UNIVERSIDAD DE DEUSTO
TERCER CICLO
PROGRAMA: HISTORIA

# LA CONSTRUCCION NAVAL EN GIPUZKOA, Siglo XVIII

Tesis doctoral presentada por Doña María Lourdes Odriozola Oyarbide

Dirigida por la Doctora Doña Montserrat Gárate Ojanguren

LA DIRECTORA LA DOCTORANDA

San Sebastián, Abril 1996

# Indices

# -Indice general-

0. INTRODUCCION.....1

0.1. Justificación del tema.....2
0.2. Estado de la cuestión.....4
0.3. Hipótesis del trabajo.....10
0.4. Las fuentes y rasgos metodológicos del trabajo.....12
0.4.1. Los archivos municipales.....14
0.4.2. Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñate).....15
0.4.3. Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa).....16
0.4.4. Archivos nacionales.....17
0.4.4.1. Archivo General de Simancas (Valladolid).....17
0.4.4.2. Archivo General de Indias (Sevilla).....18
0.4.4.3. Museo Naval (Madrid).....18
0.4.4.4. Archivo General de Marina Don Alvaro de Bazán (Viso del Marqués).....19
0.4.4.5. Archivo Histórico Nacional (Madrid).....20
0.4.5. Archivos extranjeros: el Museo Británico.....20
0.4.6. Fuentes impresas.....20
0.5. Desarrollo del trabajo.....22
0.6. Abreviaturas utilizadas.....24

1. EL ENTORNO HISTORICO DEL SIGLO XVIII.....25

1.1. La política económica.....26
1.2. La política naval.....32

2. LOS CENTROS DE PRODUCCION.....43

2.1. Introducción: Los astilleros guipuzcoanos en su perspectiva histórica: su estado en las postrimerías del siglo XVII.....44
2.2. Localización de los astilleros guipuzcoanos, instalaciones y características en el siglo XVIII.....46
2.2.1. El puerto de Fuenterrabía.....47
2.2.2. Irún.....48
2.2.3. El Puerto de Pasajes.....49
2.2.3.1. El Real Astillero del Barrio Vizcaya.....51
2.2.3.2. El Astillero Público o del Sableo.....55
2.2.3.3. El astillero de Berrachocoa.....56
2.2.3.4. El astillero de Herrera.....57
2.2.3.5. El Real Astillero de Basanoaga.....58
2.2.3.6. El Astillero de San Francisco o Capuchinos.....60
2.2.3.7. El astillero de Ugarrice.....61
2.2.3.8. Bordalaborda: De Real Astillero a almacén de pertrechos navales.....62
2.2.4. El Astillero de Santa Catalina de San Sebastián.....64
2.2.5. La cuenca del Oria.....64
2.2.5.1. El astillero de Mápil.....66
2.2.5.2. La factoría de Aguinaga o Zacoeta.....67
2.2.5.3. El Astillero de la Ribera de Orio.....67
2.2.5.4. El astillero de Arratola.....68
2.2.6. Las gradas de Zarauz.....70
2.2.7. El Puerto de Zumaya.....71
2.2.8. Deva.....72
2.2.9. Motrico.....74
2.3. Diferentes tipos de astilleros.....77
2.3.1. Reales.....77
2.3.2. Municipales.....78
2.3.3. Privados.....79

3. LA CONSTRUCCION NAVAL.....81

3.1. Tipologías navales fabricadas en Gipuzkoa.....82
3.1.1. Navío.....83
3.1.2. Fragata.....84
3.1.3. Patache.....84
3.1.4. Bergantín.....86
3.1.5. Pinaza.....87
3.1.6. Balandra.....88
3.1.7. Cachemarín o quechemarín.....89
3.1.8. Lancha.....89
3.1.9. Lanchón.....91
3.1.10. Chalupa.....92
3.1.11. Gabarra.....92
3.1.12. Ala.....94
3.2. Algunas consideraciones sobre los sistemas constructivos del siglo XVIII.....94
3.2.1. El sistema de Don Antonio de Gaztañeta e Iturrivalzaga.....95
3.2.2. El método de Jorge Juan (1750-1770).....97
3.2.3. Gautier y el sistema francés.....101

4. LA PRODUCCION.....103

4.1. Resultados globales.....104
4.1.1. Años de estancamiento: 1700-1712.....105
4.1.2. Etapa de expansión: crecimiento de la producción entre 1713 y 1735.....107
4.1.3. Crisis del sector naval: 1736-1749.....109
4.1.4. De la recuperación al afianzamiento del sector: 1750-1795.....110
4.1.5. Años difíciles para la construcción naval: 1795-1799.....111
4.2. Evolución de la producción en los diferentes astilleros.....112
4.2.1. El Puerto de Fuenterrabía.....112
4.2.2. El centro naval de Pasajes.....116
4.2.3. La cuenca del Oria.....122
4.2.4. Zarauz.....127

4.2.5. Zumaya.....129
4.2.6. Deva.....133
4.2.7. Motrico.....135
4.3. La cuantificación; en torno a la producción.....141
4.4. Breves apuntes sobre los clientes y el coste de sus navíos.....150
4.5. Los contratos de construcción:.....155
4.5.1. *Los asientos*.....155
4.5.2. Los contratos privados de construcción: distintos modelos....160
4.5.2.1. Modelo A: Contratista de fábrica y materiales.....162
4.5.2.2. Modelo B: Contratista de fábrica de navíos.....163
4.5.2.3. Modelo C: Contrata para la fábrica de una embarcación a imitación de otra.....165
4.5.2.4. Modelo D: Asociación para contrata de construcción.....166

5.MANO DE OBRA Y ASPECTOS ORGANIZATIVOS.....167

5.1. La maestranza.....168
5.1.1. Los constructores.....171
5.1.1.1. Antonio de Gaztañeta Yturrivalzaga (1656-1728).....173
5.1.1.2. Juan Bauptista de Donesteve (1704-1787).....175
5.1.1.3. Gerónimo de Aizpurua y Echeveste, y Joseph Nicolás de Aizpurua.....177
5.1.1.4. Manuel de Aizpurua.....181
5.1.1.5. Juan Ignacio de Ulacia.....184
5.1.1.6. Otros constructores navales.....187
5.1.2. Los carpinteros.....196
5.1.3. Los calafates.....199
5.1.4. Otras profesiones relacionadas con el ramo de la construcción naval.....200
5.2. Organización laboral en los centros navales.....204
5.3. Los salarios.....211
5.4. La movilidad laboral.....215

6. PERTRECHOS E INDUSTRIAS RELACIONADAS CON LA CONSTRUCCION NAVAL.....222

6.1. Las maderas.....223
6.1.1. Los Reglamentos.....223
6.1.1.1. El Reglamento de plantaciones de 1738.....224
6.1.1.2. La Ordenanza sobre el fomento y conservación de montes de 1748.....228
6.1.2. La durabilidad de las maderas.....233
6.1.3. La procedencia.....236
6.1.3.1. Rentería.....238
6.1.3.2. Ataún.....241
6.1.3.3. Deva.....243
6.1.3.4. Motrico.....248
6.1.3.5. Orio.....250
6.1.3.6. Cestona.....252
6.1.3.7. Irún.....254
6.1.3.8. Los montes de Navarra.....256
6.1.3.9. Otros parajes.....258
6.1.4. Una aproximación sobre el valor de las maderas.....260
6.2. El hierro.....264
6.2.1. Las anclas.....265
6.2.1.1. La localización de las ancorerías.....265
6.2.1.2. El proyecto de establecer una Real Fábrica de anclas en Gipuzkoa.....268
6.2.1.3. La contrata con el Estado. Las supuestas ventajas del asiento de la Villa de Hernani con respecto al de Juan Nicolás de Guilisasti.....272
6.2.1.4. La producción de anclas en Gipuzkoa.....277
A. Primera etapa: 1700-1750.....277
B. Segunda etapa: 1750-1760.....281
C. Tercera etapa: 1760-1799.....297
6.2.2. La clavazón.....319
6.2.2.1. Breves apuntes sobre la producción.....319
6.2.2.2. Las fanderías y su aplicación en la fabricación del clavazón.....335
6.2.3. Las armas.....336

6.3. Otros pertrechos.....339
6.3.1. El cáñamo.....339
6.3.2. Los betunes.....342

7. CONCLUSIONES.....345

8. APENDICES.....351

*GLOSARIO DE TERMINOS NAVALES.....352

**GRAFICOS.....360
-Gráfico nº 1: Unidades fabricadas en Gipuzkoa, 1700-1799.....361
-Gráfico nº 2: Barcos construídos en Fuenterrabía, 1700-1799.....362
-Gráfico nº 3: Producción Pasajes, 1700-1799 (en unidades).....363
-Gráfico nº 4: Unidades fabricadas en el Oria (1700-1799).....364
-Gráfico nº 5: Producción astilleros de Deva, 1700-1799 (en unidades)....364
-Gráfico nº 6: Barcos construídos en Motrico, 1700-1799.....365
-Gráfico nº 7: Procedencia y tipo de capitales invertidos en la industria naval guipuzcoana, 1700-1799.....366
-Gráfico nº 8: Unidades fabricadas en Gipuzkoa con capitales públicos, Siglo XVIII.....367
-Gráfico nº 9: Embarcaciones construídas en Gipuzkoa con capitales privados, Siglo XVIII.....368
-Gráfico nº 10: Trayectoria de la producción de navíos según tipos de capitales, 1700-1799 (en unidades).....369

***APENDICE DOCUMENTAL.....370
-Documento nº 1: Estado de los Navíos, Fragatas y demás embarcaciones de que se compone la Real Armada del Rey Nuestro Señor, divididos por Líneas, con expresión de sus portes, proporciones, toneladas, parages de su construcción, y días desde que cada uno sirve á S.M., á saver.....371
-Documento nº 2: Asiento de nuebe buques de navíos por S.M. por Antonio de la Piedra, en 22 de Henero de 1729.....372

-Documento nº 3: Asiento de un bajel Real por Don Miguel Manuel de Yriberri, en 20 de Julio de 1727.....379
-Documento nº 4: Condiciones formadas por el Yngeniero de Marina Don Vicente Pío para que Sebastián de Yrigoyen y Compañía se obliguen a fabricar la motonería de labor y respecto del navío del Rey que está en grada.....382
-Documento nº 5: Escritura de obligación de un patache, en 12 de marzo de 1702 años.....385
-Documento nº 6: Escritura entre Pedro Martín de Urteaga y Juan Ignacio de Ulacia, en 5 de Henero de 1785.....387
-Documento nº 7: Contrata entre Don Ramón de Aizpurua y Pedro Ygnacio de Arburu para la conclusión y entrega en flote de una fragata en rosca, en 9 de Septiembre de 1796.....390
-Documento nº 8: Escritura para la fábrica de una lancha grande entre Francisco Antonio de Berrotarán Sorondo y Martín de Echepare, en 9 de Enero de 1788.....395
-Documento nº 9: 5 de Marzo de 1756, escriptura de convenio y obligación para la fábrica de un navío por Don Juan de Arizmendi y Don Joseph de Beldarrain a favor de Francisco de Mendinueta y compañía. Su comisionado Don Manuel de Alzibar.....397
-Documento nº 10: Escritura de obligación de un navío entre Joseph de Balzola y Manuel de Gardoqui, en 24 de Octubre de 1736.....409
-Documento nº 11: Escritura de aprendiz de oficio de carpintero entre el Maestro Francisco Antonio de Berrotarán Sorondo y Miguel Ygnacio de Olazabal y su hijo Miguel Francisco, en 17 de Noviembre de 1782.....411
-Documento nº 12: Ordenanzas de la Ilustre Universidad, Casa de Contratación y Consulado de la M. Noble y M. Leal Ciudad de San Sebastián (1764). Aprobadas y confirmadas por el Rey Nuestro Señor Fernando VII en 1814.....413
-Documento nº 13: Reglamento de plantaciones de 1738.....417
-Documento nº 14: Ordenanza sobre fomento y conservación de Montes en las Costas de la Mar de 1748.....425
-Documento nº 15: Adaptación de la Ordenanza de Montes de 1748 al régimen foral de Gipuzkoa.....447
-Documento nº 16: Reglas acordadas por la Provincia de Guipúzcoa con el Intendente de Marina D. Manuel de las Casas y la Quadra, para un

mejor cumplimiento de algunos Capítulos de la Real Cédula Ordenanza de Montes, expedida el 28 de Junio de 1749.....453
-Documento nº 17: Tratado de un descubrimiento utílisimo para la conservación de las maderas empleadas en los Navíos, y toda suerte de edificios dentro de el Agua, y sobre Tierra. Año 1786.....462
-Documento nº 18: Medios propuestos por el Intendente de Marina D. Manuel de las Casas para el establecimiento de una Real Fábrica de Anclas en Arrazubía. San Sebastián 24 de agosto de 1744.....470
-Documento nº 19: Propuesta de asiento de Juan Nicolás de Guilisasti para la Real Fábrica de anclas de Rentería. San Sebastián, 13 de Septiembre de 1750.....479
-Documento nº 20: Pliego de la proposición para Real Fábrica de Anclas presentado por Hernani el 13 de Septiembre de 1750 y aprobado el 12 de Octubre de 1750.....487

FUENTES DOCUMENTALES.....492

BILBIOGRAFIA.....506

# -Indice cuadros-

-Cuadro nº 1: Actividad del astillero de Irún.....49
-Cuadro nº 2: Producción del astillero de Fuenterrabía.....115
-Cuadro nº 3: Clientes de los astilleros de Pasajes (1700-1799).....116
-Cuadro nº 4: Actividad del centro naval de Pasajes.....121
-Cuadro nº 5: Producción en el Oria.....126
-Cuadro nº 6: Actividad del astillero de Zarauz.....129
-Cuadro nº 7: Actividad en las gradas de Zumaya.....133
-Cuadro nº 8: Producción en el centro naval de Deva.....135
-Cuadro nº 9: Actividad en el centro naval de Motrico.....139
-Cuadro nº 10: Clases de barcos fabricados en Gipuzkoa.....143
-Cuadro nº 11: Tonelajes de los barcos fabricados en Gipuzkoa.....145
-Cuadro nº 12: Destino de los navíos.....146
-Cuadro nº 13: Lugares de procedencia de los clientes y tipo de demanda (en unidades).....155
-Cuadro nº 14: Nómina de los constructores que trabajaron en los astilleros de Gipuzkoa, siglo XVIII.....194
-Cuadro nº 15: Mano de obra empleada en la construcción del *San Fermín* (1781-1782).....209
-Cuadro nº 16: Maestranza empleada en la fábrica del navío *San Sebastián*.....210
-Cuadro nº 17: Maestranza empleada en los montes de Navarra y Araba para la fábrica del navío *San Sebastián*.....218
-Cuadro nº 18: Nota de las fábricas de anclas de particulares en actividad en las cercanías de Hernani.....266
-Cuadro nº 19: Oficinas ancoreras existentes en Gipuzkoa en 1787.....267
-Cuadro nº 20: Producción de anclas en Arrazubía para la Real Armada (1741).....279
-Cuadro nº 21: Demanda anclas, anclotes y rezones por la Real Armada (1750).....281
-Cuadro nº 22: Produción de anclas en Fagollaga (1751).....283
-Cuadro nº 23: Producción Real Fábrica de Anclas 1753 (en libras).....287

-Cuadro nº 24: Anclas inspeccionadas por González Marroquín en febrero de 1754.....289
-Cuadro nº 25: Producción Real Fábrica de Anclas para la Real Armada, 1756-57 (en libras castellanas y guipuzcoanas).....292
-Cuadro nº 26: Producción Real Fábrica para los particulares, 1756-57.....293
-Cuadro nº 27: Producción de las Reales Oficinas de Hernani, 1757-65.....296
-Cuadro nº 28: Producción de anclas en Gipuzkoa para el Departamento de Cartagena, 1775.....299
-Cuadro nº 29: Producción de anclas en Gipuzkoa para el Departamento de Cádiz, 1775.....303
-Cuadro nº 30: Producción de anclas en Gipuzkoa para el Departamento de El Ferrol, 1784.....306
-Cuadro nº 31: Demanda y producción de anclas para los Departamentos de Marina, 1783-85.....307
-Cuadro nº 32: Producción de anclas para la Real Armada, 1785.....314
-Cuadro nº 33: Producción para los Departamentos de Marina, 1786.....315
-Cuadro nº 34: Producción para los Departamentos de Marina, 1787.....316
-Cuadro nº 35: Producción anclas para la Real Armada, agosto 1785-noviembre 1788.....317
-Cuadro nº 36: Producción para el Departamenteo de Ferrol, 1786-1788.....318
-Cuadro nº 37: Relación de la clavetería remitida a La Habana en septiembre de 1737.....327
-Cuadro nº 38: Relación de la clavetería remitida para La Habana en noviembre de 1737.....328
-Cuadro nº 39: Relación de la clavetería remitida a La Habana en marzo de 1738.....329
-Cuadro nº 40: Claveterías de Azpeitia, 1700-1799.....331
-Cuadro nº 41: Operarios empleados en las fraguas claveteras de Azpeitia.....333

# -Indice mapas-

-Astilleros del puerto de Pasajes, S. XVIII.....63
-Astilleros en el estuario del Oria.....69
-Centros navales de Gipuzkoa.....76

# 0. Introducción

# 0. INTRODUCCION

## 0.1. Justificación del tema

La presente investigación se ha centrado, fundamentalmente, en el estudio de una de las actividades manufactureras quizá más relevantes en la economía guipuzcoana del siglo XVIII: la construcción naval.

Durante los primeros años del siglo XVIII y con la llegada de la nueva dinastía en España, parece que fueron serios los intentos de reformar la política económica y de restablecer el poder marítimo perdido con los últimos Austrias. Por una parte, el país estaba inmerso en una profunda crisis económica, por lo que el Estado comenzó a tomar medidas decisivas en la economía, tanto para solucionar el problema de la baja productividad, como para recuperar los mercados y proteger los intereses nacionales[1]. Por otra, los Borbones se encontraron con una Marina de guerra que tenía un número insuficiente de navíos y una organización poco eficaz y complejísima, -había tantas marinas como reinos con litoral-, con la cual, ni se podía controlar las rutas marítimas, ni se podía competir con las otras potencias europeas. De esta manera, la seguridad nacional, el comercio ultramarino y el imperio corrían peligro.

En este estado de cosas, la nueva dinastía comprendió, desde su llegada, que urgía dotar al país de una Marina poderosa para poder ser nuevamente una gran potencia marítima y recuperar el protagonismo perdido.

La reconstrucción de la Marina fue posible gracias a las grandes reformas que a lo largo del siglo XVIII fueron introduciendo paulatinamente los distintos Ministros de la Corona. Estas estuvieron orientadas, fundamentalmente, a: dotar a la Marina de una nueva estructura administrativa; modernizar la organización naval; uniformizar las tipologías

---

1 LYNCH, John: *El siglo XVIII*. Crítica, Colección Historia de España. Barcelona 1991, p. 107

náuticas; centralizar y fomentar la industria naval nacional; y reforzar la infraestructura de la construcción naval para no depender de los suministros extranjeros.

