trata del navío que hizo en los astilleros del Arrabal y del bajel que encargó hacer a los carpinteros de ribera Martín y Joanes de Azconobieta, y Joanes de Lopelola, ambos, en 1643<sup>61</sup>.

Tras estos difíciles años para la industria de la construcción naval de Rentería, se inició una lenta, aunque progresiva, recuperación de los astilleros, que prácticamente se mantuvo hasta finales de siglo. Parece que el principal agente del restablecimiento de la manufactura en los astilleros del municipio fue la reactivación que experimentó el comercio indiano a partir de 1664<sup>62</sup>; y, en menor grado, la fábrica de nuevos efectivos para las escuadras del Mar Océano. En esta "nueva etapa" para las factorías navales renterianas no hubo, como en los decenios precedentes, un desequilibrio tan acusado entre la demanda privada y la de la Corona. Asimismo, aunque la producción en estos años no llegó a alcanzar las cotas de los años 1590-1611, es de resaltar que ésta se concentró en Basanoaga, hecho que le convirtió de forma indiscutible en el principal centro constructor de la Villa.

Este período de prosperidad para la industria naval de Rentería se inauguró en 1664 con la manufactura de dos galeones. En este año, el asentista Miguel de Aristeguieta, una vez que concluyó las obras del galeón del asiento que tenía con la Corona, hizo compañía con Santiago de Tellería para la construcción de un galeón para la Carrera de Indias en el Real Astillero de Basanoaga. Las noticias sobre esta fábrica, aunque puntuales, son bastante significativas. Se trataba de un bajel de grandes dimensiones que para su ejecución los asentistas adquirieron gran cantidad de tablazón y 400 robles trasmochos de los montes concejiles de Usascue<sup>63</sup>.

Terminadas estas fábricas, entre 1666 y 1667 el Capitán Miguel de Aristeguieta construyó en Basanoaga otros tres bajeles para la Carrera de Indias. El nombrado *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*, *Santiago* y *San Martín* lo hizo en compañía

59 A.M.R.: Actas municipales, libro nº 15 y B-1-3-5; y A.H.P.G.: 3/2358, escritura de 1 de julio de 1646.

60 A.M.R.: Actas municipales, libros nº 3 y 16.

61 A.H.P.G.: 3/2355, escritura de 22 de agosto de 1643; y A.M.R.: Actas municipales, libro nº 16.

62 GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *Sevilla, los vascos y América*. Fundación BBV, Bilbao 1991, pp. 220-221.

63 ODRIÓZOLA OYARBIDE, Lourdes: "La industria naval guipuzcoana (1650-1730): ¿crisis o auge del sector?" *Economía y empresa en el Norte de España*. Pablo Martín Aceña y Montserrat Gárate Ojanguren Eds. Cuadernos de Economía y Empresa-Sección Historia. Diputación Foral de Gipuzkoa-Universidad del País Vasco-Kutxa. Donostia-San Sebastián 1994, p. 28.

con Santiago de Tellería; y zarpó del Puerto de Pasajes en el mes de julio de 1666 con destino a Cartagena de Indias y Portobelo. Al año siguiente, Aristeguieta terminaba las obras del galeón *Nuestra Señora de la Soledad*, *San Francisco* y *San Miguel* que hizo por encargo del Capitán de Mar y Guerra Francisco de Abaria<sup>64</sup>

La década de los 60 se cerró con la construcción de otro galeón de gran tonelaje, asimismo, en Basanoaga. Se trata de un galeón de 53 codos de quilla, 18 1/2 de manga, 66 de eslora y 8 1/4 de puntal. Las obras de esta unidad finalizaron en la primavera de 1668 y todo indica que se hizo por orden de la Corona, aunque se desconoce quién fue el asentista encargado de las obras<sup>65</sup>.

Tras estos años de fortalecimiento de la industria naval de Rentería, en los sesenta y principios de los ochenta, el sector vivió el período de mayor florecimiento de la segunda mitad del siglo XVII. En estos años, en la Villa se labraron al menos 15 navíos y una escuadra de 3600 Tns.; es decir, más del 57 % de la producción total registrada entre 1650 y 1699.

El apogeo que tuvieron los astilleros renterianos, -al igual, que los del resto del Puerto de Pasajes y el Oria-, fue resultado, fundamentalmente, de la ligera recuperación que experimentó el tráfico indiano durante estos años y de los distintos asientos que los particulares suscribieron con la Corona para la construcción de navíos para las flotas de la Carrera de Indias; y en menor medida, de los pedidos de embarcaciones de los comerciantes para el comercio con Andalucía y las Indias.

Al igual que en las décadas precedentes, el método que reguló la fabricación de los navíos para la Corona fue el de los *asientos*. Es decir, unos contratos en los que un particular o grupo de particulares se comprometía a fabricar los barcos con unas calidades determinadas y unos plazos concretos, a cambio de un precio fijo. Los asentistas encargados de estas fábricas fueron Miguel de Aristeguieta, Ignacio de Soroa, Mariana Pérez y Pedro de Aróstegui.