Algunas de las disposiciones promulgadas para rehabilitar la Marina tuvieron unos efectos un tanto negativos para el sector naval guipuzcoano. En concreto, la creación, "a veces injustificadamente dispendiosa"[2], de los Reales Arsenales de El Ferrol, Cartagena, Cádiz y La Habana, para concentrar en ellos la fabricación de los navíos de la Armada, y el abandono de los antiguos astilleros -entre ellos los guipuzcoanos-, significó un duro golpe para la industria naval de la Provincia.

Tradicionalmente se ha afirmado que el que se interrumpiera la producción de navíos para la Armada en las gradas guipuzcoanas, trajo la decadencia y la crisis de su sector naval; pero nadie se ha detenido a estudiar si en ellas verdaderamente cesó la actividad. Este es el objetivo que nos hemos propuesto en este trabajo, y para ello estudiaremos cúal fue la evolución de la actividad de todos los astilleros guipuzcoanos; y cúal fue su impacto directo y el efector multiplicador que tuvo sobre los demás ámbitos económicos de la Provincia. Con el análisis de estas cuestiones se podrá comprobar si hubo o no tal decadencia del sector. En caso negativo, el estudio confirmaría que la fabricación de embarcaciones continuaba teniendo un notable protagonismo en la economía guipuzcoana.

En cuanto al marco cronológico del tema, el siglo XVIII, hay que señalar que la fecha de 1700 determina el inicio de una nueva etapa para la industria naval guipuzcoana, aunque no empiece a plasmarse plenamente hasta que finaliza la Guerra de Sucesión. La reactivación del Astillero de Guarnizo para la construcción de navíos de la Real Armada y la posterior

---

2 ARTIÑANO Y GALDACANO, Gervasio: *Arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*. Madrid 1920, p. 152.

De esta afirmación también es partícipe un contemporáneo a los acontecimientos: el Padre Larramendi. Para él era incomprensible que se abandonaran los tradicionales astilleros para establecer los Reales Arsenales en lugares donde no había suficientes materiales de construcción (hierro y madera básicamente) y mano de obra cualificada. (LARRAMENDI, Manuel de: *Corografía de Guipúzcoa*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones S.A., San Sebastián 1969, pp. 77-78)

creación de los Reales Arsenales de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, hizo que los astilleros guipuzcoanos dejaran de ser uno de los principales centros de construcción de navíos de S.M. de la península.

Esto tuvo una onda repercusión en el sector naval guipuzcoano. Por una parte, supuso la pérdida de su principal cliente; pero, por otra, era una excepcional oportunidad para reestructurar y diversificar su producción en el intento de captar una nueva clientela. Y esto último es lo que acontenció a la mayor parte de los astilleros de la Provincia, y lo que permitió que el sector continuara teniendo cierta prosperidad.

Y finalmente, la investigación abarca hasta 1799 porque en los últimos años del siglo XVIII la actividad de los astilleros guipuzcoanos desciende notablemente y marca el inicio de un nuevo período: el de la decadencia y crisis del sector naval guipuzcoano. Por tanto, el llamado "Siglo de las Luces" delimita el principio y el final de una de las etapas de la industria naval guipuzcoana.

## 0.2. Estado de la cuestión

Es por todos conocido la gran tradición e importancia que ha tenido el sector naval en la historia del País Vasco. Sin embargo, y contrariamente a lo que pueda parecer, apenas existen estudios que aborden globalmente el tema de la construcción naval vasca. Es decir, que analicen el impacto directo que tuvo esta actividad económica, definiendo no sólo sus aspectos cualitativos (astilleros, tipología de los bajeles fabricados, materiales...) sino cuantitativos (número de navíos, evolución del tonelaje, población activa empleada...), así como su efecto multiplicador en los demás ámbitos económicos (producción de anclas, clavos, armas, explotación forestal...).

Hasta no hace muchos años, y salvo raras excepciones, el estudio de la construcción naval en el País Vasco tan sólo ha sido tratado en

publicaciones referentes a la Historia de la Marina de guerra y navegación en el ámbito estatal. Entre estos libros[3] podemos reseñar las de autores clásicos como ARTIÑANO Y GALDACANO, FERNANDEZ DURO y UZTARIZ, que abordan desde diversos enfoques el estudio de la historia de la Marina de guerra y de la náutica. Asimismo, en estas obras se recogen algunos apuntes sobre la aportación vasca en el desarrollo de la arquitectura naval, y la producción de navíos en los astilleros vascos para las armadas del Rey.

Obras más recientes como las de MERINO NAVARRO; CERVERA PERI; PEREZ-MALALAINA y TORRES RAMIREZ; *ESPAÑA Y EL MAR EN EL SIGLO DE CARLOS III;* y *EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA*, han continuado en esta línea de investigación. Pero asimismo, han contribuído a dar una visión más amplia de todo aquello relacionado con la construcción naval militar. En este sentido, estas monografías analizan aspectos tan variados como: las dotaciones de los astilleros reales y los arsenales; la producción de navíos para las armadas; tipología y características técnicas de los bajeles; la maestranza; arquitectos navales (entre los tiene un tratamiento muy especial el mutrikuarra Antonio de Gaztañeta); los materiales constructivos; los pertrechos; los *asientos*; la metrología.

Otro de los temas a los que la bibliografía nacional presta una especial atención, es el de la construcción de los navíos para la Carrera de Indias. Esta cuestión ha sido tratada monográficamente por SERRANO MANGAS en su obra *Los galeones de la Carrera de Indias (1650-1700)*. Es un libro básico para poder conocer toda la problemática que conllevaba, tanto para el Rey como para los particulares, la construcción de estos navíos por el sistema de los *asientos*, así como por la información que nos proporciona de los asentistas vascos (Aróstegui, Aristeguieta, Soroa, Iriarte, Olaeta, entre otros) y la producción de navíos para la Carrera de Indias en los astilleros del Puerto de Pasajes, las riberas del Oria, Mundaca y Zornoza. Este último aspecto nos sirve para conocer en qué estado y situación inauguraron el nuevo siglo algunos de los centros navales guipuzcoanos.

---

3 La referencia bibliográfica completa de estos autores aparece al final de este trabajo.

Esta cuestión de la producción naval para las Flotas de Indias, en la que la aportación vasca ha sido una de las más significativas de la península, también cuenta con estudios como los de GARCIA BAQUERO y GARCIA FUENTES, en los que, desde la perspectiva de los intercambios comerciales, dedican en sus obras un apartado al análisis de la tipología y procedencia de los navíos empleados para el comercio con el Nuevo Mundo. A decir de estos autores, un porcentaje muy elevado de estos vasos era de fábrica vasca, en detrimento de los astilleros andaluces.

No obstante, recientes investigaciones como las llevada a cabo por CARLOS MARTINEZ SHAW están aportando nuevos datos sobre el comercio, las pesca y los barcos que para tales actividades estaban matriculados.

Además de los enfoques mencionados, la historiografía peninsular, y últimamente la vasca, ha prestado, y está prestando, una especial dedicación a la difusión de las obras y manuscritos de los grandes maestros de la arquitectura naval del siglo XVIII. Resultado de esta inquietud ha sido la publicación de las obras de JORGE JUAN y GAZTAÑETA. En esta dirección, también caben englobarse las obras de LANDSTRÖN, ALCALA ZAMORA y MAURI GREGORISCH que, desde una visión más amplia, analizan la evolución tipológica que ha ido experientando el buque a través de la historia.

Este tratamiento sesgado al que hemos hecho referencia en la historiografía peninsular, también, va a ser el denominador común que van a tener casi todas las publicaciones vascas que abordan el estudio de la construcción naval vasca en el siglo XVIII.

La bibliografía vasca cuenta con dos obras clásicas para el estudio de la construcción naval en el País Vasco. La primera de ellas es el libro de TEOFILO GUIARD, en el que se ofrece una visión global de la trayectoria histórica que ha tenido la industria naval en Bizkaia. En esta obra además, se presta una especial atención a la producción que han tenido los astilleros vizcaínos desde sus orígenes hasta 1917, y a los listados de buques en los que aparecen datos tan reveladores para el estudio del sector como el nombre del navío, el tonelaje y su dueño o armador. Y, posiblemente, resida en esto último uno de los mayores valores del libro.

El segundo de estos estudios clásicos es el SEOANE Y FERRER. Podría afirmase que es la única investigación que ha tratado de analizar globalmente el tema del sector naval en la provincia de Gipuzkoa. Esta obra ha sido tachada por algunos estudiosos de abordar los temas sin ningún tipo de metodología y rigor históricos. Pese a ello, es una obra fundamental para emprender cualquier investigación que esté relacionada, directa e indirectamente, con el tema de la construcción naval en Gipuzkoa porque, por una parte, nos ofrece a grandes pinceladas una descripción de todos aquellos temas relacionados con el mar (pesca de la ballena, compañías marítimas, balleneros, armadores, participación vasca en los descubrimientos, astilleros, servicios navales de la provincia, fabricación de anclas, etc.); y por otra, proporciona tres apéndices documentales muy interesantes. El primero de ellos es el de la relación de los generales, almirantes, cuatralbos, brigadieres e intendentes de mar naturales de la Provincia; el segundo, es el listado de buena parte de los constructores navales guipuzcoanos; y el último, es la relación de algunas de las naves construídas en los astilleros guipuzcoanos entre 1476 y 1810.

Tras la publicación de estos dos obras, durante varias décadas apenas se salieron a la luz estudios sobre temas relacionados con la construcción naval en el País Vasco. Además, muchos de estos trabajos fueron tan sólo una síntesis de las investigaciones de Guiard y Seoane y Ferrer. Una muestra de ello la tenemos en varios de los artículos editados por las revistas VIDA VASCA y EUSKAL-HERRIA; y en la obra de ITURRIOZ, en la que desde la perspectiva del Puerto de Pasajes, hace una reseña un tanto sesgada de lo que fue la producción y actividad de los astilleros del Puerto. Un tanto más original fue el enfoque que dio CLAVERIA al tratamiento de las construcciones navales vascas. En su libro *Los vascos en el mar* trató el tema de la construcción naval desde la óptica de los diversos barcos utilizados por los vascos en la guerra y en el comercio. Su originalidad reside en que va entremezclando los aspectos técnicos navales con elementos sociales como la vida en los barcos, las condiciones higiénicas, y los mandos en cada una de estas unidades.

Salvo estas aportaciones puntuales, la producción bibliográfica fue escasa hasta los años 70. En este decenio renace, de alguna manera, el

interés por analizar temas relacionados con el mar y la economía marítima. Así, en 1975 y 1978 ACEDO abordó el tema de la industria naval vizcaína, por un lado, desde el punto de vista del pasado, presente y futuro de los astilleros de Bizkaia; y por otro, desde la perspectiva del papel y el protagonismo de los carpinteros de ribera en la arquitectura naval en madera. GARATE OJANGUREN, en su tesis sobre el proceso de desarrollo y crecimiento en Gipuzkoa, prestó una especial atención a todos aquellos aspectos relacionados con la economía marítima; así, aportó nuevos datos sobre la industria naval; las fábricas y producción de anclas; la fabricación de armas para los navíos de la Real Armada; y el comercio guipuzcoano en el siglo XVIII. SUSTETA narró la historia de dos navíos de la Real Compañía Guipuzcoana: el *Nuestra Señora de la Asunción, alias La Guipuzcoa;* y el *San Carlos.* En 1977, TELLECHEA IDIGORAS estudió uno de los sectores directamente relacionados con industria naval como es la fabricación de anclas. En este sentido, analizó la producción de anclas para los navíos de la Real Armada en la Real Fábrica de Anclas de Hernani y la aportación del maestre ancorero Juan Fermín de Guilisasti. Y por último, GARMENDIA ARRUBARRENA se fijó en una de los arquitectos navales más relavantes de la historia de la Marina: D. Antonio de Gaztañeta.

En la década de los 80 se publicaron otros estudios, que aportaban nuevos datos puntuales al tema de la historia marítima del País Vasco. Con respecto al siglo XVIII, una cuestión ampliamente tratada en estos libros es es el de la construcción de navíos para la Carrera y las Flotas de Indias y el comercio con América. Son de interés los estudios de GARATE OJANGUREN y VIVAS, que han investigado sobre los navíos construídos por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en el Puerto de Pasajes.

Pero además del comercio con América, en el País Vasco existían otros intercambios comerciales. Estos son examinados por AINGERU ZABALA en su libro *La función comercial del País Vasco.* En el capítulo referente a los hombres y sus navíos nos informa, sin entrar en muchos detalles, sobre la ubicación, características y actividad desarrollada en algunos de los astilleros del litoral vasco; el proteccionismo a la industria de la construcción naval; el comercio de navíos; y la matrícula y la coyuntura de las patentes.

En los últimos años, se observa un mayor interés por investigar temas relacionados con la construcción naval vasca en los siglos XVIII y XIX. En este sentido, cabe reñarse la obra publicada por el Gobierno Vasco *Arquitectura naval en el País Vasco*. O las monografías editadas sobre la obra, vida y persona del ilustre arquitecto D. ANTONIO DE GAZTAÑETA.

A pesar de ello, y de estas valiosas aportaciones, no existe un trabajo que trate de forma global el sector de la construcción naval vasco y su proyección económica. Ante ello, ha sido necesario acudir a estudios que, para este mismo período histórico, tratasen la construcción de navíos en otros astilleros peninsulares y franceses. En relación a estos trabajos, han resultado fundamentales 4 obras: *Guarnizo y su Real Astillero* de Nemesio Mercapide; el libro *La actividad constructora naval y los núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajeles del Astillero de Guarnizo*; el trabajo de Maiso González *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: Juan de F. de Isla y Alvear*; y la monografía *L' activité Maritime du Port de Bayonne au XVIII^e siècle* de. J. Jaupart.

Los dos primeros trabajos tratan de forma monográfica el estudio de la construcción naval en uno de los astilleros más emblemáticos de la península: Guarnizo. Los enfoques de uno y otro son distintos, pero al mismo tiempo complementarios. MERCAPIDE en su obra esboza las líneas maestras que rigieron la historia de este centro naval a lo largo de toda su historia; es decir, desde la Edad Antigua hasta el siglo XX. Mas, merecere destacar que el autor dedicada una especial atención al siglo XVIII y ello nos proporciona información sobre los arquitectos y asentistas que trabajaron en el astillero; la relación de los barcos construídos en estas gradas, sus precios, características y medidas; y los pleitos ocasionados por la actividad del mismo. El otro libro, es la recopilación del ciclo de conferencias que se realizó en el municipio de Astillero en mayo de 1991 con motivo de la exposición "El Real astillero de Guarnizo". Estos trabajos, tratan de plasmar desde enfoques puntuales y muy concretos hechos que marcaron decisivamente la vida de la población y Astillero de Guarnizo como por ejemplo: el problema de la modernización de estas gradas en el mil setecientos; o el papel que jugaron figuras tan relevantes como Juan Bauptista de Donesteve y Juan Fernández de la Isla y Alvear.

El estudio de MAISO GONZALEZ tiene en común con los dos trabajos anteriores que el ámbito de su investigación es Cantabria, pero lo hace desde una perspectiva y enfoque totalmente diferente. Partiendo de la vida y obra del asentista Juan Fernández de la Isla nos ilustra sobre la sociedad, economía y mundo en el que este personaje vivió. Ello le permite dar una visión amplia de los negocios de este hombre, y el impacto que tuvo la producción naval de Guarnizo sobre algunos sectores productivos cántabros.

Pero quizá sea la obra de JAUPART la que más se acerque al tratamiento dado a la tesis doctoral que nos ocupa, porque en el capítulo que estudia la construcción naval en Bayona lo hace desde una perspectiva global y amplia, puesto que, nos ofrece una visión de: las condiciones y medios que contó este astillero; la producción de estas gradas; la mano de obra; las manufacturas generadas por la construcción en Bayona; y los materiales y pertrechos navales, entre otros.

El balance general a la vista de lo expuesto, es que nos hallamos ante un tema que, de forma monográfica y considerado en sus múltiples aspectos, ha sido tratado por la historiografía de manera sesgada y tangencial. Por ello, la escasez de estos fondos ha determinado que las fuentes documentales de primera mano se hayan constituído en nuestro principal soporte para la elaboración de este estudio.

## 0.3. Hipótesis de trabajo

Todos los estudios reseñados en el apartado anterior, hacen referencia a los grandes cambios que se produjeron con la política naval Bobónica del siglo XVIII en el mapa del ramo de la construcción naval, siendo el abandono de los astilleros del litoral cantábrico en general, y de los guipuzcoanos en particular, una de las consecuencias más sobresalientes.

Partiendo de la supuesta crisis del sector de la construcción naval guipuzcoano en el siglo XVIII, comenzamos a plantearnos ciertos interrogantes y a proponer algunas primeras hipótesis sobre los que asentar

los fundamentos principales del trabajo, y que nos permitieran al mismo tiempo dar los primeros pasos en nuestra investigación.

El principal objetivo que nos propusimos fue cubrir el vacío existente sobre el tema, o tal vez más concretamente, presentar una visión lo más completa posible del sector. Conseguir nuestra meta suponía recomponer la "historia total" de la industria naval guipuzcoana del siglo XVIII. Mas, para poder llevar a cabo esta tarea final, previamente había que trazar unos objetivos inmediatos sobre cuestiones más concretas, que a continuación pasamos a detallar.

En primer lugar, se trataba de comprobar si la interrumpción de los pedidos del Rey supuso la ruina y crisis de la industria naval guipuzcoana. O si por el contrario, los astilleros guipuzcoanos ante la adversidad optaron por su *reconversión*, es decir, por diversificar su producción en el intento de captar una nueva clientela. En caso afirmativo habría que cuestionarse si esta *reconversión* fue la misma para todos los centros navales; o si cada uno de los astilleros se *especializó* en un determinado tipo de producción.

Una vez constatado ello, el segundo objetivo sería la localización de todos los astilleros guipuzcoanos que trabajaron en el siglo XVIII especificando, en la medida de lo posible, sus características, infraestructura y límites jurisdiccionales. Con ello podríamos por una parte, clasificar tipológicamente a cada una de estas gradas; por otra, concretar cúal fue la actividad que tuvo cada una de ellas y las clases de embarcaciones que fabricaron en el XVIII. Y finalmente, con los datos obtenidos comprobaríamos si cada una de estas gradas vivió las mismas oscilaciones en cuanto a la capacidad y la producción; y, si éstas, fueron coincidentes con la dinámica general que tuvo el sector de la construcción naval en Gipuzkoa.

Por lo que se refiere a la producción, por último nos planteamos otras dos grandes metas: una, la de cuantificar cada de los tipos de barcos que se fabricaron en Gipuzkoa. Y la otra, determinar cúales fueron sus clientes, su financiación y su destino.

El logro de estos objetos no presupondría tener una visión global de las características y el funcionamiento que este ramo productivo tuvo en el siglo XVIII. Para ello, sería preciso saber qué tipo de maestranza trabajó en estos obradores y cúal fue su organización y condiciones laborales. En este sentido, sería necesario saber cúales fueron los gremios y profesiones que intervinieron, directa e indirectamente, en la construción de navíos; y cúal fue su organización interna, su movilidad laboral, los salarios, y los derechos y obligaciones que cada una de las categorías profesionales tenía. Asimismo, sería preciso saber cúantos de estos operarios desempeñaron un papel decisivo o, cuando menos, relevante en la evolución de la arquitectura naval del XVIII; o cúantos de ellos llegaron a ocupar puestos de responsabilidad en alguno de los grandes centros navales peninsulares de la época.