El primero de estos asientos se suscribió hacia 1673, pero casi nada sabemos de él. Tan sólo se tiene certeza que en esta fecha, en Basanoaga se labraban varios galeones para el servicio Real y las Armadas del Mar Océano<sup>66</sup>. Dos años después, el Capitán Miguel de Aristeguieta firmó un contrato con la Corona por el que se comprometía a construir dos galeones destinados a servir como *Capitana* y *Almiranta*, uno de 1007 Tns. y el otro de 800 Tns. Aristeguieta eligió las gradas de Basanoaga para la manufactura del primero de ellos y las de Usúrbil para el otro. Ninguno de los bajeles pudo ser entregado en la fecha concertada en el contrato por la negativa de los maestros andaluces a viajar al Norte para arbolarlos; las dificultades para encontrar cañones para su armamento; y la insolvencia de la Corona para el abono del dinero en los plazos acordados<sup>67</sup>.

64 ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: Op. cit., p. 29.

65 M(useo) N(aval): Fondo Vargas Ponce (serie románica). Ms. 49.

66 A.H.P.G.: 3/2387, escritura de 19 de marzo de 1673.

67 SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla 1982, pp. 112-116.

En 1678, la Corona suscribía un nuevo contrato con la familia Aristeguieta-Atocha. Cuando el Capitán Aristeguieta falleció a principios de 1678, estaba fabricando dos galeones más en Rutarte y Basanoaga; pero una injusta decisión apartó a estas unidades de la Carrera de Indias. Su viuda, Mariana Pérez, pese a las graves dificultades económicas que atravesaba por las grandes cantidades que aún les adeudaba el Rey del asiento anterior, se avino a continuar con las obras de los dos galeones. Este mismo año, la Junta notificó a Gracia de Atocha, -hermana del Capitán Miguel de Aristeguieta-, y Mariana Pérez la compra de los dos navíos y los deseos de este organismo de construir otro más. El compromiso ratificado y aprobado en mayo de 1679, recogía que los galeones tendrían 1100 y 900 Tns.; el precio se estipuló en 42 ducados de plata la tonelada; y los navíos se entregarían en mayo de 1680. Pocos meses después, los maestros Rodrigo Ortiz, Francisco de Agreda y Alonso Medallo declararon inservibles para las flotas de la Carrera los dos galeones a causa de la mala calidad de sus maderas. Para resarcir de los daños que esta exclusión causó al clan Aristeguieta-Atocha, la Corona estableció un nuevo asiento con Mariana Pérez para la construcción de un patache de unas 300 Tns. En esta ocasión, los Aristeguieta-Atocha no utilizaron las gradas renterianas para hacer esta fábrica, sino las de Rutarte, sitas en Usúrbil<sup>68</sup>.

La década de los sesenta terminó en Gipuzkoa con la aprobación del asiento de Pedro de Aróstegui. El asentista se comprometía a hacer, en los astilleros de Basanoaga, para agosto de 1680, dos galeones de 800 toneladas, -uno para *Capitana* y otro para *Gobierno*-, y un patache. La manufactura de estos tres bajeles tampoco estuvo exenta de polémica. Las obras de todos ellos se fueron demorando ante la falta de asistencia económica de la Corona y el escaso caudal con el que contaba el asentista. Por todo ello, Aróstegui abandonó el asiento y se retiró a un convento. Ante la situación originada y para evitar que la actividad no se colapsara en Basanoaga, Villanueva adelantó el dinero necesario y se hizo cargo del asiento. Ello permitió que en 1680 fuera botada la *Capitana Nuestra Señora del Rosario y San José*; y en noviembre de 1682, el *Gobierno Jesús, María y Joseph*, y el patache *Nuestra Señora de las Estrellas, San Feliz y San Francisco*<sup>69</sup>.

Paralelas a estas fábricas, el reputado constructor Ignacio de Soroa labró en las atarazanas de Rentería una escuadra de galeones de 3600 Tns. para las Armadas del Mar Océano. El constructor Soroa contó con el apoyo de las autoridades provinciales que en la Junta particular celebrada en 1678 acordaron darle “treinta mil ducados de cabe a cada tonelada en su rata, y dos mil de plata, de joya o adela de maderamen”. Estas cantidades se abonarían en tres plazos y se repartirían entre los municipios de la Provincia en razón de los fuegos que cada uno tuviese. En concreto, a Rentería le correspondieron pagar 1602 maravedíes<sup>70</sup>.

El siglo XVII terminó con la firma de dos nuevos asientos por parte del donostiarra Pedro de Aróstegui. Por el primero, -firmado en 1683-, labró en Basanoaga dos gale-

68 SERRANO MANGAS, F.: Op.cit., 116 y ss.

69 ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: “La industria naval guipuzcoana...”, p. 33.

70 A.M.R.: Actas del ayuntamiento, libro nº 20, ayuntamiento de 11 de octubre de 1678.

ones de nada más y nada menos 1200 Tns. cada uno. Por el otro, -cerrado en 1698-, nuevamente se obligaba a ejecutar otros dos galeones, asimismo en Basanoaga. Sin embargo, Aróstegui después de haber arrendado las instalaciones de Basanoaga y haber logrado de la Villa el uso exclusivo de las mismas en el tiempo que durasen las obras de las dos unidades, decidió, finalmente, ejecutar los vasos en la factoría de Mápil (Usúrbil). Esta decisión de Aróstegui creó un gran malestar entre los renterianos porque pensaban que con ello sus astilleros quedaban totalmente desprestigiados<sup>71</sup>.

Junto a estas fábricas, los astilleros de Rentería trabajaron en la labra de otras embarcaciones por encargo de los particulares. Estos vasos registraron arqueos muy diferentes, pero los portes de algunos de ellos fueron similares a los fabricados para la Corona. El primero de estos bajeles lo construyó el Capitán Miguel de Aristeguieta el año 1674 y las instalaciones elegidas fueron las de Basanoaga<sup>72</sup>. Tres años más tarde, el maestro constructor y Veedor, Don Xristóbal de Olazábal construyó en Basanoaga el galeón *San Ygnacio*, *San Xristobal* y *San Felipe* de 394 Tns.<sup>73</sup> Además de las unidades indicadas, en este decenio Joan de Echeverría labró en una de las atazanas de Rentería una gabarra. Con este fin, solicitó al municipio licencia para la corta de 40 trasmochos<sup>74</sup>.

En lo que restaba de siglo las atarazanas de Rentería tan sólo construyeron otras cuatro unidades con capitales privados. La primera de ellas fue el galeón *Angel y Benditas Ánimas* que hizo el Veedor Olazábal para la Carrera de Indias en 1680. Este barco efectuó su primer viaje hacia Andalucía en 1681 y, posteriormente, pasó a formar parte de la flota de Nueva España. En 1682, una vez fallecido Olazábal, sus herederos lo vendieron en Sevilla al Capitán Pedro de Aspilicueta por la suma de 18.960 reales<sup>75</sup>. El segundo de estos vasos, fue el galeón que Sebastián de Yriarte fabricó para el donostiarra Joseph de Villanueva en las instalaciones de Basanoaga<sup>76</sup>. Los dos barcos restantes fueron labrados entre los años 1697-98. Se trata del galeón de 800 Tns. que hizo el renteriano Juan de Yturiza, -Almirante y Caballero de la Orden de Santiago- en las gradas de Basanoaga con el objeto de devolver la fama y crédito a este centro tras la incomprensible actuación del asentista Pedro de Aróstegui. Y de la unidad que botó, asimismo en Basanoaga, el constructor Sebastián de Yriarte<sup>77</sup>.

Con los datos aportados es constatable que a partir de 1683 el ritmo de actividad descendió bruscamente en los astilleros de Rentería, y cabe decir que en estos años la inactividad fue lo que caracterizó a la industria de la construcción naval de la Villa.

71 ODRIUZOLA OYARBIDE, L.: "La industria naval guipuzcoana...", p. 37.

72 A.M.R.: Actas municipales, libro nº 20, ayuntamiento de 29 de diciembre de 1674.

73 A.H.PG.: 3/2371, escritura de 6 de junio de 1677.

74 A.M.R.: Actas municipales, libro nº 20.

75 A.H.PG.: 3/2393, escritura de 22 de diciembre de 1682.

76 A.M.R.: Actas municipales, libro nº 20.

77 A.M.R.: Actas municipales, libro nº 22; y A.H.PG.: 1/2668.

**Cuadro nº 2: Producción, Siglo XVII.**

AÑO	ASTILLERO	CONSTRUCTOR	BARCO	TNS
1600	Rentería	Juanes de Chiprés	Nao	
1600	Rentería	Martin de Yribarren	Azabra	50
1600	Rentería	Domingo de Goycueta	Azabra	50
1600	Rentería	León de Cuzco	Galeón	
1600	Rentería	San Juan de Olaçabal	Nao	
1602	Rentería	Juanes de Soroa	Gabarra (obras)	
1602	Rentería	Guillén de Lecoandia	Navío	
1602	Rentería	Domingo de Goiçqueta		
1602	Rentería	León de Cuzco	Galeón	
1603	Rentería	J. Chiprés Mayor Endias	Gabarra (obras)	
1603	Rentería	Guillén de Leço	Nao	
1603	Rentería	León de Cuzco	Nao	
1603	Rentería	Pedro de Oliceçia	Nao	
1603	Rentería	D. Pérez de Ydiaquez	Nao	
1605	Rentería	Sebastián de Aramburu	Navío	
1605	Rentería	Miguel Suárez	Nao	
1605	Rentería	Juan de Amasa	Galeones (3)	
1606	Rentería	Juanes de Soroa	Bajel	
1606	Rentería	San Juan de Olaçabal	Nao	
1606	Rentería	Domingo de Goiçqueta	Galeones (3)	
1607	Rentería	Juanes de Yrauçabal	Bajel	
1607	Rentería	Juanes de Chiprés	Ala	
1607	Rentería	Juanes de Ugarte	Nao	
1607	Rentería	Domingo de Goiçqueta	Galeones (?)	
1607	Rentería	San Juan de Olaçabal	Bajel	
1608	Rentería	Pedro de Miranda	Bajel	
1608	Rentería	Juanes de Soroa	Nao	100
1608	Rentería	Domingo de Goiçqueta	Galeones (3)	
1608	Ugarrice	Gaspar de Ugarte	Patache	
1609	Rentería	Juanes de Soroa	Bajel	200
1609	Rentería	Fabián de Zuaznabar	Nao	
1609	Rentería	Domingo de Goiçqueta	Nao	
1609	Rentería	Juanes de Ugarte	Patache	
1611	Rentería	Domingo de Goiçqueta	Capitana Real y 4 galeones	