Finalmente se debería aclarar cúales fueron sus efectos en la economía provincial de esta centuria: ¿influyó en el desarrollo de otras ramas productivas de la Provincia?; o por el contrario, ¿la demanda de los materiales de construcción y los pertrechos que necesitaba la generó fuera de los límites provinciales?. En definitiva, ¿exisitó o no una interrrelación entre la industria de la construcción naval y los otros sectores económicos asentados en la Provincia?.

Si sabemos la respuesta de todos estas cuestiones, podremos determinar la proudcción del sector, su importancia y la concreción de su impacto económico. Todo ello, además teniendo en cuenta una situación comparativa de este sector respecto al ámbito peninsular.

## 0.4. Las fuentes y rasgos metodológicos del trabajo

La tarea fundamental de nuestro trabajo de investigación ha estado centrada en la búsqueda de fuentes originales, -manuscritas e impresas-, que aporten datos concretos y novedosos del sector naval guipuzcoano en el siglo XVIII; y que nos permitan llegar a la determinación de los objetivos propuestos.

Uno de los principales problemas que nos hemos encontramos a la hora de abordar el estudio de la industria naval, además de la gran complejidad y amplitud del tema, ha sido la dispersión y el carácter incompleto de las fuentes documentales. Sin embargo, pensamos que con estas fuentes podremos cubrir los objetivos planteados.

Nuestro trabajo de investigación ha estado centrado en el vacíado exhaustivo de los archivos municipales y provinciales; y en un estudio, pensamos que completo, de los fondos de los archivos nacionales. Además, hemos podido completar y cotejar estos datos en archivos extranjeros, como por ejemplo los británicos. La tipología y contenidos documentales de las fuentes depositadas en estos archivos son muy variados. Por ello, hemos concretado nuestra investigación, sobre todo, en los siguientes tipos de fuentes:

-Escrituras de construcción de barcos
-Escrituras de arrendamiento de astilleros
-Licencias para utilización de astilleros municipales
-Asientos para la construcción de barcos, y suministro de maderas y pertrechos para las fábricas Reales
-Listados y nóminas de los navíos fabricados para la Real Armada
-Escrituras de compra-venta de embarcaciones
-Escrituras de donación
-Escrituras de compra-venta de materiales constructivos
-Escrituras de aprendizaje, y contratación de oficiales y maestros
-Poderes otorgados por la maestranza
-Listados de marinería de los municipios de la Provincia
-Escrituras de propiedad de las villas
-Libros de acuerdos y cuentas municipales
-Obligaciones
-Cartas de pago
-Asientos para el establecimiento de Reales Fábricas en Gipuzkoa
-Y escrituras de compra de anclas, armas y clavazón.

De lo expuesto se desprende que la interpretación de tan variadas, dispersas y discontínuas fuentes, cuenta con bastantes limitaciones. Por

esta razón, hemos pensado que al tener que trabajar sobre una documentación tan variada, el vacíado y análisis de ésta tiene más de específico de la propia investigación que de unos modelos metodológicos previos que pudieran aplicarse con carácter general. Así, somos de la opinión que para explorar al máximo estas fuentes originales, el método lo impone el contenido de sus depósitos.

### 0.4.1. Los archivos municipales

El trabajo en los archivos se inició con la investigación en los archivos municipales de la Provincia de Gipuzkoa. Dado que el objetivo de la tesis que nos ocupa es el estudio de la construcción naval en todos los puertos guipuzcoanos, en una primera fase se examinaron los fondos de los archivos de todas las villas costeras[4] -FUENTERRABIA, RENTERIA, PASAJES, LEZO, ORIO, ZUMAYA, DEVA, MOTRICO-. En una segunda etapa se investigó en los archivos de las villas de CESTONA e IRUN porque, unas veces por noticias directas y otras por indirectas, supimos que dentro de su término jurisdiccional en el siglo XVIII había algún astillero. Y finalmente, nuestro trabajo terminó en el ARCHIVO MUNICIPAL DE HERNANI, por la gran repercusión que tuvo el establecimiento de la Real Fábrica de anclas de Hernani, tanto para el sector naval guipuzcoano como para el estatal.

En estos archivos, se ha realizado un vaciado exhaustivo de los libros de actas municipales y cuentas municipales; y de las secciones de fomento, hacienda, bienes municipales, relaciones con las autoridades marítimas y administración municipal. Todos estos fondos nos han proporcionados cuantiosos datos sobre:

-La actividad y localización de los astilleros
-Puertos, maderas y plantaciones para la construcción de navíos
-Maestranza de cada villa (contramaestres, constructores, carpinteros de ribera, carpinteros de blanco, calafates,...)

---

4 En los archivos municipales de Donostia-San Sebastián, Usúrbil, Zarauz y Oiartzun no existen fondos del siglo XVIII porque han ido desapareciendo en diversos incendios y saqueos.

-Propietarios de embarcaciones
-Comercio
-Datos puntuales de algunos de los navíos de S.M. y de particulares que se construyeron en los astilleros de los municipios consultados
-Demanda de navíos por parte de los comerciantes y pescadores
-Incidencia del sector pesquero en el sector naval
-El asiento de la Real Fábrica de anclas de Hernani y la producción de anclas en estas oficinas
-Y toda la problemática que surgió entre el Estado y la villa de Rentería para el establecimiento de una Real Fábrica de anclas dentro de esta jurisdicción.

### 0.4.2. Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñate)

El Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa es uno de los archivos que mejor permiten acercarnos a conocer la realidad social y económica de Gipuzkoa y sus gentes. Dado el gran volumen de legajos que se hallan depositados en este archivo, se han estudiado las escrituras notariales, comprendidas entre 1700 y 1799, de las villas de GUETARIA, AYA, DEVA, ZARAUZ, ZUMAYA, SAN SEBASTIAN, FUENTERRABIA, HERNANI, ORIO, USURBIL, MOTRICO, PASAJES, RENTERIA, PLACENCIA, ELGOIBAR, AZPEITIA y CESTONA. Los protocolos consultados nos han aportado unos datos, cualitativos y cuantitativos, muy ricos tanto del sector naval guipuzcoano como de su proyección en la economía de la Provincia. Se han encontrado noticias sobre:

-Contratos de construcción de embarcaciones
-Técnicas de construcción
-Tipología de los navíos
-Costes de los navíos
-Arrendamiento, actividad e instalaciones de los astilleros
-Fletamiento de barcos
-Reparaciones de barcos
-Tonelaje de las embarcaciones
-*Tipología* de los arsenales

-Clases y procedencia de los materiales empleados en la construcción naval
-Compra-venta de embarcaciones
-Nivel de riqueza de la mano de obra especializada del sector
-Y la producción de anclas, armas y clavos, entre otros aspectos

### 0.4.3. Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa)

La documentación de interés para la realización de este estudio se encuentra repartida en distintas secciones, pero de acuerdo con los temas tratados se ha investigado sobre todo tres fondos: Juntas y Diputaciones; Corregimiento; y Protocolos.

Respecto al de Fondo de Juntas y Diputaciones se ha trabajado en la Sección Segunda (Negociados 5, 12, 13, 21, 23) y el Apéndice Indice Munita. En el de Corregimiento, hemos estudiado los pleitos civiles de Arrieta, Mandiola, Uria y Elorza de los años 1700-1799, ambos incluisve. Y en Protocolos hemos vacíado sistemáticamente todas las escrituras registradas por los notarios de Ataún entre 1700 y 1799.

La documentación sobre el sector naval, tal y como se presumía, no es tan abundante como la de los archivos anteriores. Se ha obtenido información sobre:

-Levas de marinería y deserciones
-Sueldos de la maestranza guipuzcoana empleada en los Reales Arsenales
-Maderas de construcción
-Producción ancorera y remera
-Y algunas noticias muy concretas de varios navíos construídos en Gipuzkoa

### 0.4.4. Archivos nacionales

Dada la dispersión de los datos, nuestro trabajo se ha extendido a la consulta e investigación de los fondos del ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (VALLADOLID), ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (SEVILLA), MUSEO NAVAL (MADRID), ARCHIVO GENERAL DE MARINA DON ALVARO DE BAZAN (VISO DEL MARQUES) y ARCHIVO HISTORICO NACIONAL (MADRID).

La gran extensión, variedad y complejidad de los fondos documentales manuscritos de los archivos nacionales consultados nos ha obligado a hacer una selección de los mismos, -con el previo asesoramiento de los técnicos archiveros de cada uno y la consulta de los índices y catálogos existentes-. Así, se ha podido centrar nuestro trabajo de investigación en el tema de *La construcción naval en Gipuzkoa en el siglo XVIII*.

#### 0.4.4.1. Archivo General de Simancas (Valladolid)

El trabajo en los archivos nacionales se inició en Simancas, en donde hemos investigado en las secciones de:

-Guerra y Marina: Apartado de varios
-Dirección General de Cuentas (II Remesa): Apartado de varios
-Secretaría de Marina: Apartados de Arsenales, y Muelles y Puertos
-Secretaría y Superintendencia de Hacienda: Apartados de Fábricas de Placencia, y Fábricas de Eugui y Orbaiceta
-Mapas y Planos: Planos de Guetaria; aduana de Gipuzkoa; San Sebastián; y Puerto de Pasajes con la ubicación de algunos de sus astilleros

Los documentos consultados nos han permitido aproximarnos a conocer la participación vasca y, en concreto, la guipuzcoana, en la Marina y Armada del siglo XVIII, dado que se han encontrado referencias sobre:

-Maderas de Gipuzkoa para el Real Servicio

-La producción de anclas para los Reales bajeles
-Reglamentos de construcción de navíos
-Construcción de navíos en Gipuzkoa para la Real Armada
-las diferentes de propuestas de asiento para el establecimiento de una Real Fábrica de anclas en el territorio guipuzcoano
-Planos del complejo industrial de Renteriola e inversiones que la Hacienda hizo en el mismo
-Y la presencia guipuzcoana en los Reales astilleros y el puerto de Pasajes.

### 0.4.4.2. Archivo General de Indias (Sevilla)

Respecto al trabajo efectuado en el Archivo General de Indias, hemos centrado nuestra labor en la consulta de las Secciones de: Contratación; Indiferente General; Secretaría de Juzgado de Arribadas; Consulados; Arribadas; Mapas, planos ingenios y muestras; Europa y Africa. Ello nos ha permitido obtener datos de:

-Los navíos construídos en Pasajes, Rentería y Usúrbil a fines del siglo XVII
-Los navíos fabricados por la Compañía de Caracas en los diferentes astilleros del Puerto de Pasajes
-Arqueos y tonelaje de navíos de la Compañía de Caracas, y Compañía de Filipinas
-Vascos afincados en Cádiz y Sevilla
-Y, finalmente, tratados de construcción.

### 0.4.4.3. Museo Naval (Madrid)

En este archivo se encuentran depositados parte de los documentos de la Secretaría de Marina, así como otros fondos de gran interés para el estudio de todos los temas relacionados con el mar. Ello ha hecho que nuestra

investigación haya estado basada en el vacíado de tres de sus secciones: el Fondo Vargas Ponce en sus dos series -la de numeración románica y la de arábiga-; la Sección de manuscritos; y por último, la Sección de mapas y planos. Todos estos fondos nos han proporcionado una nada despreciable masa documental que aporta numerosos datos sobre:

-El Puerto de Pasajes
-La construcción de navíos en Gipuzkoa desde siglo XVI al XVIII
-Estado y conservación de algunos astilleros guipuzcoanos
-Y levas de marinería, entre otros aspectos.

### 0.4.4.4. Archivo General de Marina Don Alvaro de Bazán (Viso del Marqués)

El trabajo realizado en el Museo Naval se vió ampliado en una segunda etapa por los datos obtenidos en el Archivo General de Marina. Se han consultado las Secciones de: Arsenales; Maestranza; Indiferente. Generalidad; Indiferente. Aspectos particulares; Compañías de navegación; Matrículas de pesca; Intendencia; y Consignaciones. Sus fondos nos han proporcionado noticias comprendidas entre los años 1780 y 1799 y que, sobre todo, se refieren a:

-Maderas de Gipuzkoa y Navarra
-Anclas y clavazones
-Asientos de construcción de navíos para la Armada
-Organización laboral en los astilleros dedicados a las fábricas Reales
-Noticias de los astilleros guipuzcoanos
-Y nóminas de ingenieros vascos en la Armada.

### 0.4.4.5. Archivo Histórico Nacional (Madrid)

Por último, hemos extendido nuestro trabajo, dada la dispersión de los datos, a la consulta del Archivo Histórico Nacional en el que se ha investigado en las Secciones de Estado[5] y Consejos Suprimidos[6]. Los resultados obtenidos no han sido tan positivos como en principio esperábamos, pero hemos conseguido datos inéditos muy novedosos sobre los navíos construídos por Don Antonio de Gaztañeta en Pasajes y Orio entre los años 1713 y 1719. Así, por ejemplo: la forma en que se construyeron; y las divergencias que hubo entre el Sr. Boyer (Delegado del Rey) y los asentistas de maderas. Y también, cúal era la situación de la Real Armada a principios del XVIII.

### 0.4.5. Archivos extranjeros: Museo Británico

El trabajo realizado en el extranjero ha estado centrado básicamente en el Archivo del Museo Británico. El análisis de sus fondos ha sido un tanto menos pormerorizado, pero nos ha permitido comparar la situación de la marina de guerra y mercante españolas respecto a la de otros países europeos como Holanda, Francia y, sobre todo, Inglaterra.

### 0.4.6. Fuentes impresas

Entre ellas caben destacarse los Registros de las Juntas Generales y Particulares de Gipuzkoa. Son una fuente básica de información, pues recogen todos los acuerdos, peticiones, exposiciones, dictámenes, etc. presentados ante el máximo órgano político y decisorio de la Provincia. Su consulta nos

---

[5] Apartados de: Guerra de Sucesión; correspondencia con las provincias vascas; arrendamientos, asentistas; asuntos varios; hacienda y guerra; Gaztañeta; patentes de Indias; Consejo de Indias; Guerra de Sucesión y provincias vascas; Guipúzcoa; Consejo de Guerra; y hacienda.

[6] Sala de Gobierno

ha permitido conocer cúal era la postura particular defendida por los municipios guipuzcoanos y cúal era el sentir general e intereses de la Provincia. Pese a que en esta Juntas se trataban todo tipo de temas, en lo concerniente a nuestro estudio, nos ha proporcionado información muy valiosa sobre diversos aspectos relacionados con las plantaciones, reglamentos y explotación forestal; y la aportación de maderas por parte de Gipuzkoa para el Real Servicio.

También han sido vitales los **Reglamentos de montes** de 1738, 1749 y 1768 no sólo para conocer cúal fue la regulación de las plantaciones y talas de árboles, sino para saber cómo se adaptaban las disposiones y decretos Reales a la norma foral vigente en el País Vasco.

Otro de los documentos impresos consultados han sido los tratados de construcción naval, y entre ellos las *Proporciones de las medidas más esenciales* (1720) de Antonio de Gaztañeta; y las propociones y sistema de construcción propuesto por Gautier. Uno y otro, nos han permitido hacernos una idea de cómo fue evolucionando la arquitectura naval a lo largo del siglo XVIII.

Y finalmente, han sido de gran utilidad las **Ordenanzas de San Sebastián** para conocer el nombramiento, obligaciones, sueldos y requisitos que debían tener los maestros carpinteros-calafates contratados para desempeñar sus funciones en los puertos marítimos.

Todos estos documentos nos han servido, unas veces para corroborar las noticias halladas en los archivos arriba mencionados. Y otras, para completar y dar una visión diferente a la información depositada en otro tipo de fuentes.

## 0.5. Desarrollo del trabajo

Dado que los objetivos fundamentales del trabajo son los astilleros guipuzcoanos, su producción y sus efectos en la economía de la Provincia, nos hemos inclinado a presentarlo en bloques temáticos de estructura lineal. De acuerdo con ello, hemos organizado el trabajo en cuatro grandes bloques: a) el entorno histórico del siglo XVIII; b) la industria naval propiamente dicha; c) la mano de obra y los aspectos organizativos; y d) el análisis de algunos de los sectores económicos directamente relacionados con la construcción naval.

En cuanto al primero de los aspectos, el entorno histórico, hemos tratado de esbozar a grandes pinceladas, por una parte, las medidas que fueron adoptadas por los distintos monarcas y sus ministros a lo largo del XVIII. Y por otra parte, la política y programa naval que pusieron en marcha los Borbones con el doble objetivo de reordenadar la Armada y recobrar el podería perdido. Lo que se ha pretendido con este capítulo ha sido contextualizar la industria naval guipuzcoana dentro del ámbito nacional; y ver cúales fueron las razones del abandono de los astilleros vascos por parte de la nueva dinastía reinante.

El segundo bloque engloba los capítulos 2, 3 y 4 del trabajo, que están dedicados al estudio de la industria de la construcción naval propiamente dicha. Y consecuentemente, el gran protagonista de nuestro trabajo. Por este motivo, en el capítulo 2º se realiza un recorrido completo por cada uno de los astilleros de la Provincia, fijándonos en los siguientes aspectos: localización, infraestructura, actividad y producción.

El capítulo 3º se dedica al estudio de las cuestiones técnicas de la construcción naval, pero desde una perspectiva más bien general, dado que el cometido de nuestro trabajo es un análisis de tipo económico y no de ingeniería naval. Por ello, hemos estructurado este capítulo en dos grandes apartados: en el primero, se trata de enumerar, explicar y describir los rasgos que definen a cada uno de los tipos de barcos fabricados en las gradas guipuzcoanas. Y en el segundo, se pretende de hacer un breve estudio

de los tres grandes sistemas constructivos que se emplearon en el siglo XVIII: Gaztañeta, Jorge Juan y Gautier.

El capítulo 4º, se ocupa del estudio de la producción que tuvo la industria naval guipuzcoana en general, y cada uno de los astilleros en particular.

Una vez reconstruída esta visión general de la industria naval guipuzcoana, un tercer bloque, que se corresponde con el capítulo 5º, trata de analizar el factor humano. Es decir, la mano obra y sus aspectos organizativos. Con esta intención, se ha hecho un estudio de los constructores navales que trabajaron en los astilleros guipuzcoanos; las labores que ejercieron dentro del sector naval otras profesiones, -carpinteros de ribera, carpinteros de blanco y calafates fundamentalmente-. También, se ha considerado conveniente estudiar aspectos como los requisitos que debían reunir y las tareas que tenían que desempeñar en función del lugar en el que ejercieran esta profesión. Finalmente, la última parte de este capítulo la hemos dedicado al examen de los aspectos organizativos.