1614	Rentería	Domingo de Goizueta	Galeón <i>San Sebastián</i>	400
1614	Ribera de Rentería	Juan Olazábal	Galeón <i>San Antonio</i>	600
1615	Basanoaga	Fabián de Zuaznabar	Galeón	
1616	Basanoaga	León de Cuzco	Galeón	
1621	Rentería	Juan de Olazábal	Nao	600
1622	Basanoaga	Fabián de Zuaznabar		
1623	Basanoaga	Juan de Olazábal	Galeón <i>San Juan</i>	600
1625	Basanoaga	J. Pérez de Yrazabal	Galeón	
1634	Rentería	San Joan de Olazábal	Galeones (2)	
1640	Rentería	San Juan de Olazábal	Galeones (2)	400
1643	Arrabal	Domingo de Ysasti	Navío	
1643	Rentería	M. y J. Azconobieta - J. de Lopeola	Bajel	
1646	Rentería	Xristobal y Juan de Olazábal	Fragata	
1651	Rentería	Desconocido	Galeón <i>Capitana Real</i>	600
1664	Basanoaga	M. de Aristeguieta	Navío	812
1664	Rentería	Ignacio de Soroa		
1664	Basanoaga	Santiago de Tellería - M. de Aristeguieta	Galeón	803
1666	Basanoaga	M. de Aristeguieta	Galeón	
1666	Basanoaga	M. Aristeguieta - S. Tellería	Galeón <i>N.S. del Pilar de Zaragoza, Santiago y S. Martín</i>	
1667	Basanoaga	M. de Aristeguieta	Galeón	
1668	Basanoaga	Desconocido	Galeón	
1673	Basanoaga	Desconocido	Galeones (?)	
1674	Basanoaga	M. Aristeguieta	Galeón	
1675	Basanoaga	Miguel Aristeguieta	Galeón	1007
1677	Basanoaga	Xristobal de Olazábal	Galeón <i>S. Ignacio, S. Xristóbal y S. Felipe</i>	394
1678	Rentería	Ignacio de Soroa	Escuadra de galeones	3600
1678	Basanoaga	Xristóbal de Olazábal	Navío	
1678	Basanoaga	Mariana Pérez	Galeón	1100
1679	Basanoaga	Pedro de Aróstegui <i>S. Joseph</i>	Capitana <i>N.S. del Rosario y</i>	800
1679	Basanoaga	Pedro de Aróstegui	Gobierno <i>Jesús, María y Joseph</i>	800
1679	Basanoaga	P. de Aróstegui	Patache <i>N.S. de las Estrellas, S. Feliz y S. Frco.</i>	
1679	Rentería	Joan de Echeverría	Gabarra	

1680	Basanoaga	Xristobal de Olazábal	Galeón <i>El Ángel y las Benditas Ánimas</i>	300
1683	Basanoaga	Pedro de Aróstegui	Galeón	1200
1683	Basanoaga	Pedro de Aróstegui	Galeón	1200
1683	Rentería	S. de Yriarte	Galeón	
1683	Rentería	Tomás de Allo		
1697	Basanoaga	Juan de Iturriza	Galeón	800
1698	Basanoaga	Sebastián de Yriarte		

FUENTES: A.M.R.; A.H.P.G.; A.G.G.; A.G.S.; A.G.I.; M.N.; SEOANE Y FERRER, R.: Op. cit.; y ODRIÓZOLA OYARBIDE, L.: "La industria naval guipuzcoana (1650-1730)...".

### 3. 2. El siglo XVIII, una nueva dinastía reinante: los Borbones.

El inicio del siglo XVIII coincidió con la llegada de una nueva dinastía. Parece que desde que los Borbones llegaron al trono fueron conscientes de la necesidad de rehabilitar la Marina de Guerra y Mercante para recuperar el control de los mares y el protagonismo perdido en la Carrera de Indias. Por esta razón, los Borbones adoptaron una serie de medidas que afectaron directa e indirectamente al sector naval vasco. Entre estas disposiciones destacan: a) el intento de instaurar una poderosa Armada Real con la creación de una tipología náutica uniforme al tiempo que concentraban la producción en los Reales arsenales de El Ferrol, Cartagena, La Carraca y La Habana; b) la publicación primero, en 1765, de una Real Cédula por la que se otorgaba el comercio directo entre la península y las Indias a nueve puertos en donde los puertos vascos eran los grandes ausentes; y segundo, el Reglamento de 1778.

Ante tales cambios los guipuzcoanos se replantearon el futuro económico del sector. Como solución inmediata intentarán recuperar el protagonismo perdido orientando su producción naval a satisfacer las necesidades del resurgir comercial, que era una realidad en la Provincia, y a estimular el sector pesquero. Fruto de esta *reconversión* del sector naval guipuzcoano fue el lento florecimiento que experimentaron las principales factorías de la Provincia a lo largo del siglo XVIII<sup>78</sup>. Mas, los astilleros de la Villa de Rentería no llegaron ni siquiera a aproximarse al volumen de producción alcanzado durante la centuria anterior.

Pese a los cambios indicados, la construcción naval con dinero público en los astilleros guipuzcoanos y, en particular, en los de la Villa de Rentería no cesó brusca-mente, sino que fueron descendiendo progresivamente, hasta prácticamente llegar a desaparecer a partir de 1732. Hasta esta fecha cabe decir que Gipuzkoa y, en concreto, Rentería continuó figurando como uno de los principales de construcción de navíos de la Real Armada.

78 ODRIÓZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa, Siglo XVIII* (en prensa).

Firmada la Paz de Utrecht, se aprecia en la Provincia un primer impulso en la construcción de navíos de guerra. En 1713 se aprobó un proyecto para construir seis navíos de línea en tierras guipuzcoanas. Los navíos se fabricaron entre los años 1713-16 bajo la supervisión del arquitecto naval Antonio de Gaztañeta; y los astilleros elegidos fueron los de Basanoaga, Barrio de Vizcaya (Pasajes de San Juan) y Orio. La construcción de los navíos que se hicieron en las gradas de Basanoaga corrieron a cargo del donostiarra Phelipe de Zelarain. En el asiento que firmó con Gaztañeta se comprometió a fabricar dos navíos de más de 900 Tns. y artillados con 60 cañones. En carta de 8 de abril de 1713, solicitó a las autoridades renterianas los materiales sezonados que necesitaba para la construcción de los barcos. El Concejo acordó concedérselos siempre y cuando los elaborara en alguna de las factorías renterianas. Zelarain aceptó la condición impuesta por la Villa; e, incluso, le pagó como anticipo 100 doblones para que la corta de madera comenzara a la mayor brevedad posible. El asentista finalizó las obras de los buques en 1716. Fueron botados en el Puerto de Pasajes con los nombres de *San Isidro* y *San Juan Bautista*<sup>79</sup>.

Cuando estas fábricas aún no habían sido terminadas, -1715-, Phelipe de Zelarain y su hermano el Capitán Simón de Zelarain iniciaron en Basanoaga la construcción de otros tres navíos para la Real Armada<sup>80</sup>. Éstos no fueron las únicas unidades que el asentista Phelipe de Zelarain fabricó para la Armada. A principios de 1718 puso la quilla, asimismo en Basanoaga, de otro bajel para el servicio Real. Desconocemos si este último buque fue uno de los cinco navíos que aún estaban en grada cuando el ejército francés entró en el Puerto de Pasajes, y los quemó y redujo a cenizas.

Tras el incidente acontecido en Pasajes, las atarazanas de Rentería no volvieron a labrar ninguna unidad por orden del Rey hasta 1728. En esta ocasión el asentista encargado de la fábrica fue el pasaitarra Pedro Antonio de Berroeta. Este constructor firmó un asiento con Felipe V por el que se obligaba a hacer en las instalaciones de Basanoaga un navío de 52 cañones que tuviera las siguientes medidas: 62 codos y 15 pulgadas de quilla, 10 codos de puntal, 20 de manga y 71 de eslora. La fecha de entrega del navío concertada fue el 28 de febrero de 1729 y el coste de su manufactura ascendió a la suma de 33.000 pesos escudos de a 8 reales de vellón<sup>81</sup>.

Entregado este navío de línea, los astilleros de Rentería no volvieron a recibir un encargo de la Corona hasta el decenio de 1750; pero se trató de una situación un tanto excepcional. En esta fecha, el Marqués de la Ensenada había puesto en marcha su ambicioso plan de construcciones para la Armada. El proyecto del Ministro era hacer 50 navíos de guerra en ocho años en los Arsenales de El Ferrol y Cartagena con el objeto que la Armada española estuviera a la altura de la inglesa y la francesa. Sin embargo, la capacidad productiva de los Arsenales no era lo suficientemente grande como para hacer todas estas fábricas en los plazos estipulados. Ante la situa-

79 M.N.; Ms. 812, 1194, 2213 y 2215; A.H.P.G.: 3/2497; y A.M.R.: Actas municipales, libro nº 38.

80 A.G.S.: Secretaría de Guerra Moderna, Suplemento 559; y Secretaría de Marina, Arsenales 306.

81 A.H.P.G.: 3/2505, fols. 344-348.

ción originada, y para evitar que el plan ideado por Ensenada fracasara, la Secretaría de Marina adoptó una serie de disposiciones complementarias. Una de ellas fue la demanda de lanchas, lanchones y barcasas para los navíos de línea que se estaban fabricando en los arsenales; o para la conducción de maderas para los vasos del Rey. Esta medida afectó muy positivamente a los astilleros guipuzcoanos que manufacturaron más de 35 de estas pequeñas embarcaciones para el Real Servicio<sup>82</sup>.