El último bloque, lo constituye el capítulo 6º del trabajo, que está dedicado al estudio de los pertrechos e industrias relacionadas con la construcción naval. Su objeto ha sido determinar en qué medida la industria naval, guipuzcoana y peninsular, contribuyeron al desarrollo de otros ramos productivos. En este capítulo, fundamentalmente nos hemos dedicado a examinar aquellos pertrechos que la industria naval adquiría en la Provincia, y tan sólo hemos esbozado unos pocos rasgos de otros productos que bien los tenía que importar, o bien adquirir en el mercado nacional. En cuanto a los primeros hemos estudio dos materiales constructivos: la madera; y el hierro en la forma de anclas, clavos y armas, por la gran incidencia que tuvieron en la economía guipuzcoana. Y con respecto a los otros materiales constructivos, hemos hecho una breve reseña del cáñamo y los betunes por la gran importancia que tuvieron en las fábricas navales.

Finalmente, y a modo de reflexión general, se ha redactado un capítulo de conclusiones en donde aparecen los resultados a los que nos ha llevado el trabajo.

## 0.6. Abreviaturas utilizadas

-M.B.: Museo Británico

-M.N.: Museo Naval (Madrid)

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

-A.G.S.: Archivo General de Simancas (Valladolid)

-A.G.I.: Archivo General de Indias (Sevilla)

-A.H.N.: Archivo Histórico Nacional (Madrid)

-A.H.P.G.: Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñate)

-A.G.G.: Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa)

-A.M.I.: Archivo Municipal de Irún

-A.M.F.: Archivo Municipal de Fuenterrabía

-A.M.R.: Archivo Municipal de Rentería

-A.M.P.: Archivo Municipal de Pasajes (Pasajes de San Juan)

-A.M.L.: Archivo Municipal de Lezo

-A.M.O.: Archivo Municipal de Orio

-A.M.H.: Archivo Municipal de Hernani

-A.M.Z.: Archivo Municipal de Zumaya

-A.M.C.: Archivo Municipal de Cestona

-A.M.D.: Archivo Municipal de Deva

-A.M.M.: Archivo Municipal de Motrico

-R.S.B.P.: Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País

# 1. El entorno histórico del siglo XVIII

# 1. EL ENTORNO HISTORICO DEL SIGLO XVIII

## 1.1. La política económica

El siglo XVIII fue un siglo de crecimiento demográfico, agrícola, industrial y comercial, un período de cambio en los valores políticos, la preponderancia internacional y la política del imperio. En esta centuria, la modernización pasó a ser tanto una necesidad como una moda, y hubo una convicción generalizada de que España tenía que cambiar si quería sobrevivir. Sin embargo, la nueva dinastía no consiguió cambiar súbditamente las vidas de los españoles, mejorar las instituciones y organismos del Estado, ni incrementar el poder del país. El año 1700 no marcó una línea divisoria, una transición de una monarquía débil a otra fuerte, de un imperio viejo a uno nuevo, de una economía deprimida a una boyante, sino que fue una continuación de algunos de los cambios que se venían gestando desde los últimos decenios del mil seiscientos[1].

Desde la subida al trono de Felipe V, hubo serios intentos por parte de la nueva monarquía reinante por recobrar el poderío y protagonimo perdidos. Ello tan sólo se podía lograr con un replantamiento de la política económica y exterior, y con la reordenación de la Armada. Para alcanzar estos objetivos, la intervención del poder del Rey adquirió un valor decisivo en la tarea de fomentar el bienestar económico del país. El Estado se convirtió en el auténtico motor de la empresa renovadora, de acuerdo con la ti. creencia de que él sólo podía realizar con ciertas garantías de éxito la total transformación de la realidad española que se pretendía. Para ello se imponía como condición previa e indispensable el lograr el fortalecimiento del poder central. El Estado intervendrá directamente en la economía para dirigir la producción e incentivar el consumo y, en suma, proteger los intereses nacionales y monopolizar los recursos coloniales. Sin embargo, la estructura de la economía española no favorecía un incremento rápido de la

---

1 LYNCH, John: Op. cit., p. 5

riqueza y el poder: el régimen agrario existente no estimulaba la inversión en la agricultura ni creaba un mercado de consumo para la industria; y el sector industrial, era considerado demasiado arriesgado, regulado y competitivo como para atraer el capital[2].

De acuerdo con ello, las primeras medidas reformistas que se adoptaron estuvieron orientadas a fortalecer el poder de la Corona y a uniformar política y administrativamente al país sometiéndolo a una fuerte centralización. Era necesario eliminar todos los particularismos existentes y para ello, nada mejor, que suprimir los fueros y privilegios que conservaban los reinos peninsulares, siendo excepción, entre otros, el País Vasco. El siguiente objetivo a alcanzar era el de promover la solidaridad entre las distintas regiones, intentando armonizar sus respectivos intereses en una política de carácter nacional y unitario. Con ello se pretendía acabar con la disociación económica del país, pero los resultados que se obtuvieron fueron bastante escasos[3].

Esta política de fortalecimiento del poder central y unificación nacional, comprendía un vasto programa reformador encaminado a impulsar el desarrollo de las fuerzas productivas, y promover el bienestar material del país. En este sentido, los gobernantes borbónicos, fuertemente influenciados por el colbertismo francés, se limitaron a adoptar una serie de medidas, básicamente, copia de las seguidas en Francia desde la centuria anterior.

La política económica de la nueva dinastía tuvo dos centros de atención principales: la industria nacional y el comercio colonial. Por lo que a la industria se refiere, las primeras disposiciones estuvieron encaminadas a solucionar el problema de la baja productividad y a la articulación del mercado, no tanto para asegurar el crecimiento económico sino para mejorar la balanza comercial estimulando las exportaciones y reduciendo las importaciones y la salida de dinero. Y ello se hizo de tres formas diferentes:

---

2 Ibídem, pp. 106-107

3 GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, Antonio: *Cádiz y el Atlántico (1717-1778)*, 2 Vols. C.S.I.C-Diputación Provincial de Cádiz, Sevilla 1976, pp.65 y ss.

1. Acoplando el marco institucional de la economía para introducir la centralización y la uniformidad administrativa. Lo que se intentaba era unificar el mercado interior y proteger a la industria y producción nacionales. Para ello, emplearon un amplio abanico de instrumentos como fueron: a) supresión de las aduanas interiores, con la excepción de las de Cádiz y Jerez, por los ingresos que reportaban a la Hacienda; y las del País Vasco que fueron restablecidas en 1722. b) Permiso para la libre circulación de los productos nacionales. Y c) proteccionismo aduanero que, en ocasiones, llegó al prohibitismo más radical, a fin de reservar el mercado nacional y el colonial a los productos de la industria nacional: se prohibió la importación de ciertas materias primas y productos manufacturados[4].

2. Desarrollo del sector público de las manufacturas a través de la creación de las Reales Fábricas. Las Reales Fábricas fueron el equivalente hispánico de las manufacturas que habían funcionado en Francia y uno de los principales instrumentos de la política industrial del Despotismo Ilustrado. En unos casos, el Estado promovió su fundación en determinados sectores o áreas geográficas, para suplir, con carácter subsidiario, la insuficiencia o lentitud de la respuesta de la inciativa privada. En otros, se hizo cargo de empresas privadas en crisis y, para evitar su desaparación, las transformó en públicas. Y en finalmente, intervino en los que consideraba de gran interés tenerlos bajo su control, bien por motivos estratégicos, -industrias militares-, o bien para asegurar un alto nivel de la calidad en la producción -fábricas suntuarias-[5].

3. Favoreciendo la constitución de empresas comerciales en el período 1720-1750, a imitación de las inglesas y holandesas, para potenciar las exportaciones nacionales[6].

---

4 LYNCH, J.: Op. cit., pp. 107-108

5 HELGUERA QUIJADA, Juan: "Las Reales Fábricas" *Historia de la empresa pública en España*. Espasa Calpe (Biblioteca de Economía-Serie estudios), Madrid 1991, pp. 51-88

6 LYNCH, J.: Op. cit., p. 110

Además de ello, el Estado para promover la renovación industrial y romper con la dependencia de las importaciones de productos manufacturadoss extranjeros, promulgó dentro de su política industrial otro conjunto de medidas proteccionistas como fueron:

1. Las disposiciones para superar el retraso tecnológico de la industria. A este respecto:
   -Se organizaron varias misiones de espionaje industrial por la mayor parte de los países europeos.
   -Se pensionaron a numeros artesanos y estudiantes para que completasen su formación en los principales centros de enseñanza e investigación técnica en el extranjero.
   -Se aportaron fondos para experimentar con nueva maquinaria.
   -Se crearon escuelas de artes y oficios para mejorar la educación técnica; y las Sociedades Económicas, los Consulados, las academias Reales y otros centros estatales mantuvieron las escuelas especiales, encargadas de impartir cursos vocacionales.
   -Se intentó la reforma de la universidad para reducir la influencia del escolasticismo y para crear cátedras de matemáticas, agricultura y economía política.
   -Y se puso en marcha una política sistemática de captación de técnicos foráneos.

2. Medidas tendentes a eliminar los perjuicios sociales contra las actividades manufactureras, en general, y especialmente contra las más duras y penosas.

3. Decretos limitadores de los privilegios de las corporaciones gremiales, que con sus rígidas ordenanzas obstaculizaban el crecimiento de las industrias urbanas. El objeto era favorecer la expansión de la libertad de trabajo y de producción, para que las manufacturas pudieran adaptarse de forma más flexible a los cambios de la demanda.

4. Disposiciones de estímulo y apoyo a la iniciativa privada en el terreno industrial como:
   -La concesión de exenciones fiscales y privilegios monopolísticos

temporales.

-Créditos oficiales sin intereses y subvenciones a fondo perdido.

-Facilidades para el abastecimiento de materias primas.

-Aprovechamiento de los recursos energéticos.

-E incluso, excepcionalmente, el ortogamiento de títulos honoríficos y de nobleza[7].

Pese a la apuesta que el Estado hizo por modernizar el tejido manufacturero del país, a este respecto los resultados de su política industrial fueron más bien limitados. Al igual que en épocas precedentes, el modelo típico de la industria española, tanto en las ciudades como en el campo, continuó siendo el del taller artesano en donde las corporaciones gremiales siguieron conservando toda su fuerza; y continuaron controlando la provisión de la mano de obra, y la cantidad y calidad de la producción. Es decir, las industrias básicamente eran artesanales y la producción industrial, -tanto pública como privada-, por el *factory sytem*, que requería una amplia base económica y concentración de mano de obra, fue excepcional. La inferioridad teconológica, la política ineficaz, la climatología adversa, la escasa dotación de capitales y unos transportes insuficientes fueron factores, que sin duda, influyeron; pero fue el fracaso de la reforma agraria lo que impidió que no se consiguieran los requisitos indipensables para la industrialización. El sector agrario no generó capital ni elevó el nivel de vida de la población; los precios del trigo permanecieron altos y los campesinos continuaron estando en una situación de "subconsumo crónico". En suma, los industriales no contaron con un mercado doméstico y local que justificara la expansión, por lo que decidieron invertir sus capitales en la propiedad urbana, la tierra, el comercio o los artículos de lujo o suntuarios[8].

Sin embargo, la preocupación esencial del Estado no fue la política industrial, sino la comercial y, muy especialmente, la regulación del comercio colonial. La filosofía de toda la política comercial fue la de

---

7 LYNCH, J.: Op. cit., p. 193 ; y HELGUERA QUIJADA, J.: Op. cit., pp.62-63

8 LYNCH, J.: Op. cit., pp. 193-201; y ANES, Gonzalo: "El Siglo de las Luces" *Historia de España dirigida por Miguel Artola*, Vol. 4. Alianza Editorial, Madrid 1994, pp. 61-71

buscar los instrumentos necesarios para revitalizar el comercio entre España y sus colonias, y rescatarlo de los extranjeros, que eran quienes lo controlaban desde el siglo XVII. El primer método elegido por los Borbones para el logro de tales objetivos fue el de la creación de las compañías privilegiadas de comercio y de navegación, que aparecían como un puente entre el sistema monopolístico asentado en único puerto y el *libre comercio*, puesto en práctica a partir de 1765[9].

Los Borbones implantaron el *libre comercio* en dos fases: la primera, con el *Reglamento de 1765* en virtud del cual se ponía fin al sistema de puerto único, y a los privilegios y exenciones concedidas a las compañías comerciales privilegiadas por considerárseles perjudiciales al interés común. Con ello, el tráfico comercial ganó en fluidez, y el monopolio y comercio directo con las Indias se extendió a nueve puertos pensinsulares, -entre los cuales los vascos eran los grandes ausentes-, y 5 coloniales[10]. Y la segunda, con *el Reglamento de libre comercio de 1778* por el que quedaba autorizado el tráfico entre 13 puertos de España, -entre ellos los vascos-, y 24 de las Indias. Esta prágmatica introdujo importantes novedades en el comercio con las Indias puesto que, implico el final de la Casa de Contratación; fueron creados los juzgados de arribadas para el despacho de los barcos en cada uno de los puertos habilitados; y quedaron muy simplificados los trámites burocráticos[11].

El resultado de esta política fue el gran impulso y crecimiento que experimentó el comercio colonial en el XVIII, el que reportó al Estado mayores beneficios económicos. Ello proporcionó a la monarquía los excedentes que necesitaba para pagar el déficit comercial con el norte de Europa, tráfico basado en la exportación de productos primarios e importación de productos manufacturados.

No obstante, el comercio local e interregional fue la asignatura pendiente de los gobernantes borbónicos. Este no experimentó el desarrollo

---

9 GARCIA-BAQUERO, A.: Op. cit., pp. 82-86

10 Por esta pragmática se permitía el comercio directo entre los puertos peninsulares de Cádiz, Sevilla, Málaga, Alicante, Cartagena, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón; y los coloniales de Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Margarita y la Trinidad. (ANES, G.: Op. cit., p. 97)

11 Ibidem.

esperado por la inexistencia de una red de comunicaciones y transportes adecuada. Ello supuso un importante obstáculo para el crecimiento económico de Castilla, actuando como elemento disuasorio en el desarrollo de una industria propia e impidiendo que se convirtiera en un mercado para la industria de otras regiones. Además, las provincias marítimas alcanzaban sus mercados de ultramar y las materias primas por vía marítima más fácilmente que por territorio castellano[12].

## 1.2. La política naval

La política naval borbónica tuvo como principal centro de interés la creación de una Marina de guerra eficiente y a la altura de la que tenían otras potencias europeas. Ello explica que en el XVIII apenas existan disposiciones que traten de reactivar las construcciones navales civiles. Además, éstas se dieron a fines del siglo cuando era prácticamernte imposible seguir adelante con el progama naval de la Armada[13]. Resultado de esta política de la nueva dinastía, en palabras de Artiñano y Galdacano, fue "la penuria del país, la pobreza de la marina mercantil, coexistente con una poderosa Armada"[14]. Esta es la razón, por la que en este epígrafe vamos a estudiar tan sólo la política naval referente a la Marina de Guerra.

"Muchas armadas y pocos barcos" es la expresión que mejor resume la situación de la Marina de guerra española a comienzos del siglo XVIII[15]. En un documento del año 1703 se decía que

> "(...) la Armada española ha quedado reducida a una sola Capitana y Almiranta surtas en el Puerto de Cádiz, y aunque es berdad que en los últimos tercios de la vida del Rey nuestro Señor Carlos 2º (que está en el cielo) se deseó poner en planta un tronco de

---

12 LYNCH, J.: Op. cit., pp. 201-203

13 Carlos III aprobó el 13 de abril de 1750 una Real Cédula por la que se trataba de fomentar la fábrica de navíos para el comercio y otros usos económicos. Esta ésta transcrita en la cita 23 del capítulo 4º del trabajo.

14 ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: Op. cit., p. 150

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

> Armada y a este fin adjuntó la fábrica de 18 bajeles de 800 a 1000 toneladas en los Puertos de Galicia y Cantabria, no llegó a tener efecto por no haberse dado a los asentistas aquellas cantidades que capitularon con lo qual se anularon los contratos (...)"[16]

Pese a ello, la nueva dinastía reinante, por lo que tenía de innovadora, durante el mil setecientos logrará recobrar buena parte del poderío perdido a través de un notable y rápido proceso de reordenación de la Armada. Los Borbones crearan una Armada al servicio de la Corona a través de una acción política caracterizada por su tendencia a la uniformización y unificación de la Marina.

En el siglo XVIII la política naval de España estuvo supeditada, como en otros tiempos, a la defensa del territorio y a la defensa del territorio exterior siguiendo las directrices señaladas por el Estado y contando, cuando fue posible, con el respaldo de las potencias aliadas. Para algunos historiadores, como Antonio Rumeau de Armas, España, pese a todos los avatares y desgracias que vivió en el mil setecientos, siguió conservando en el orden internacional el rango de primera potencia europea y la categoría que le daba todavía su inmenso imperio ultramarino[17].

Felipe V fue consciente desde su llegada a España de la urgente necesidad que tenía el país de contar con una Real Armada eficiente, pues de ello dependían su seguridad nacional, su comercio y su imperio[18]. Y esto, únicamente, podría lograrse con el fomento de la construcción naval peninsular y con la reforma de la Armada, tanto en lo referente a logística como a personal de la flota[19]. Mas, los primeros años de su reinado los imperativos de la Guerra de Sucesión relegaron la polica naval a un segundo plano, por lo que la remodelación y las grandes reformas estructurales de la Marina de Guerra no pudieron comenzar hasta que ésta hubo finalizado.

---

16 M(usco) N(aval): Vargas Ponce (Serie Arábiga), Ms. 83

17 RUMEAU DE ARMAS, Antonio: "La política naval" *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Marinvas, Bilbao 1989, p. 21

18 LYNCH, Jhon: Op. cit., p. 115

19 O'DOGHERTY, Pascual: "La construcción naval en la Península" *España y el mar en el siglo de Carlos III*, pp. 97-98

Con el advenimiento de la paz se puso en marcha un proyecto general de renovación y modernización de la Armada. Su principal promotor fue D. José Patiño, que abordó con gran energía y eficacia la labor que le había sido encomendada. Su nombramiento como Intendente General de Marina en 1717 le otorgó amplias atribuciones que abarcaron:

-La regulación y fomento de la construcción naval en la península.
-El acopio de víveres y pertrechos.
-La cuenta y distribución de caudales.
-La matrícula y asiento de marinería.
-La fundación de fábricas de jarcia, lonas, betunes.
-El apresto de escuadras.
-El plantío y explotación de montes.
-La administración y economía general.
-Y la presidencia del Tribunal de la Contratación, con lo que tenía la dirección del comercio y la navegación con las Indias[20].

Ello y los plenos poderes que le concedió Felipe V para tal menester, le permieron poner en marcha su plan de reforma de la Armada. Lo primero que hizo Patiño fue romper con los "moldes antiguos" a través de tres medidas: a) la rescisión del asiento del duque de Tursi. b) La supresión de la escuadra de galeras de Génova a la par del cese de los servicios de Andrea Doria. Y c) la redacción de un código general para los cuerpos de la Marina, que llegó a tener la fuerza de una ordenanza y un carácter definitivo hasta 1748[21].