La industria de la construcción de navíos de Rentería fue una de las beneficiadas por esta disposición. El año 1753, Juan Ygnacio de Zavala, -Comisionado del Ministro de Marina-, firmó con el pasaitarra Nicolás de Ynda un asiento para la manufactura de 12 lanchones y sus lanchas para el Departamento de El Ferrol. El lugar elegido para llevar a cabo dichas construcciones fue el astillero de Ugarrice. Las maderas empleadas en estas fábricas se obtuvieron de los montes concejales de la Villa y de la Universidad de Irún. De los montes de Rentería, Ynda compró 300 pies de robles trasmochos para la tablonería, al precio de 8 reales de vellón/pie o 19/4 el codo<sup>83</sup>. Por su parte, la Universidad de Irún, en sesión celebrada el 18 de febrero de 1753, acordó conceder al Comisionado Ybáñez de Zavala la licencia para que pudiera cortar de sus montes propios los 100 árboles que solicitaba en virtud de la autorización que expidió el Señor Escobedo<sup>84</sup>.

Las fábricas con dinero privado también experimentaron un descenso en el transcurso del siglo XVIII. El monto de esta producción estuvo integrado por pequeñas y medianas embarcaciones que tuvieron como destinos preferentes el cabotaje, el transporte fluvial y la pesca. La primera de estas unidades la elaboró el constructor renteriano Sebastián de Yriarte el año 1700. Las noticias que tenemos de este barco son muy puntuales. Sabemos que en la primavera de 1700 el perito Francisco de Asconovieta reconoció el monte bravo de Urrizaga y el retazo del de Zelay con el objeto de determinar los árboles que Yriarte debía de cortar para su fábrica. El importe de estas partidas ascendió a la suma de 2.000 ducados de plata<sup>85</sup>.

Tuvieron que pasar casi tres décadas para que las gradas renterianas trabajaran en la labra de otro barco particular. En efecto, en 1729 el asentista y renombrado constructor Pedro Antonio de Berroeta construyó en la factoría de Basanoaga un navío mercante por encargo de la recién creada Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Para tal efecto, solicitó a la Villa, además que le franquearan los materiales necesarios para ello, licencia para levantar una barraca pegante a la casa del astillero para guardar las herramientas y aparejos de la susodicha nave. La Villa le concedió ambas peticiones<sup>86</sup>.

82 ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1730)" *R.S.B.A.P.* n° XL (1), 1994, pp. 29 y ss.

83 Era el precio "especial" al que vendía la Villa sus maderas a la Compañía de Caracas. Éste era algo mayor que el que pagaban sus vecinos y menor que el que abonaban los particulares de otras localidades. (A.M.R.: Actas municipales, libro n° 77; y A.H.P.G.: 3/2550).

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

85 A.M.R.: Actas municipales, libro n° 24, ayuntamiento de 14 de abril de 1700.

86 A.M.R.: Actas municipales, libro n° 52, ayuntamiento de 1 de junio de 1729.

En la primera mitad del siglo no se tiene constancia de la manufactura de ningún otro barco por iniciativa privada o particular. Sin embargo, la realidad fue otra muy distinta en lo que restaba de la centuria. A partir de 1752, fueron varios los particulares que se animaron a construir pequeñas y medianas embarcaciones. Este cambio de "actitud" no fue casual: estuvo íntimamente ligado al clima de estabilidad política exterior y bonanza económica. Ello permitió que la industria naval guipuzcoana viviera su último ciclo expansivo en lo que se refiere a las construcciones en madera y vela<sup>87</sup>.

Los constructores que trabajaron en la manufactura de estas naves particulares no mostraron un especial interés por ninguna de las instalaciones navales de Rentería. Ello hizo que esta producción estuviera bastante repartida entre las distintas factorías que contaba el municipio, como por ejemplo: Basanoaga, Ugarrice y Capuchinos. Asimismo, la labra de estas unidades no estuvo controlada por ningún constructor, sino que ocurrió más bien al contrario, ésta estuvo repartida entre un amplio número de carpinteros de ribera.