Tras ello, Patiño se dedicó, primero desde la Intendencia General de Marina (1717-1726), y después, desde la Secretaría de Marina e Indias (1726-1736), a reanimar la navegación peninsular y a poner en marcha su plan de construcción naval para la formación de la flota de guerra española. Para tal fin, adoptó medidas de todo tipo, entre las caben citarse las siguientes:

---

20 FERNANDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, T. VI. Museo Naval, Madrid 1973, pp. 210-211

21 Ibidem, pp. 211 y ss.

1. La fundación, en 1717, de la Real Compañía de Guardamarinas (Colegio Naval), con sede en Cádiz y un brillate plantel de profesores de la que muy pronto saldrían oficiales de la talla de Jorge Juan y Antonio Ulloa. Se intentaba con ello formar a la juventud de la pequeña y mediana nobleza en técnicas superiores con una esmerada instrucción basada fundamentalmente en las ciencias exactas, la naútica, la astronomía y la balística.

2. El establecimiento en 1717 del Cuerpo del Ministerio de Marina en el que se agrupaban Veedores, Comisarios y Pagadores de la Armada. Fue el antecedente del Cuerpo de Intendencia.

3. Ampliación del Colegio Naval de San Telmo para pilotos civiles.

4. Creación del Cuerpo de Batallones de Marina, formado en principio por 6 batallones que recibieron los nombres de Armada, Bajeles, Barlovento, Marina, Mediterráneo y Océano.

5. Creación del Cuerpo de de Cirujanos de Marina.

6. Traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz. En este orden de cosas, asimismo, hay que indicar que favoreció el comercio y navegación con materias primas, y las subvenciones al tráfico; y que trató de organizar el comercio de América y Filipinas mediante la fundación de compañías privilegiadas, -entre ellas la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas-, imponiendo aranceles a las mercancías extranjeras y concediendo ayudas a las fábricas nacionales.

7. El establecimiento, en 1722, de las reglas y dimensiones de construcción de D. Antonio de Gaztañeta para la fabricación de todos los navíos de la Armada.

8. Redacción de las Ordenanzas de Arsenales (1723) con una doble finalidad: economizar los medios de producción a través de una mejor una organización; e impulsar decididamente la política de construcciones navales para la Armada.

9. La reactivación del Astillero de Guarnizo, para la construcción de navíos de la Real Armada.

10. La construcción del arsenal de La Carraca (Cádiz) en 1724; y planificación de los de Cartagena y El Ferrol.

11. La creación en 1726 de los Departamentos Marítimos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena; y el comienzo de la construcción de los correspondientes Arsenales de Marina. Los Departamentos de Marina fueron concebidos como distrito de costa y constituyeron el medio a través del cual la Secretaría de Marina ejerció su autoridad sobre organismos, material y personas sujetas a su fuero[22].

Esta última disposición fue la que tuvo unos efectos un tanto nocivos en la industria naval de Gipuzkoa. Patiño creó los Reales de Arsenales para dar un nuevo impulso a la construcción naval peninsular, fomentar la industria nacional y concentrar en ellos la producción de los navíos de la Armada Real. A partir de entonces el Estado protegió y promocionó estos nuevos centros, y abandonó los antiguos astilleros cantábricos, entre ellos los guipuzcoanos. Fue, por tanto, esta disposición la causa por la que en las gradas guipuzcoanas prácticamente cesó la producción de navíos de guerra y por la que el sector perdió a uno de sus clientes más importantes. Lógicamente, ante esto se produjo una respuesta en la Provincia criticando la medida. Un ejemplo de ello lo tenemos en las duras palabras que el Padre de Larramendi dedicó al tema en su obra *Corografía de Gipuzkoa* (1754)

> "Digo que me encogí de hombros, viendo que establecían astilleros en el Ferrol, en Cartagena y en Cádiz; y hablemos del Ferrol, que todo es aplicable a los otros dos departamentos.
>
> Sacar los astilleros de Guipúzcoa ha sido sacarlos de su nativo centro, donde y en sus cercanías han estado siempre. De Guipúzcoa, donde hay ferrerías para fundir hierro y para labrar y tirar todas las

---

22 O'DOGHERTY, Pascual: Op. Cit., pp. 97-101; RUMEU DE ARMAS, A.: Op. cit., pp. 28-45; FERNANDEZ DURO, Cesáreo: *A la mar madera. Libro quinto de las disquisiciones náuticas*. Madrid 1880, p. 167; O'DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: "La Organización naval" *España y el mar en el siglo de Carlos III*, pp. 54-61; y ARTIÑANO Y GALDACANO, Gervasio: Op. cit., p. 152

> piezas, grandes y pequeñas de navíos de todo porte, (...). De Guipúzcoa, de donde y en la vecina Vizcaya había maderamen escogido para bajeles, en árboles bravos y trasmochos, (...). De Guipúzcoa donde estaban insignes constructores de navíos y lo han estado siempre, los contramaestres, los oficiales carpinteros diestrísimos, (...). De Guipúzcoa, donde sin llamar a ningún extranjero, y menos al inglés, y sin aparatos ni ruidos se hubieran dado al mar los armamentos que quisiese su Magestad (...). De Guipúzcoa, donde con el coste regular y moderado se hubieran construido estos años pasados cuarenta navíos de guerra y más si fuera menester, todos hermosos, sólidos, fuertes, veleros (...)"[23]

Tras la muerte de Patiño, la Secretaría de Marina fue ocupada sucesivamente por Mateo Díaz de Labandero (1736-1739), José de la Quintana (1739-1741) y José Campillo (1741-1743) y Zenón de Somodevilla y Bengoechea, Marqués de la Ensenada (1743-1754)[24].

El Marqués de la Ensenada era un joven riojano formado con Patiño a lo largo de una brillante hoja de servicios. Con el renació el espíritu de Patiño y, al igual que su maestro, trabajó incansablemente en la reorganización de la Armada; pero lo hizo con la preocupación de ajustar los gastos de defensa del país a los recursos disponibles y a las exigencias internacionales. Era de la opinión de que la política exterior española tenía que ser acorde con el poder de España. Con esta filosofía y en su afán por engradecer la Marina, antes de llegar a la Secretaría de Marina trabajó incansablemente en la reorganización de la Armada desde el Consejo del Almirantazgo. Desde este puesto redactó la Cédula de formación de las Matrículas de Mar (1737), las Ordenanzas Generales de Arsenales (1737), el Reglamento de sueldos, gratificaciones, prestaciones y raciones (1738); impulsó la construcción la construcción naval en los Arsenales de El Ferrol, Cartagena y La Carraca; y fomentó la construcción de navíos en América y el proyecto para redactar unas Ordenanzas Generales de la Armada[25].

---

23 LARRAMENDI, Manuel de: Op. cit., pp. 77-78

24 O'DOGHERTY, P.: Op. cit., p. 102

25 Ibidem, p. 103

Con la subida al trono de Fernando VI, Ensenada se convirtió en el mejor consejero del Rey en cuestiones militares. La situación con la que se encuentró Ensenada era precaria. Las últimas guerras que había participado España entre 1739-1748, el descenso en el ritmo de construción en los Reales Arsenales, y la deficiente calidad que habían resultado tener los últimos buques de la Armada, habían reducido los efectivos de la Marina de guerra a 18 navíos y fragatas, y 15 barcos menores. Ante ello, Ensenada presentó a Fernando VI en 1748 un memorial en el que exponía las insuperables diferencias que había entre las flotas de Inglaterra y las de España[26]; y en el que le proponía un plan de construcción de 50 navíos en ocho años. Para poder ejecutar el proyecto Ensenada adoptó un conjunto de medidas, entre las caben destacarse, las siguientes:

1. La construcción de los Arsenales de El Ferrol -por cierto, a 3 kilómetros de distancia del astillero- y Cartagena; y la rehabilitación del Arsenal de La Carraca.

2. La fortificación de los accesos a los Arsenales.

3. La racionalización del método de construcción de los navíos, a través del proyecto desarrollado por Jorge Juan[27]. Además, se hicieron planos detallados de todos los elementos de los buques para facilitar que sus piezas pudieran ser intercambiables y permitir la construcción de series de buques.

4. Utilización de materiales exclusivos del país sin acudir a los suministros extranjeros. Para ello, creó las industrias necesarias para la fabricación de todo tipo de pertrechos navales. En este sentido, diseñó un plan que incluía desde el uso de las Fábricas de cañones de hierro de Liérganes y La Cavada, el impulso a la fabricación de balería y metralla en Navarra y Gipuzkoa; a la creación de fábricas de cañones y bronce en Barcelona y Sevilla, y Reales fábricas de anclas en

---

[26] La flota de Inglaterra estaba compuesta por 100 navíos y 188 embarcaciones armadas y la de España únicamente por 33 buques. (O' DOGHERTY, Pascual. Op. Cit.; p. 104)

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

Gipuzkoa.

5. El control de los montes y política de repoblación forestal para asegurar el abastecimiento de las maderas.

6. Contratación de constructores y técnicos extranjeros; formación de personal especializado en los Arsenales; y mejora de la preparación técnica del personal y de su situación económica.

7. Reorganización de la Armada con la elaboración de las Ordenanzas de la Armada, Ordenanzas de Arsenales, entre otros[28].

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

Aunque gracias a este proyecto el poderío de la flota fue creciendo, las intrigas palaciegas y las envidias hicieron que Ensenada fuese destituído de su cargo y que fuera reemplazado por el irlandés Wals en el año 1754[29]. A partir de este momento, disminuyó el número de construcciones navales, pero la política naval continuó siendo un tema vital para el Gobierno.

Transcurridos unos años, en el reinado de Carlos III (1759-1788), los sucesivos Ministros de Marina (Arriaga, González de Castejón y Valdés), dieron nuevamente un gran impulso a la Marina española. La conclusión de las obras de los tres Reales Arsenales peninsulares, así como el continuado esfuerzo de construcción naval, permitieron un crecimiento sostenido del poderío de la Armada, que se prolongó hasta finales de la centuria. Incluso, las contínuas guerras hispanofrancesas contra Inglaterra, -derivadas de los sucesivos Pactos de Familia-, no impidieron que el número de efectivos navales de la Marina continuara incrementándose. En efecto, resoluciones como la adoptada en 1780 en la que

---

28 FERNANDEZ DURO, C.: *Armada española*, pp. 355-370; ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: Op. cit., pp. 160-167; y O'DOGHERTY, P.: Op. cit.; pp. 104-107

29 ARTIÑANO Y GADACANO, G.: Op. Cit., p. 166

> "Para conciliar las dificultades de conducir a Ferrol en el actual tiempo de Guerra la crecida porción de maderas que existe en Puenterrabía, San Sebastián, y el Pasage, con el empleo de ellas antes que se inutilizen; ha resuelto el Rey se construya en este último Puerto uno o más Navíos de Guerra, franqueando para ello la Compañía de Caracas la grada o gradas que tengan a propósito, mediante el abono que hará S.M. de lo que sea justo por la ocupación de ellas (...) "[30]

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

Además del incremento del poder naval español, en el reinado de Carlos III se aprobaron un amplio abanico de disposiciones para continuar con el programa reformista de la Marina iniciado en los reinados anteriores. Y entre ellas cabe descar:

1. La creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina (1770), y su ulterior consolidación con las Ordenanzas de 1772. Su inspirador fue el constructor Francisco Gautier. A partir de este momento los fabricantes navales adquirieron el título de ingenieros; fueron jerarquizados con equiparación al cuerpo general; y pasó a depender de ellos una amplia lista de materias.

2. Las Ordenanzas de pertrechos de 1772. Intentaron solucionar los problemas derivados de los respuestos y conservación de los materiales navales.

3. La Ordenanza de Arsenales de 1776 que fue muy polémica en su tiempo e introdujo importantes modificaciones de tipo organizativo y administrativo. Por ella, los Intendentes y los miembros del Ministerio de Marina quedaban relegados a una función muy secundaria, puesto que, los cargos y buena parte de las decisiones pasaron a manos del Cuerpo General. Y en segundo término, se creó una Junta en cada Departamento,

---

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

-a modo de institución suprema-, que no hizo sino agudizar el conflicto que había entre marinos y administrativos[31].

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

Pero, esto sólo fue el preludio del triste final de la Marina. En los primeros años del XIX, y especialmente durante la Guerra de la Independencia, el declive de la Marina llegó a uno de sus puntos más álgidos. Cuando finalizó la contienda la Marina se encontraba en un estado lamentable: la mayor parte de sus efectivos estaban inútiles, sin pertrechos, con los cascos podridos y muchos de ellos, incluso, sin artillería[32]. Pero, la guerra no fue la única causa de la desaparición de la Armada. Artiñano y Galdácano lo atribuye a la confluencia de una serie de circunstancias adversas, en concreto a:

> "la época infausta de Godoy; las desgracias del principio del siglo XIX; la falta de recursos que ocasionaba la desorganización del país; la guerra de la Independencia; los sucesos políticos que la siguieron, y sobre todo, la falta de vida propia y de arraigo en el país"[33].

Ello explica que en 1798 se botara el último navío de 80 cañones de la Armada; y que desde este año y hasta 1820, tan sólo se construyeran la fragata *Prueba* y el bergantín *Fuerte*, y unas pequeñas unidades para la Marina de guerra.

---

31 MERINO NAVARRO, J.P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. F.U.E., Madrid 1981, pp. 20-21

32 MANERA REGUEYRA, Enrique: "El apogeo de la Marina española (Carlos III y Carlos IV) *El buque en la Armada Española*. Silex, Bilbao 1981, pp. 203-231

33 ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: Op. cit., pp. 175-176

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

# 2. Centros de producción

## 2. LOS CENTROS DE PRODUCCION

### 2.1. Introducción: Los astilleros guipuzcoanos en su perspectiva histórica: su estado en las postrimerías del siglo XVII

Desde fines del siglo XV los astilleros guipuzcoanos fueron uno de los principales centros de construcción de la península, tanto por su capacidad como por su volumen de producción. Sin embargo, la crisis económica, la retracción comercial, las dificultades económicas de la Real Hacienda y el casi estado permanente de guerra en el que estuvo inmersa la Corona en el siglo XVII, no podían menos que afectar a los centros navales peninsulares y, en particular, a los astilleros guipuzcoanos.

Todo parece indicar que fue precisamente la precaria situación económica de la Hacienda una de las principales causas del debilitamiento e, incluso, en ocasiones, de la decadencia, del sector naval peninsular. La falta de recursos económicos obligó a la Corona a adoptar, con una asiduidad mayor a la deseada, dos medidas de urgencia: la primera, el embargo de las naves de los particulares para la formación de las escuadras; y la segunda, el impago de algunas de las naves que se habían fabricado para el servicio Real[1]. Los efectos nocivos de este proceder fueron inmediatos. Por una parte, muchos armadores y constructores navales quedaron totalmente arruinados. Y por otra, la falta de capitales de la Real Hacienda hizo que hubiera grandes dificultades para encontrar personas que quisieran suscribir contratos con el Rey para la fabricación de navíos, por lo que la Corona tuvo que enfrentarse a un nuevo problema: el de la escasez de unidades navales. Ante ello adoptó la solución más cómoda, pero la menos eficaz: el alquiler y afletamiento de escuadras y barcos extranjeros para el comercio con las Indias y las guerras europeas[2].

---

1 ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: Op. cit., pp. 73-76; y GUIARD Y LARRAURI, T.: *La industria naval vizcaína*. Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao 1968, pp. 105-110

2 ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: Op.Cit., p. 74

Pese a todas estas vicisitudes, no todos los astilleros guipuzcoanos vivieron una crisis generalizada y sostenida a lo largo del siglo XVII. Por un lado, en la primera mitad del siglo XVII la fábrica de vasos de gran tonelaje estuvo de ordinario localizada en algunas de las gradas guipuzcoanas. Y finalmente, porque con la recuperación que experimentó el comercio indiano a partir de 1660 en las factorías navales guipuzcoanas nuevamente se reanudó la fábrica de embarcaciones para la Carrera de Indias, y para el comercio de cabotaje de productos férricos, fundamentalmente, con los puertos andaluces.

En Gipuzkoa, la construcción de estas unidades estuvo de ordinario localizada, y hasta casi monopolizada, en los centros navales del Puerto de Pasajes, el Oria y Zumaya. Los dos primeros "especializados" en la manufactura de unidades de gran tonelaje para las armadas y las flotas de la Carrera de Indias. Y Zumaya, en la fábrica de embarcaciones de pequeño y mediano tamaño para el comercio de cabotaje en el Cantábrico, y el transporte de los productos metálicos elaborados en las ferrerías de la Provincia hasta los puertos andaluces. Como consecuencia de ello, estas factorías navales vivieron, cuando menos desde 1660 hasta 1683, uno de los períodos de mayor fortalecimiento de su historia, alcanzándose, en algunos casos, unos índices de producción incluso superiores a los de los siglos XV y XVI[3].

Por tanto, pese a las dificultades que existen a la hora de cuantificar la producción de barcos de pequeño porte, puede afirmarse que la crisis del sector de la construcción naval en Gipuzkoa en la segunda mitad del siglo XVII estuvo casi única y exclusivamente localizada, con la excepción del caso de Zumaya, en los astilleros que se dedicaban a la fábrica de pequeñas embarcaciones para el transporte fluvial, el cabotaje y la pesca. En concreto, en las gradas de Fuenterrabía, Irún, Aya, Zarauz, Deva y Motrico. Estos astilleros vivieron una situación de franca decadencia, incluso en ocasiones, hasta de abandono.

---

3 ODRIOZOLA OYARBIDE, María Lourdes: "La industria naval guipuzcoana (1650-1730): ¿crisis o auge del sector" *Economía y empresa en el Norte de España* (M. Gárate Ojanguren y P. Martín Aceña eds.). Diputación Foral de Gipuzkoa-Universidad del País Vasco-Kutxa, Donostia-San Sebastián 1994, pp. 19 y ss.

El panorama descrito comenzó a variar sensiblemente a partir de la década de 1690 para alguno de los "grandes centros navales". En estos años, la producción de las gradas de Pasajes fue decayendo progresivamente hasta prácticamente llegar a desaparecer ante la falta de los pedidos de la Corona. Y otro tanto aconteció en las gradas instaladas en Zumaya y el Urola, pero en este caso, a causa de la interrupción de la demanda de unidades por parte de los comerciantes y transportistas guipuzcoanos y vizcaínos[4]. Mas, el sector naval guipuzcoano no inauguró el nuevo siglo, tal y como podría pensarse, en una situación de crisis generalizada porque, pese a que durante la Guerra de Sucesión la construcción naval con dinero público quedó prácticamente paralizada, en el transcurso del primer tercio del siglo XVIII, la fábrica de navíos con dinero privado fue ciertamente importante. Personas afincadas en Gipuzkoa y, en menor medida, en Bizkaia y Francia, nuevamente comenzaron a demandar en los centros navales de la Provincia embarcaciones de pequeño y mediano tamaño para el corso, el comercio, el transporte fluvial y la pesca.

## 2.2. Localización de los astilleros guipuzcoanos, instalaciones y características en el siglo XVIII

Durante el siglo XVIII en todos los puertos del litoral guipuzcoano, exceptuando en el de Guetaria, había instalados astilleros, de mayor o menor importancia, dedicados a la producción de unidades de tipologías diversas destinadas a una clientela, asimismo, heterogénea.

Al igual que en la centuria precedente, el Puerto de Pasajes y las riberas del Oria continuaron siendo los principales centros de construcción de navíos de la Provincia, tanto por el número de gradas instaladas en sus orillas como por el volumen de su producción.