En 1752 se labraron las dos primeras naves por iniciativa privada de la segunda mitad del siglo XVIII. Fueron la embarcación que Pedro de Elizalde hizo "para la conservación de las tierras" y el ala de Joseph de Beldarrain. En uno y otro caso, se emplearon maderas de los montes comunes de la Villa<sup>88</sup>. Al año siguiente, el mismo Elizalde solicitó licencia a la Villa para la manufactura de una pequeña ala<sup>89</sup>. En lo que restaba de decenio, las atarazanas renterianas botaron, cuanto menos, otras tres unidades: el navío que Antonio de Aristegui labró en Basanoaga<sup>90</sup>; la barquilla de Pedro de Yrigoitia<sup>91</sup>; y la embarcación que hizo Domingo de Oiarzabal para el transporte de víveres<sup>92</sup>.

En la década de 1760 los astilleros de Rentería ejecutaron otras cinco pequeñas naves por iniciativa particular que respondieron a las tipologías de ala, gabarra y batel. Los carpinteros encargados de su construcción fueron Antonio de Oiarzabal, que hizo dos alas; y Manuel de Vengoechea, Juachín de Eguiamendia y Pedro de Yrigoitia, con una unidad cada uno de ellos<sup>93</sup>.

En los años 70 y 80, los particulares construyeron un número de bajeles sensiblemente inferior al de los dos decenios anteriores. En la década de los 70 tan sólo se ha podido computar la fabricación de 3 unidades; y en la de los ochenta de 2. Estos barcos, a excepción de la fragata mercante que manufacturó Antonio de Altura en los

87 ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Gipuzkoa, Siglo XVIII*.

88 A.M.R.: Actas municipales, libro nº 75.

89 A.M.R.: Actas municipales, libro nº 76.

90 A.H.P.G.: 3/2551, escritura de 2 de marzo de 1754.

91 A.M.R.: Actas municipales, libro nº 79.

92 A.M.R.: Actas municipales, libro nº 82.

93 A.M.R.: Actas municipales, libros nº 86, 89, 91 y 92.

astilleros de Capuchinos en 1784, tuvieron arcos inferiores a las 50 toneladas y sus destinos fueron la pesca, el cabotaje y el transporte fluvial en el Río Oyarzun<sup>94</sup>.

En lo que restaba de siglo las atarazanas renterianas labraron 6 lanchas pescantes y una chanela. A este respecto conviene resaltar que las lanchas se hicieron para incentivar la pesca de altura; y la de la merluza y sardina en el Puerto de Pasajes<sup>95</sup>.

Con la entrega de estos últimos vasos cabría decir que desapareció la industria de la construcción de navíos en la Villa de Rentería. A partir de esta fecha, la manufactura naval será en el municipio tan sólo una actividad esporádica, de carácter testimonial y que apenas reportará beneficios a sus vecinos.

### Cuadro nº 3: Producción, Siglo XVIII

AÑO	ASTILLERO	CONSTRUCTOR	BARCO	TNS
1700	Rentería	Sebastián de Yriarte		
1713	Basanoaga	Phelipe de Zelarain	Navío <i>S. Juan Bautista</i>	930-950
1713	Basanoaga	Phelipe de Zelarain	Navío <i>San Isidro</i>	930-950
1715	Basanoaga	Simón y Phelipe de Zelarain	Navíos de línea (3)	
1718	Basanoaga	Phelipe de Zelarain	Bajel	
1728	Basanoaga	P. Antonio Berroeta	Navío de línea	
1729	Basanoaga	P. Antonio Berroeta	Navío	
1752	Rentería	Pedro de Elizalde		
1752	Rentería	Joseph de Beldarrain	Ala	
1753	Rentería	Pedro de Elizalde	Ala	
1753	Ugarrice	Nicolás de Ynda	Lanchones (12)	
1754	Basanoaga	D. Antonio Aristegui	Navío	
1756	Rentería	Pedro de Yrigoitia	Barquilla	
1759	Capuchinos	J.D. de Oiarzabal		
1763	Rentería	Juanchín Eguiamendia	Ala	
1766	Rentería	Manuel de Vengoechea	Gabarra	
1768	Rentería	Pedro de Yrigoitia	Batel	
1769	Rentería	J.A. de Oyarzabal	Alas (2)	
1771	Rentería	Pedro de Yrigoitia	Batel	
1775	Rentería	M. Antonio Olaciregui	Gabarra conducción vena	
1777	Rentería	Joseph de Ysasa	Batel	
1784	Capuchinos	Antonio de Altuna	Fragata comercio	
1787	Ugarrice	Echeandía ?	Pescante	
1791	Rentería	F. de Yparraguirre	Gabarra	
1792	Rentería	M.A. de Olaciregui	Chanela	
1798	Rentería	Desconocido	Lanchas pesca de altura (6)	

FUENTES: A.H.PG.; A.M.R.: M.N.; y A.G.S.

94 A.M.R.: Actas municipales, libros nº 94, 98, 100, 107 y 109.

95 A.M.R.: Actas municipales, libro nº 113.

A la vista de los datos aportados en este trabajo, queda claro que la industria de la construcción naval fue una actividad que prácticamente surgió y desapareció en la Villa en la Edad Moderna. Éste es un caso un tanto atípico en la industria naval vasca, dado que esta actividad ha perdurado, cuando menos, hasta principios del siglo XX en los principales centros navales que ha tenido el País. La explicación de ello posiblemente la tengamos en dos hechos. El primero, la *especialización* de los astilleros renterianos en la manufactura de grandes unidades para la Corona y la Carrera de Indias. El otro, la relativa incapacidad que mostraron para reorientar y diversificar su producción en el intento de captar una clientela más amplia y nuevos mercados.