---

4 Ibídem.

### 2.2.1. El puerto de Fuenterrabía

El puerto hondarribitarra fue durante el siglo XVIII un centro naval de carácter secundario y uno de los menor importancia de la Provincia. Esto se debió a la confluencia de dos factores: por una parte, la proximidad de la frontera francesa y el contínuo estado de guerra en el que estuvo inmersa la Corona a lo largo de todo el mil setecientos, hizo que sus habitantes abandonaran esta actividad económica por el riesgo que ello entrañaba. Y por otra, porque la ciudad de Fuenterrabía tenía la jurisdicción de la orilla oriental del Puerto de Pasajes, -Pasajes de San Juan-, en la que estaba instalado uno de los astilleros más importantes de Gipuzkoa: el Real Astillero del Barrio Vizcaya. Por ello, la producción de navíos dentro de los límites municipales de Fuenterrabía, estuvo de ordinario localizada en estas gradas.

El astillero del puerto de Fuenterrabía era de carácter municipal. Estaba ubicado a extramuros de la ciudad junto a la casa lonja y se dedicó de forma exclusiva a la producción de vasos con dinero privado. Pese a que las noticias sobre la actividad desarrollada en este astillero son muy puntuales y más bien escasas, hay constancia documental que en sus instalaciones se labraron unidades de pequeño tamaño para el comercio con Galicia y Londres, y para el corso. Y que sus clientes más importantes fueron los comerciantes del propio municipio, entre los que merecen una especial mención los mercaderes Juan Benito de la Fuente y el Capitán Lázaro del Castillo. Otros clientes del astillero de Fuenterrabía fueron Carlos de Sorondo; Francisco de Galardi, Francisco de Urdanibia, y Martín de Echepare[5].

Los maestros encargados de la labra de todos estos vasos, -a excepción de la fabricada por el vecino de Ziburu Pedro de Echevers[6]- fueron carpinteros de ribera del propio municipio. Ninguno de estos maestros llegó a figurar entre la nómina de los "grandes" de la época, pero su quehacer debió de ser bueno ya que sus clientes volvían a encargarles nuevas

---

5 A(rchivo) H(istórico) de P(rotocolos) de G(ipuzkoa): 3/655, 654, 626, 735, 741, 753

6 A.H.P.G.: 3/735, fol. 717

unidades. Entre estos constructores estaban figuras como las de Miguel y Joseph de Gorostiola; Pedro y Martín de Urrutia; y Francisco Antonio de Berrotaran.

### 2.2.2. Irún

La actividad desarrollada por el astillero durante el siglo XVIII podría calificarse de esporádica y puntual. La ciudad fronteriza contaba con un astillero municipal y de carácter fluvial.

Estaba situado a orillas del Bidasoa, junto al puerto y detrás de la iglesia del Juncal[7]. Parece ser que este emplazamiento fue utilizado desde tiempos de los romanos para la construcción de embarcaciones para el comercio, el transporte fluvial y la pesca. En los siglos precedentes este astillero debió de tener una notable actividad, dado que este paraje en el siglo XVIII recibía el nombre de Astillero.

Terminada la Guerra de Sucesión ante la posibilidad que D. Antonio de Gaztañeta pusiera alguna de las quillas de los navíos de la Real Armada en esta factoría, el Ayuntamiento de Irún mandó construir un dique pegante al camino viejo desde las *Puertas de Lucas* hasta el puerto llamado Astillero en el intento mejorar los servicios y el acceso al lugar[8]. Sin embargo, Gaztañeta desistió de esta idea por el peligro que suponía el que Irún fuera ciudad fronteriza con Francia[9].

Esto supuso un duro golpe para esta atarazana, y en lo que restaba de siglo en ella tan sólo se labraron unas pocas gabarras, posiblemente, para el transporte fluvial de las mercadurías procedentes del país vecino, y de las maderas y remos de Navarra; y el tránsito por el Bidasoa.

---

7 A(rchivo) M(unicipal) de I(run): A-1-5 (1709-1715); y SEOANE Y FERRER, R.: *Navegantes guipuzcoanos*. Grupo Doctor Camino. Donostia-San Sebastián 1985 (2 edición), p. 72

8 A.M.I.: A-1-5 (1709-1715), Acuerdo de 26 de mayo de 1711

9 M.N.: Fondo Vargas Ponce 3B, Ms. 75 bis, doc. 48, p. 208

La escasa demanda que registraron estas gradas en el XVIII hizo que Irún no pudiera contar de una forma permanente con una maestranza especializada en el arte de la construcción naval. Entre estos carpinteros de ribera irundarras figuraron nombres como los de Juan Antonio de Ostiz, Agustín Antonio de Zamora y Joseph de Susperregui[10].

-Cuadro nº 1: Actividad del astillero de Irún

| AÑO | TIPOLOGIA | PROPIETARIO |
|---|---|---|
| 1707 | Gabarra | Provincia de Gipuzkoa |
| 1741 | Gabarra* | Felix de Beraun |
| 1796 | Gabarra | Juan Antonio Ostiz |
| 1798 | Gabarras (2) | José de Susperregui |

*Obras
FUENTE: A.M.I.

2.2.3. El Puerto de Pasajes

Según Gorosabel el Puerto de Pasajes era "el más seguro y mejor de toda la costa cantábrica"[11]. Esta afirmación que principio puede parecernos un tanto chovinista la corroboran diferentes testimonios de la época, como por ejemplo el contrato notarial firmado en el "Pasaje de Fuenterrabía" ante el escribano Sebastián de Orcolaga el 20 de Mayo de 1670. En este documento se van enumerando algunas de las ventajas que ofrecía el Puerto sobre los del resto del Cantábrico, y entre ellas se indica que era el mejor y más fondeable de toda la cornisa cantábrica para la conservación de los navíos de las Armadas Reales, la Carrera de Indias, los particulares y de los reínos extranjeros; y para el apresto de las fábricas que se hacían en los astilleros guipuzcoanos y vizcaínos. Por estas razones, -continua diciendo

10 A.M.I.: A-1-14 (acuerdo de 28-1-1745); A-1-41 (acuerdo de 27-12-1796); y A-1-43 (acuerdo de 30 de diciembre de 1798)

11 GOROSABEL, Pablo: *Diccionario histórico geográfico descriptivo de los pueblos, valles, alcaldías y uniones de Guipúzcoa*. Gran Enciclopedia Vasca. Bilbao 1972, p. 401

el documento-, el puerto pasaitarra era un lugar en el que concurrían gran número de soldados, marineros, mercaderes y oficiales de maestranza vinculados con el arte de la construcción naval[12]. Todo ello explica, que el Puerto de Pasajes continuara siendo en el siglo XVIII el principal centro de construcción de navíos de la Provincia.

Los astilleros del Puerto se caracterizaron por su especialización en la construcción de unidades de gran porte, bien para la Armada o bien para la compañía caraqueña. Esta circunstancia tuvo un claro reflejo en las tipologías naúticas fabricadas en estas factorías. Estas gradas sobre todo se dedicaron la producción de navíos de guerra de hasta 1683 Tns. y fragatas para el comercio. En lo referente a los primeros, reseñar que, hasta 1731, un elevado número de estos vasos se fabricaron bajo el diseño y propociones de Gaztañeta hasta; y los dos últimos -el *San Fermín* y el *San Sebastián*- se hicieron el primero bajo las premisas del "sistema inglés"; y el otro, con las modificaciones que propuso el ingeniero y arquitecto naval Vicente Pló a este método constructivo[13].

Además de estas grandes unidades, los astilleros pasaitarras labraron otras embarcaciones de mediano y pequeño tamaño que servían para la pesca, cabotaje o de barcos auxiliares de los grandes navíos de la Real Armada como lanchones, guardacostas, gabarras, lanchas, bergantines y quechemarines.

Un elevado porcentaje de estas naves fueron labradas por algunos de los constructores y arquitectos navales más refutados del momento, como por ejemplo: Antonio de Gaztañeta; Phelipe y Simón de Zelarian; el Capitán Joseph de Castañeda; Antonio De la Piedra; Pedro Antonio de Berroeta; Vicente Pló; y Manuel de Aizpurua, entre otros. Estos constructores, dada la envergadura y dimensiones de los vasos que fabricaban contaron con una plantilla de operarios, más o menos estable. Con ello, garantizaban tanto la calidad constructiva de los barcos, como el cumplimiento de los plazos estipulados en sus contratos.

---

12 A.H.P.G.: 3/2382, fols. 64-65

13 M.N.: Ms. 1947

A lo largo del mil setecientos en sus riberas estuvieron instaladas las gradas de seis astilleros, unos "Reales", otros municipales y otros de carácter particular o privado. En la orilla oriental o Pasajes de San Juan -jurisdicción de Fuenterrabía-, el Real Astillero del Barrio Vizcaya. En el lado occidental o de Pasajes de San Pedro, -jurisdicción de San Sebastián-, los de el Sableo o Astillero Público, Berrachocoa y Herrera. Y finalmente, en el término municipal de Rentería, los de Basanoaga, San Francisco o Capuchinos y Ugarrice.

### 2.2.3.1. El Real Astillero del Barrio Vizcaya.

El Astillero del Barrio Vizcaya fue uno de los que mayor auge conoció en el siglo XVIII. El esplendor que vivieron sus gradas fue resultado primero, de la producción de fragatas de guerra para la Real Armada; y después, de la prosperidad de la Real Compañía de Caracas ya que al amparo de la misma fueron creciendo las labores de construcción de navíos[14]; y en menor medida, de la Real Compañía de Filipinas.

Este astillero, como cualquier otro "gran centro naval" de la época contó con una compleja infraestructura. En tiempos del Ministro Boyer, -1718-1720-, el astillero tenía dos gradas permanentes en donde se construían fragatas de hasta 900 Tns. y 60 cañones[15]. Mas todo parece indicar que cuando el astillero fue ocupado por la sociedad mercantil caraqueña y la Compañía de Filipinas, en este lugar tan sólo hubo levantada una grada y sus "picaderos"[16] correspondientes[17]. Además de ello, el astillero contó entre sus instalaciones con: una casa con sus almacenes que tenía 6 vidrieras y 6 puertas; despachos para el Comisario de Marina o

---

14 GARATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Grupo Doctor Camino, Donostia-San Sebastián 1990, pp. 126 y ss.

15 A(rchivo) G(eneral) de M(arina): Arsenales-Acopios, leg. 3763

16 Piezas de madera cortas y gruesas que se colocan en medio de la anchura y a lo largo de un dique o grada perpendicularmente a su longitud y sirven para sostener en la altura conveniente la quilla del buque que se construye o carena, a fin de poder trabajar en el pantoque y colocar después la basada en su caso. VV.AA.: *Diccionario Marítimo Español*. Madrid 1864, p. 410

17 A.G.M.: Arsenales- Construcciones, leg. 3764

Ingeniero encargado de las fábricas navales; una herrería con tres divisiones y tres llaves en las puertas; el astillero principal del Rey; 126 grúas; y un pontón, entre otras cosas[18].

Sin embargo, todo parece indicar que la Real Compañía de Caracas en sus últimos años de vida descuidó un tanto el cuidado y mantenimiento de este astillero. En las diferentes cartas que los Ingenieros navales Juan Bauptista de Donesteve y Vicente Pló remitieron al Intendente de Marina González de Castejón entre fines de 1780 y principios de 1781, se pone en evidencia el lamentable estado en el que se encontraban las instalaciones de esta factoría naval. En ellas se decía que en el Barrio de Vizcaya tan sólo había una grada apta para la construcción de un navío de 70 cañones, y que además, era necesario limpiarla porque se encontraba llena de fango. Al mismo tiempo, Donesteve y Pló resaltaban la necesidad de limpiar y carenar el pontón para poder botar y amarrar los navíos que en el futuro quisieran construirse[19].

Por todo ello, el Estado realizó algunas obras de mejora en el astillero para poder llevar la fábrica del navío de guerra *San Fermín*. Estas consistieron en la carena del ponton para llevar a efecto la limpieza del puerto, cuyo presupuesto ascendió a la cantidad de 35.803 Reales de vellón; y en la erección de dos tablados: uno de 210 pies por 32 pies para delinear el plano horizontal del navío; y el otro de 108 pies por 30 para la proyección de la nave y para lograr dar una mayor amplitud al astillero[20].

Todas estas inversiones permitieron cambiar sustancialmente la fisonomía y las prestaciones del astillero del Barrio de Vizcaya. Así, en 1784 Rafael Clavijo, Ingeniero Naval de la Marina destinado en San Sebastián, emitía un informe muy favorable sobre las ventajas que estas gradas ofrecían al monarca Carlos III para la construcción de unidades para la Real Armada. Entre éstas mencionaba que:

---

18 Ibídem.

19 Ibídem; y Arsenales-Acopios, leg. 3763

20 A.G.M.: Arsenales-Acopios, leg. 3763

a. Esta grada era "muy preferente a las mejores del Departamento del Ferrol, pues sin salir de las imadas flotan las embarcaciones"[21].

b. Construyendo en Pasajes la Hacienda se ahorraba el 10% de la comisión que sobre todo el gasto le estaba concedido al Banco Nacional de San Carlos, como encargado de la provisión de hierro y clavazón a los Reales Arsenales.

c. Se podría ahorrar una cantidad importante de dinero en transporte construyendo una fragata al año.

d. En las inmediaciones había gran abundancia de maderas de calidad.

e. Se podrían construir las arboladuras y demás piezas de las fragatas con pino de los Pineros, que era de mejor calidad que el pino del Norte.

f. Los operarios, además de ser más hábiles que los de los Departamentos de Marina en el uso del hacha y la azuela, cobraban un salario menor.

g. Y se podían obtener beneficios derivados de los herrajes que se construían en el País[22].

Mas, el Ingeniero Director de Marina Josef de Romero, aún reconociendo que las ventajas expuestas por Clavijo eran ciertas, era del parecer que, por regla general, no era conveniente que se construyeran navíos fuera de los Departamentos de Marina debido a las dificultades que entrañaba "el establecimiento de un método económico y seguridad de la observancia de los planos". Por ello, y tan sólo excepcionalmente, autorizó al Ingeniero Clavijo la construcción de una fragata para el Rey en estas instalaciones[23].

Esta dinámica de mejora del astillero continuó tras la constitución de la Real Compañía de Filipinas. Esta construyó una nueva grada junto a los

---

21 Ibidem.
22 Ibidem.
23 Ibidem.

muelles viejos para la fábrica de diferentes embarcaciones y, entre ellas, un primer buque de 650 Tns. para el comercio con Manila. Con tal objeto, solicitó al Ayuntamiento de Pasajes, además de la licencia pertinente para tal efecto, la cesión de una parcela de terreno concejil. La Villa de Pasajes, tras el examen y la medición efectuados por los peritos Fermín de Iparraguirre y José Antonio de Arzadun, decidió cederle 8 jugadas de tierra de "a cien posturas de codos en quadro" que comprendían

> "(...)toda la Area desde la casa de Don Juan Bauptista de Arizavalo hasta el puente de tabla que existe frente de la llamada de Bordalaborda, que la ocupa Don Manuel de Suertegaray como Guarda Almacén de Marina de la propia Real Compañía de Filipinas (...)"[24].

Finalmente, el concejo pasaiatarra firmó la escritura de cesión de este solar el 9 de diciembre de 1785 ante el escribano Santiago de Aguinaga[25].

En las postrimerías del siglo, aún se hizo alguna otra mejora en las instalaciones del astillero. En enero de 1793, se reformó, -por defectos en el diseño original-, el lugar utilizado por la compañía de Filipinas para el calafateo de sus navíos. Los defectos en la forma e inclinación de esta estructura, así como la poca fortaleza de sus muros de contención, provocaron el hundimiento del terreno. Ello, a su vez, provocaba el contínuo adnegamiento del camino del mirador y de la fuente pública[26].

Además de ello, cuatro años más tarde, esta misma sociedad mercantil proyectó erigir una fábrica de cordelería

> "(...) bajo un tinglado corrido en las inmediaciones del astillero, desde la esquina de la casa de Barrancos hasta Bordalaborda, dejando paso libre a los piandantes en la forma que está presente y sin impedir el curso de las aguas en las crecientes y menguantes de la marea"[27].

---

24 Esta porción de tierra limitaba con la acera de las casas del difunto D. Matteo de Marttierena del Barronco; y el manzanal y las tierras de la casa de Bordandía. [A(rchivo) M(unicipal) de P(asajes): C-5-11-1-7]

25 A.H.P.G.: 3/2311, fol. 93

26 A.M.P.: C-5-11-1-7

27 A.M.P.: B-5-1-2

La Real Compañía de Filipinas abandonó el astillero del Barrio Vizcaya el año 1808 y a partir entonces en sus gradas tan sólo se labrararon unas pocas unidades por encargo de algún particular. Para 1831 el astillero, al igual que en los del resto del puerto de Pasajes, se encontraba en un estado de casi total abandono. En él no se construía ningún barco porque acondicionar el astillero resultaba más caro que el importe del navío que se quería hacer[28].

### 2.2.3.2. El astillero Público o del Sableo

Estaba ubicado en el lado occidental del puerto pasaitarra y dentro de la jurisdicción de la ciudad easonense[29]. Pese a que los testimonios documentales localizados sobre este astillero son más bien escasos y, además, muchos de ellos indirectos, éstos dejan entrever que sus gradas tuvieron una nada desdeñable importancia, cuando menos en la segunda mitad del siglo XVIII. Parece ser que este astillero centró su producción en la labra de navíos de mediano y gran porte para la Real Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y el Rey[30].

Desconocemos la infraestructura e instalaciones que tuvo esta factoría, pero sin embargo sabemos con exactitud cúal fue su emplazamiento. Estaba situado en el término del Sableo que, a su vez, estaba en las inmediaciones del "casco urbano"; y se accedía al mismo a través de un camino público que terminaba en el susodicho astillero. Un contrato de una venta real de un solar firmado en octubre de 1782, nos indica que el astillero lindaba por una parte con la casa termada y su pared propiedad de Juan Bauptista de

---

28 A (rchivo) G(eneral) de G(ipuzkoa): JD IM 2-13-83

29 Por Real Orden de 1 de junio de 1805 ejecutada por el Teniente de Navío de la Real Armada, D. José Vargas Ponce, San Pedro se desanexionaba de la jurisdicción de San Sebastián y se incorporaba al nuevo municipio de San Juan, formando ambas una sola villa. (VV.AA.: *Pasajes, un puerto, una historia*. Junta del Puerto de Pasajes-Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Navarra 1987, p. 50)

30 A.H.P.G.: 3/2558, fols. 223 y ss.; y 3/2580, fols. 378 y ss.; y GARATE OJANGUREN, M.: Op. Cit., p. 127.

Elormendi[31]; y por otra, con un suelo de casa propiedad proindiviso de Manuel de Casamayor y María Teresa Pérez[32]. Y que no muy lejos del astillero estaban la Plaza Pública, una cruz de madera y una fuente pública[33].

Parece ser que el insigne constructor Ramón de Aizpurua construyó en 1808 el último barco en este astillero: la fragata *Pasagera* para el comercio con el puerto de Cádiz. Según el informe remitido por el ayuntamiento pasaitarra a la Provincia de Gipuzkoa el 28 de noviembre de 1831, tras la botadura de este barco y hasta la fecha de la redacción del escrito, el astillero del Sableo no volvió a trabajar en la construcción de ninguna otra embarcación[34].

### 2.2.3.3. El Astillero de Berrachocoa

Conocido también por el nombre de Berrachoco, era un astillero privado que estaba emplazado en la parte sur de la bahía, cerca de la casería de Alza y sus pertenecidos.

Este astillero mantuvo una actividad muy escasa y efímera en el siglo XVIII. Todo induce a pensar que las gradas de Berrachocoa tan sólo trabajaron en la década de 1790. En estos años, el maestro constructor Ramón de Aizpurua construyó varias corbetas y bergantines de hasta 250 Tns. para el comercio con las colonias americanas, y por encargo de varios comerciantes[35]; así como otras dos fragatas para la Real Compañía de Filipinas[36]. Y según el informe remitido por la villa de Pasajes a la Provincia, a partir de 1799 en Berrachocoa no volvió a labrarse ningún otro

---

31 Elormendi compró a Josepha Antonia de la Rosa el solar para erección de la casa por escritura de venta real firmada el 28 de octubre de 1761 ante el escribano Juan Francisco de Gamón. (A.H.P.G.: 3/2558, fols. 223 y ss.)

32 Manuel de Casamayor y María Theresa Pérez vendieron a Juan Bauptista de Elormendi este solar por la cantidad de 1.024 Reales de vellón por escritura firmada ante José Ignacio de Gamón el 26 de octubre de 1783. (A.H.P.G.: 3/2580, fols. 378 y ss.)

33 Ibidem.

34 A.G.G.: JD IM 2-13-83

35 A.H.P.G.: 3/2589, fols. 179-181; y 3/2590, fols. 119-121

36 A.G.G.: JD IM 2-12-117

vaso[37].

### 2.2.3.4. El astillero de Herrera

Sito en la ensenada de Herrera, parece que en este lugar tan sólo se levantaron gradas para la construcción de navíos de manera un tan excepcional. Apoyamos esta tesis en el hecho que tan sólo se tiene constancia de la fábrica de un sólo vaso en todo el siglo XVIII. Se trata del navío que Juan de Bousinaq fabricó el año 1778[38].

### 2.2.3.5. 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. Y 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 pertenecciente 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

---

37 A.G.G.: JD IM 2-13-83

38 A.H.P.G.: 3/1416

con la Calzada Real que unía Rentería con San Sebastián.

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 almazenes para guardar los pertrechos (...)"[39]. 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 petrechos y materiales de las fábricas navales. Para ello Amasa ocupó 16 pies de tierra de manzano[40]. Posteriormente, en 1669 en el astillero se levantaron otras nuevas casas, esta vez a cargo del Capitán Miguel de Aristeguieta[41]. Sin embargo, en 1700 en los astilleros de Basanoaga tan sólo había una casa y un cobertizo pegante a la misma, construído ese año por el renteriano Sebastián de Iriarte[42].

Durante el siglo XVIII la villa de Rentería no explotó directamente el complejo de Basanoaga, sino que, tal y como lo había hecho en los años finales del XVII, 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. Así, por ejemplo Joseph de Yribarren inquilino de los astilleros y casa de Basanoaga entre 1700 y 1718, solicitó al Ayuntamiento en los años 1703, 1710 y 1712 permiso para hacer el retejo y las reparaciones que necesitaba la casa[43].

1727 marcó un importante punto de inflexión en la historia de esta factoria: 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

---

39 A(rchivo) M(unicipal) de R(entería): Acuerdos municipales, libro 16, fol. 244

40 Ibidem.

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

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

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

para el establecimiento de una fábrica de cordelería para los bajeles de S.M.[44]. 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 percibiría de manos del Comisario Ordenador de Marina una renta anual de 300 Reales de plata[45].

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. Para ello se contrataron a varios maestros renterianos, como por ejemplo: el maestro carpintero Francisco de Berrondo, y el maestro cantero Francisco de Beldarrain[46]. Sin embargo, el concejo de Rentería parece que no tenía la intención de componer la casa en la que debía de vivir el maestro cordelero encargado de la fábrica. Por ello, Espíritu Pascali presentó una queja al municipio y éste acordó arregarla para el servicio Real[47].

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 aparejos necesarios para el barco que iba a construir en estas gradas para la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas[48].

Todos los indicios parecen indicar que este contrato de arrendamiento entre la Villa y el Intendente de Marina Espírtu Pascali duró muy poco tiempo. Por un lado, porque el 25 de abril de 1732 la villa de Rentería

---

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

45 A.H.P.G.: 3/2503, fol. 307

46 A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 50, fol. 148 y ss.

47 Los maestros encargados de estas nuevas obras fueron: el carpintero Andrés de Echaverría; el albañil Domingo de Aristizabal; y el maestro tejero Martín de Guruceaga. El importe de estos trabajos, -sin tener en cuenta el coste de la madera, porque ésta se obtuvo de los montes concejiles de Urrizaga-, ascendió a la cantidad de 2.000 Reales de plata. (A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 51, fol. 198 y ss.; y libro 52, fol. 18)

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

arrendó la casa del astillero por espacio de nueve años a Xristobal de Yribarren[49]. Y por otra parte, por otro pleito que surgió en 1749 sabemos que la cordelería se trasladó a otro lugar cercano[50].

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[51].

### 2.2.3.6. El Astillero de San Francisco o Capuchinos

Fue otro de los astilleros erigidos en dentro de la jurisdicción municipal de Rentería. 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.

---

49 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 qoe 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 ol 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 prinzipiado hubiere passado o avitado en dha cassa con más los frutos que tubiere pendientes en dha guerta y tierras y los daños que de ello le resultaren según fueran tasados por peritos noabrados por ambas partes (A.H.P.G.: 3/2474)

50 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.G.G.: CO MCI 3336)

51 Tras espirar el contrato de arrendamiento de 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 3599; y A.M.R.: Acuerdos municipales, libros 73, 76, 83, 89, 98, 100, 102 y 112).

Curiosamente, este astillero no aparece citado como tal en las diversas obras publicadas sobre el tema. Quizá la razón estriba en que únicamente parece que funcionó durante la segunda mitad del siglo XVIII.

Los datos localizados sobre este astillero llevan a pensar que éstas eran 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[52]. Y porque unos años más tarde, en el memorandum que el comerciante donostiarra Domingo de Yrulegui presentó al concejo renteriano se indicaba explícitamente que este sitio era "jurisdicción privativa desta Villa"[53].

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.

### 2.2.3.7. 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 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[54].

---

52 A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 82, fols. 49-50

53 A.M.R.: Acuerdos municipales, libro 107, fol. 80

54 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "Gabierrota y su hinterland: importante centro económico de la Villa" *Revista Oarso*, Rentería 1994, pp. 33-34

### 2.2.3.8. Bordalaborda: De Real Astillero a almacen de pertrechos navales.

En Bordalaborda posiblemente se erigió el primer astillero Real de la provincia de Gipuzkoa porque era un lugar "capaz y muy cómodo" para la construcción de navíos. Su fundación data de 1597 y de él salieron embarcaciones muy conocidas por los especialistas como la *Capitana* del Océano fabricada el año 1609[55].

Emplazado en sudeste de la bahía de Pasajes en tierras de la anteiglesia de Lezo, Bordalaborda contó en sus años más prósperos con una compleja infraestructura. Este lugar llegó a contar desde diversos almacenes para guardar las herramientas, los petrechos navales y los materiales constructivos, hasta fábricas de cordelería reales cubiertas, y oficinas de anclas[56]. Sin embargo, para el siglo XVIII Bordalaborda se hallaba en un estado muy lamentable. Tras un estudio del coste de las obras que necesitaba, Felipe V optó por abandonar este lugar y dejar que continuara llenándose de fango.

Esta fue la situación en que estuvo Bordalaborda hasta el año 1743, fecha en la que la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas construyó un almacen para guardar las arboladuras y demás petrechos navales. Se trataba de un edificio de gran solidez fabricado en su mayor parte en piedra arenisca procedente del monte Jaizquibel que, posiblemente, se erigió sobre los cimientos de una de las termadas oficinas de anclas[57]. La Compañía de Caracas usó estas dependencias cuando menos hasta 1780[58]. Mas a partir de esta fecha, los documentos de la época tan sólo constatan su existencia, pero ya no su utilización.

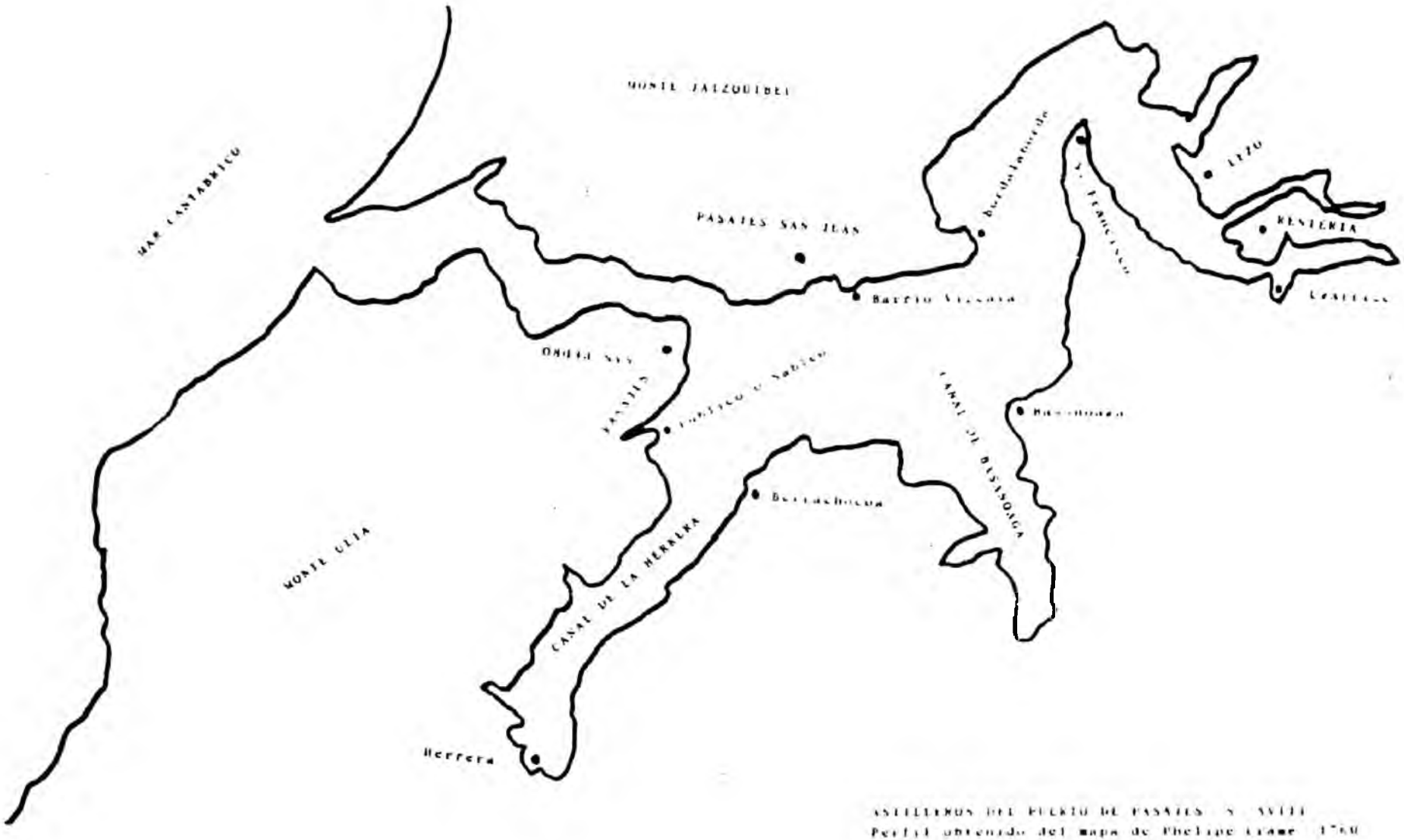
---

55 A.G.G.: JD IM Apéndice Indice Munita, leg. 000468

56 Ibídem; y M.N.: Fondo Vargas Ponce (serie arábiga), Ms. 80

57 El maestro cantero encargado de la ejecución de estas obras fue el vecino de Hontería Sebastián de Muguerza. [M.N.: Fondo Vargas Ponce (serie arábiga), Ms. 80; y A.H.P.G.: 3/2480, fols. 15-17]

58 A.G.M.: Arsenales. Acopio, leg. 3763/L




ASENTAMIENTOS DEL PUERTO DE PASAJES S. XVIII
Perfil obtenido del mapa de Phelipe Crame 1760
XX XX. Pasajes un puerto una historia

### 2.2.4. El Astillero de Santa Catalina de San Sebastián

Fue un astillero que se fundó en el último tercio del siglo XVIII[59]. Sito en el arenal del Barrio de Santa Catalina a extramuros de la ciudad de San Sebastián, parece que sus gradas tan sólo se utilizaron para la labra de dos barcos: el paquebot *San Román* y la balandra *San Sebastián alias Flecha*, ambos construídos para el servicio de la Marina Real y a expensas de la Real Hacienda[60].

En consecuencia, la inactividad fue lo que caracterizó a estas gradas.

### 2.2.5. La cuenca del Oria

Durante varias centurias el Oria fue junto con Pasajes el principal centro de construcción de navíos de Gipuzkoa, tanto por el número de gradas instaladas en sus riberas, como por el volumen de su producción. El gran prestigio que gozaron los astilleros del Oria vino dado, por una parte, por su especialización en la manufactura de grandes navíos para las Armadas y Flotas Reales, y para la Carrera de Indias. Y por otra, por las cualidades marineras y los buenos resultados que solían tener los buques fabricados en estas factorías.

El elemento diferenciador de este centro naval con respecto a los otros de la Provincia, fue su capacidad por innovar y renovar su producción en un momento en que el mercado naval estaba sometido a fuertes fluctuaciones. En otras palabras: los astilleros del Oria tuvieron el mérito de haber sabido diversificar su producción en el intento de captar una clientela más amplia y heterogénea, -comerciantes, pescadores, armadores y transportistas-, cuando comenzaron a dislumbrar la pérdida de su principal fuente de financiación: la Hacienda con la construcción de navíos para el Rey. No

---

59 Tenemos constancia documental que en el siglo XVII de Santa Catalina salieron algunas unidades. Pero en la documentación del siglo XVIII se indica explícitamente que se trataba de un astillero nuevo.

60 A.G.M.: Arsenales-Construcciones, leg. 3764

obstante, esta política no tuvo siempre los resultados esperados y los astilleros del Oria vivieron alguna crisis a lo largo del mil setecientos[61].

Resultado de esta línea de actuación fue que las gradas del Oria no tuvieran una cierta especialización en la producción de unos tipos de determinados de vasos. De estas instalaciones salieron naves de todos los tamaños y dimensiones, y para todo tipo de actividades: desde navíos de guerra, hasta navíos para el comercio, naos balleneras, embarcaciones para el comercio de cabotaje, lanchas para la pesca, gabarras, y otro sin fin de tipologías. La producción de esta gran variedad de tipos navales, en gran medida, fue posible por las especiales condiciones orográficas del Oria y a toda una serie de circunstancias favorables como fueron: un abastecimiento asegurado de los materiales constructivos básicos, (elementos metálicos y maderamen); y una maestranza especializada y altamente cualificada en el arte de la construcción naval.

Esta gran variedad de barcos estuvo destinada asimismo a una clientela muy heterogénea y geográficamente dispersa. A estas instalaciones acudieron desde los monarcas borbónicos hasta comerciantes, transportistas, pescadores, ferrones, etc. procedentes de la práctica totalidad de los puertos del literal guipuzcoano, de algunas localidades vizcaínas (Muskiz, Portugalete, Gorriz, etc.) e incluso de hasta del país vasco-francés.

Pese a que estas gradas no tuvieron en el siglo XVIII la notoriedad de centurias anteriores, en ellas trabajaron algunos de los constructores navales más prestigiosos de la Provincia, como por ejemplo, Antonio de Gaztañeta, Simón de Zelarain, Gerónimo de Echeveste y Manuel de Aizpurua. Además de ellos, varios vecinos de la desembocadura del Oria llegaron a destacar por su buen hacer en materia constructiva, e incluso, alguno de ellos, fue requerido por los Intendentes de Marina para el desempeño de cargos de responsabilidad en alguno de los recien creados Departamentos de Marina. Este fue el caso del oriotarra Thomás de Miranda, -alcalde de su villa natal durante varios años y uno de los constructores con mayor número de clientes del municipio-, que fue a trabajar al Real Astillero de

---

61 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "Trayectoria histórica de la industria naval del Oria", *Los barcos del Oria*. Untzi Museoa-BBV-Orioko Udala. Donostia 1994, pp. 34-38; y véase cuadro nº 5

Santander con un rango profesional y remuneración salarial superiores a los que ostentaba en los astilleros de Orio[62].

En el siglo XVIII en las orillas del Oria estuvieron instalados al menos 4 astilleros. En el término de Usúrbil, los de Mápil y Aguinaga o Zacoeta. En la villa de Orio, el Astillero de la Ribera. Y por último, en la jurisdicción de Aya el de Arratola.

### 2.2.5.1. El astillero de Mápil

Fue el más antiguo, el principal y el de mayor renombre de la villa de Usúrbil. Situado en la comunidad de Aguinaga, la producción de sus gradas hasta 1700 estuvo orientada, sobre todo, a satisfacer la demanda de navíos de los monarcas hispanos, tanto para las "Armadas del Mar Océano" como para la Carrera de Indias, cuyos portes llegaron a alcanzar casi las 1300 Tns.[63]

Mas, en el siglo XVIII el panorama era bien diferente. Primero, porque su producción descendió drásticamente; y después, porque en él no se labraron barcos de más de 300 ó 400 Tns[64].

Mápil, al igual que otras muchas factorías navales municipales de la época, parece que fue arrendada para su explotación y conservación. Sin embargo, las condiciones del arrendamiento de este complejo diferían un tanto de las de otras factorías municipales. El inquilino además de tener la obligación de conservar a su costa la casa y astillero, debía de: labrar y abonar las tierras para salvaguardar la calidad y productividad de las mismas; mantener los setos y cerraduras; y finalmente, cuidar los ganados mayores y menores que había en estas propiedades municipales[65].

---

62 Pasó de tener el rango de maestro constructor al de contramaestre de construcción (A.M.F.: E-V-5-6-2)

63 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "Trayectoria histórica de la industria naval del Oria", p. 27

64 A.G.G.: JD IM 2-13-83

65 A.H.P.G.: 3/2729

Esta actitud previsora del concejo usurbiltarra permitió que los astilleros estuvieran siempre en perfectas condiciones para el momento en el que fueran requeridos para alguna fábrica. Y ello explica que, pese a que a partir de 1773 en estas gradas no se labró ningún barco, ante la falta de pedidos tanto de la Real Hacienda como de los comerciantes particulares, éstas en 1831 se encontraran, en palabras de su alcalde Francisco de Lizarraga, en el mismo estado que cuando trabajaban[66].