A pesar de ello, conviene resaltar que en los siglos XVI-XVIII fue uno de los sectores de Rentería que conoció mayor renombre. De sus astilleros salieron embarcaciones de gran porte y calidad. Sus constructores fueron apreciados por las técnicas que supieron aplicar. Asimismo, la mano de obra que proporcionó la Villa fue un elemento más que colaboró para que las embarcaciones vascas surcaran los mares con destreza.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA:

### Fuentes

- Archivo Municipal de Rentería: A.M.R.
- Archivo Municipal de Fuenterrabía: A.M.F.
- Archivo Municipal de Irún: A.M.I.
- Archivo General de Gipuzkoa: A.G.G.
- Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa: A.H.P.G.
- Museo Naval de Madrid: M.N.
- Archivo General de Simancas: A.G.S.
- Archivo General de Indias: A.G.I.

## BIBLIOGRAFÍA

APESTEGUI, Cruz:

- "Aproximación a la vida y obra de Gaztañeta" *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*. Untzi Museoa-Diputación Foral de Gipuzkoa-Quinto Centenario. San Sebastián 1992.
- "La evolución de la tipología de la construcción naval" *Los barcos del Oria*. Untzi Museoa-BBV-Orioko Udala. San Sebastián 1994.

- ARTIÑANO Y GALDACANO, Gervasio: *La arquitectura naval española (en madera)*. Madrid 1914.
- CANO, Tomé: *Arte para fabricar y aparejar naos (1611)*. Edición y prólogo de Enrique Marco Dorta. Instituto de Estudios Canarios. La Laguna 1964.
- CASADO SOTO, José Luis:
- *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. San Martín 1988.
  - "Los barcos del atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos" *Andalucía, América y el Mar*. Sevilla 1991.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco: "Gaztañeta arquitecto naval" *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*. Untzi Museoa-Diputación Foral de Gipuzkoa-Quinto Centenario. San Sebastián 1992.
- GÁRATE OJANGUREN, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Grupo Doctor Camino. San Sebastián 1990.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*. 2 Vols. C.S.I.C.-Diputación Provincial de Cádiz. Sevilla 1976.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo: *Sevilla, los vascos y América*. Fundación BBV. Bilbao 1991.
- GARMENDIA LARRAÑAGA, J.-PEÑA SANTIAGO, L.P.: *El mar de los vascos II (Leyendas, tradiciones y la vida del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo)*. Txertoa. San Sebastián 1982.
- LABURU, Miguel: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en los Documentos Marítimos Antiguos*. Diputación Foral de Gipuzkoa (Departamento de Cultura y Turismo). San Sebastián 1992.
- MARURI GREGORISCH, José Luis: "Notas sobre la arquitectura naval en los buques de vela en el mar Cantábrico -Santander-, 1760-1875" *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Santander 1978.
- MERINO NAVARRO, José Patricio: *La Armada española en el siglo XVIII*. F.U.E. Madrid 1981.
- MOYA BLANCO, Carlos:
- "La arquitectura naval de los Austrias" *El buque de la armada española*. Silex. Bilbao 1981.
  - "La arquitectura naval en el siglo XVIII" *El buque en la armada española*. Silex. Bilbao 1981.
  - O'DOGHERTY, Pascual: "La construcción naval en la península" *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Marinves. Bilbao 1989.

ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes:

- "La construcción naval en Rentería: Siglos XVI-XVIII" *Historia de Rentería*. Ayuntamiento de Rentería. San Sebastián 1996.
- "La industria naval guipuzcoana (1650-1730): ¿crisis o auge del sector? *Economía y empresa en el norte de España (una aproximación histórica)*. Pablo Martín Aceña y Montserrat Gárate Ojanguren, Eds. Cuadernos de Economía y Empresa-Sección Historia. Diputación Foral de Gipuzkoa-Universidad del País Vasco-Kutxa. San Sebastián 1994.
- "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1730) *R.S.B.A.P. n° XL (1)*, 1994.
- "Gabierota y su hinterland: importante centro económico de la Villa". *Revista Oarso Rentería* 1994.

OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe: "La marina oceánica de los Austrias" *El buque en la armada española*. Silex. Bilbao 1981.

SEOANE Y FERRER, Ramón: *Navegantes guipuzcoanos*. Grupo Doctor Camino. San Sebastián 1985.

SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. Sevilla 1982.

VV.AA.: *Diccionario marítimo español. Redactado por orden del Rey Nuestro Señor*. Imprenta Real. Madrid 1864.

ZABALA URIARTE, Aingeru: "Aproximación a una tipología marítima del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII" *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Santander 1978.