### 2.2.5.2. La factoría de Aguinaga o Zacoeta

Emplazado en tierras de la Comunidad de Aguinaga,-al igual que el anterior- parece que funcionó durante más de tres siglos. En este lugar, el Oria tenía una profundidad relativamente pequeña, por lo que en estas gradas se pudieron botar sin correr el peligro de encallar tan sólo barcos de hasta 200 Tns. No obstante, esto no supuso óbice alguno para que esta factoría tuviera una producción muy diversificada, y que, pese a las dificultades anotadas, labraran incluso navíos de gran tonelaje[67].

### 2.2.5.3. El Astillero de la Ribera de Orio

Emplazado frente a la fuente de piedra en la margen derecha del canal formado en la desembocadura del Oria, fue propiedad del municipio de Orio. Estas atarazanas contaron con una serie de factores que le fueron muy favorables para su ulterior expansión: maderamen para la construcción naval abundante y de gran calidad en los montazgos que los canónigos de Roncesvalles tenían en la jurisdicción de Usúrbil; instalaciones complementarias como almacenes, oficinas y ferrerías a 20 ó 30 pasos de los astilleros; y conexión directa con los muelles y la plaza del municipio que garantizaban el buen suministro de los petrechos navales requeridos en las

---

66 A.G.G.: JD IM 2-13-83

67 Ibidem; y ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "Trayectoria histórica de la industria naval del Oria", pp. 27-28

fábricas navales[68].

La producción de sus gradas en el primer tercio del siglo XVIII, al igual que en la centuria precedente, estuvo especializada en la fábrica de buques de gran tonelaje para el servicio Real. En lo que restaba de siglo, la producción de este astillero fue mucho más diversificada, y en él se manufacturaron embarcaciones de pequeño y mediano tamaño para el comercio y la pesca. La notable producción de este tinglado, junto al hecho que en él trabajaron algunos de los maestros constructores de mayor prestigio (Antonio de Gaztañeta, Simón de Zelarain, Thomás de Miranda, entre otros), convirtieron a Orio en uno de los principales focos de la industria naval guipuzcoana[69].

### 2.2.5.4. El astillero de Arratola

Este astillero era propiedad de los dueños de la ferretería de Arratola. Estaba situado junto a la casa y ferrería del mismo nombre. Es decir, en la margen izquierda del Oria y aproximadamente frente al astillero de la Ribera. Como cualquier pequeño astillero privado de la época, Arratola no contó con unas instalaciones navales permanentes, y tan sólo fue utilizado cuando los ferrones de Arratola requirieron algún barco nuevo para el transporte y comercialización de los productos férricos que elaboraban[70].

No obstante, la actividad de este astillero hubiera podido ser algo mayor si la conducción y transporte de los materiales y pertrechos navales hasta el mismo no hubiera estado supeditada a la obtención de los permisos del ayuntamiento de Orio: esta Villa gozaba de la jurisdicción plena sobre el tránsito de las personas, y de cualquier género y mercancía en la desembocadura del Oria[71].

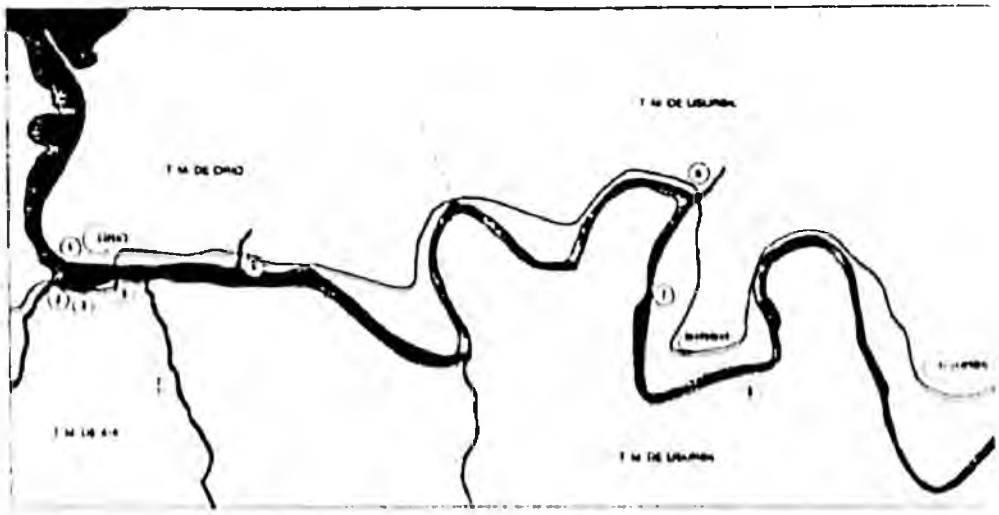
---

68 A.G.G.: JD IM 2-13-83

69 A.G.G.: JD IM Apéndice Indice Munita, leg. 000468; y ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "Trayectoria histórica...", p. 28

70 A.H.P.G.: 2/1416 y 1417; y 3/1931

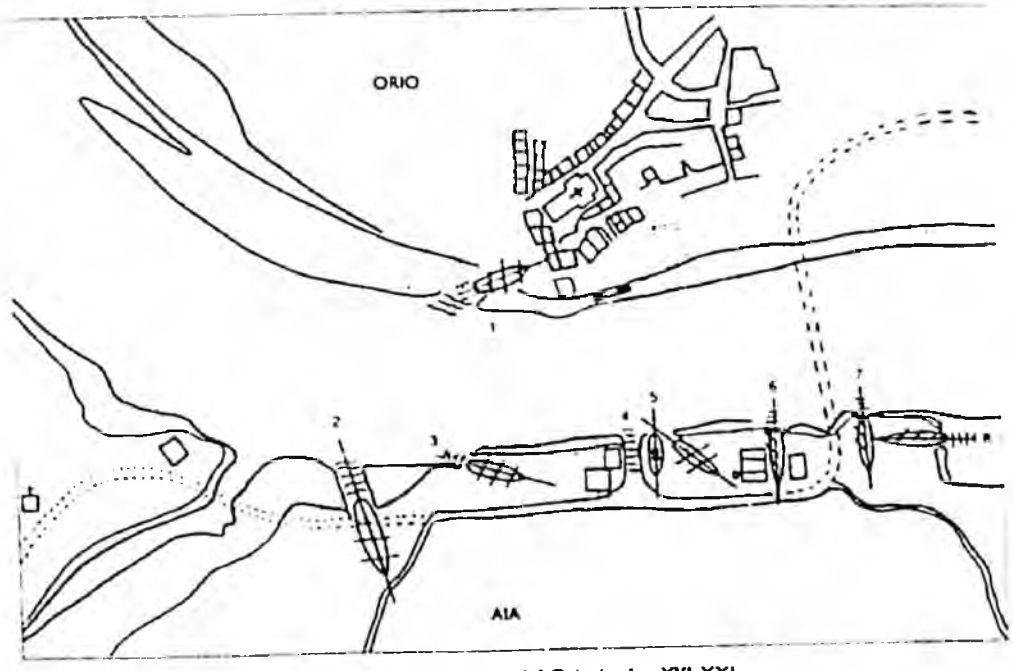
71 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "Trayectoria...", pp. 28-29



**Astilleros en el estuario del Oria (siglos XVI-XX).**
*(Localizacion realizada con el asesoramiento de Jesus Mª Perona)*

1. Ribera de Orio (municipal, s. XVII-XVIII)
2. Altxerri de Aia (s. XVII)
3. Arrazola de Aia (s. XVIII)
   Mutiozabal (s. XIX)
   Ostolaza (s. XX)
4. Oria (s. XVIII)
   Portu-Ondo (1918, dos gradas)
5. Ortzaika (s.XX)
6. Uriberri-Mapil (s. XVI-XX)
7. Zakoeta (Zakuta, s. XVI-XIX)
8. S. Esteban de Urdaiaga (s. XVI-XVII)

⚓ Ferreria de Arrazubia
—— Carretera N-634
- - - - Limites aproximados de los terminos municipales




**Astilleros en el estuario del Oria (siglos XVI-XX).**
*(Dibujo y localizacion Jesus Mª Perona)*

1. Ribera de Orio (municipal, s. XVII-XVIII)
2. Altxerri (s. XVII)
3. Arrazola (s. XVIII)
4. Mutiozabal (s. XIX)
5. Ostolaza (s. XX, Txonka Karrabelo)
6. Aia y Emb. (s. XX)
7. 8. Oria (1918, dos gradas)
   Portu-Ondo (s. XVII)

Fuente: VV.AA., *Los barcos del Oria*, pp. 26-27

### 2.2.6. Las gradas Zarauz

Las referencias históricas localizadas sobre este establecimiento son muy limitadas. Según el Marqués de Seoane y Ferrer, el astillero estuvo emplazado junto al palacio y fuente de Chincheri, y su antigüedad se remonta al último decenio del siglo XVI[72].

Durante el siglo XVIII este astillero tuvo una actividad escasa y en él tan sólo se fabricaron barcos de pequeño tamaño para la pesca, como chalupas y lanchas. Sin embargo, estas unidades debían de tener un diseño muy peculiar que les proporcionaba una gran eficacia en el mar. La fama de estas lanchas llegó incluso a oídos del arquitecto naval Francisco Gautier. Este, con fecha 3 de marzo de 1770, ordenó que las lanchas besugueras que se debían enviar en piezas desde Río de la Plata debían de ser

> "(...)como las de Zaraos en Guipúzcoa haciendo las cubiertas falsas en quarteles con enjarezados y encerados para que use, o no de ellas, según combenga; y que esta obra se practique ahí, dirigiéndola V.S. con los Maestros prácticos que haya, o se hagan venir del mismo Zaraos para su fábrica (...)"[73]

Los maestros de ribera encargados de estas fábricas fueron vecinos del lugar. Entre ellos cabe destacar las figuras de Ygnacio de Eznal y Lázaro de Manterola[74].

---

72 SEOANE Y FERRER, R.: Op. Cit., pp. 71 y 95

73 A(rchivo) G(eneral) de S(imancas): Secretaría de Marina-Arsenales, leg. 544

74 A(rchivo) M(unicipal) de C(estona): Actas municipales, libro 7ª (1748-1757). Acuerdo de 24 de septiembre de 1753; y A.H.P.G.: 2/3234, fols. 242-247

### 2.2.7. El Puerto de Zumaya

Zumaya hasta la década de 1680 fue, gracias a su especialización en la fábrica de bajeles para el comercio de cabotaje en el Cantábrico, uno de los principales centros navales de Gipuzkoa. Sin embargo, esta fecha marcó de alguna manera el inicio de un cambio total en el sector naval zumaiarra: en el siglo XVIII decayó sensiblemente actividad de sus astilleros ante la falta de pedidos de los comerciantes y transportistas, guipuzcoanos y vizcaínos[75].

La pérdida de la principal fuente de financiación del sector naval de Zumaya, de alguna manera, supuso el inicio de la descapitalización del sector: los empresarios y constructores navales, a diferencia de lo acontecido en el Oria, no supieron reorientar su producción para captar una nueva clientela. De esta forma, y después de varias centurias, la construcción de navíos dejó de ser uno de los pilares de la economía de Zumaya y su *hinterland*.

Las contadas unidades que la industria naval de Zumaya labró en el siglo XVIII, lo hizo en alguno de los emplazamientos de su puerto, posiblemente, en el *Astillero de la Ribera*. Situado en la ribera del puerto y en terrenos concejiles, fue durante varias décadas del siglo XVII el principal foco de la industria naval de Zumaya. Su producción estuvo destinada a satisfacer las necesidades de una clientela muy concreta: por una parte, los pescadores de bajura y los pequeños comerciantes; y por otra, la villa de Zumaya con la construcción de "barcos del pasaje" para el traslado de sus vecinos de una orilla a otra del río y puerto[76].

Un porcentaje elevado de estos vasos fueron labrados por constructores de Zumaya; y hasta podría decirse que algunos de ellos llegaron a "crear escuela" en la Villa. Este sería el caso de la saga de los Agote y de los Arriola. Junto a ellos, en esta villa trabajaron esporádicamente constructores de otras localidades guipuzcoanas y vizcaínas. Dos ejemplos de

---

75 ODRIOZOLA OYARBIDE: *Zumaia: Historia de un puerto* (trabajo inédito en trámites de publicación).

76 Ibidem.

ello lo tenemos en el debatarra Joseph de Balzola[77] y en el vecino de Plencia Gabriel de Oñate[78].

### 2.2.8. Deva

Deva contó en el siglo XVIII, al menos, con dos astilleros a ambos lados del río de su mismo nombre; y parece ser que los dos de propiedad municipal[79].

Uno de ellos era el conocido como *Astillero Viejo*. Estaba frente a la antigua casa lonja del Mayorazgo de Ygarza o Barthon, propiedad de Manuel José Gaytan de Ayala, -Conde de Villafranca de Gaytan y del Sacro Imperio Romano, y Marqués de Aravaca y Tola-[80]. Esta casa-lonja perteneció al Mayorazgo de Ygarza al menos desde 1599. Sin embargo, parece que la recesión económica del XVII obligó a sus dueños a cerrar sus puertas y a fines del XVIII tan sólo quedaban sus cimientos. En 1785, el Sr. Conde solicitó al ayuntamiento el permiso para construir en este lugar un nuevo edificio, pero éste le fue denegado alegando para ello varias razones:

1. Frente a este solar la villa había construído un "juego de pelota" y este lugar se había convertido en un campo de recreo para sus vecinos.

2. Si el Sr. Conde levantara este nuevo edificio,

> "(...) cerraría en algún modo el paso de la piedra de losa que se saca a su espalda para mucha parte de las obras que hacen cus vecinos así como hacen al presente para el nuebo camino, y consiguientemente se pribarían los havitantes de la conveniencia de arrancar piedra en una buena cantera, y tan próxima al Pueblo"[81]

---

77 A.H.P.G.: 2/617, fols. 476-78

78 A.H.P.G.: 2/3531

79 A.G.G.: JD IM Apéndice Indice Munita, leg. 000 468

80 A.H.P.G.: 2/2164, fols. 133 y ss.

81 Ibídem, fol. 134

3. En este lugar se había puesto una cruz del nuevo calvario de la Villa y su traslado sería muy incómodo[82].

Como compesación a los daños que esta decisión podía ocasionar a los poseedores del Mayorazgo de Ygarza, el concejo de Deva propuso al Sr. Conde una permuta de este solar por otro situado en las inmediaciones[83].

Del otro astillero de la Villa no se han localizado datos que nos permitan señalar su emplazamiento exacto. No obstante, sabemos que estas gradas, como las del *Astillero Viejo*, fabricaron sólo pequeños barcos para la pesca, el transporte fluvial y tránsito en la barra y canal del río Deva.

En lo concerciente a los carpinteros de ribera encargados de la ejecución de estos barcos, los datos son un tanto confusos y tenemos bastantes dudas al respecto. En la mayor parte de los casos, la información sobre la fábrica de estos barcos procede de los libros de actas del Atyuntamiento de Deba. En estos documentos tan sólo aparece la persona o personas que solicitaban al Concejo el maderamen para la fábrica de la unidad en cuestión. En suma, estos individuos podían ser tanto los constructores como los propietarios de los vasos. Nosotros nos hemos decadantado por el segundo supuesto por varias razones. Primero, porque tomando como referencia casos similares de otros municipios costeros guipuzcoanos, este era el procedimiento habitual en un porcentaje muy elevado de los casos. Segundo, porque en Deba fueron varias de sus vecinas las encargadas de solicitar al ayuntamiento maderas para la construcción de chalupas, cuando en aquella época esta era una "profesión de hombres" y no de mujeres. Y finalmente, porque en las ocasiones en las que los demandantes de las maderas eran a su vez los encargados de la labra del barco quedaba

---

82 Ibidem.

83 Se trataba de un solar situado entre el camino nuevo y el canal, y detrás de las casas de Bastola Torrea. En opinión de los representantes municipales con la cesión de este terreno se salvaguardaban los intereses de todos. Por una parte, porque ello era "útil a la actibidad del comercio de esta Villa. Y también, porque con esta resolución lo podían habitar y disfrutar los poseedores del Mayorazgo. (Ibidem)

especificado en el documento[84].

### 2.2.9. Motrico

Motrico contó en el siglo XVIII con dos astilleros: uno municipal y el otro perteneciente al vínculo y Mayorazgo de Astigarribia.

El astillero municipal estaba emplazado en el puerto que tenía esta villa "propio y privativo sin comunicación con otro pueblo". Es decir, en las inmediaciones de su casco urbano. Este puerto era el que utilizaban las lanchas de pesca porque, aunque su entrada era más incómoda que la del otro puerto de la Villa, -el de la cuenca del Deva-, ésta era

> "(...) franca y libre de vaxos y escollos con siete y ocho brazas de agua hasta la inmediación de los muelles donde pueden entrar naves de trescientas toneladas (...)"[85]

Este astillero trabajó tan sólo a partir de 1751 y se dedicó a la construcción y reparación de pequeños pesqueros y "barcos del pasaje".

El otro astillero mutricuarra era el de Astigarribia, propio del Conde de Peñaflorida. Emplazado en el barrio y valle de Astigarribia y en la ribera del Deva, estas gradas, a pesar a su éfimera vida, -menos de tres decenios-, tuvieron una actividad tan intensa que llegaron a ser el centro naval más importante de la costa occidental guipuzcoana[86].

Estas instalaciones no fueron explotadas directamente por el Conde de Peñaflorida, sino que parece que las cedió a cambio del pago de un canon o

---

[84] El 27 de enero de 1765 Joseph Ygnacio de Bustizuria y su cuñado Antonio de Aizolaras demandaron a la villa de Deba doce árboles bravos para el navío que estaban fabricado en las riberas del Deva A(rchivo) M(unicipal) de D(eva): Actas municipales (1762-1770), acuerdo de 27 de enero de 1765.

[85] A.G.G.: Apéndice Indice Munita, leg. 000468

[86] Entre 1754 y 1786 de las gradas de Astigarribia salieron al menos 27 embarcaciones.

pensión anual. No obstante, en el siglo XVIII en Astigarribia tan sólo trabajó un maestro constructor especializado en la labra de pataches y paquebotes para el comercio de cabotaje: Juan Ignacio de Ulacia.

El importante número de pedidos que tuvo el constructor Ulacia tuvo unos efectos inmediatos sobre esta factoría. Primero, esta prosperidad económica hizo que llegara a contar con unas gradas permanentes. Y segundo, Ulacia le dotó de una cierta infraestructura, poco habitual en un astillero privado, cuando el Conde de Peñaflorida le cedió otras dos parcelas del Mayorazgo: una para construir una casa propia en tierras del Mayorazgo; y la otra, para tener un espacio en donde botar los navíos y almacenar el maderamen[87]. Unos años más tarde, Ulacia adquirió nuevas herramientas para la construcción de navíos y mandó hacer una fragua para manufacturar los elementos metálicos que necesitana las unidades que fabricaba[88].

La producción de estas gradas tuvo como destino una clientela muy concreta: los comerciantes y transportistas de mineral de hierro y productos metálicos, básicamente vizcaínos.

---

87 La cesión de estas dos parcelas se hizo por escritura de 26 de febrero de 1772 firmada ante Francisco de Churruca en las siguientes condiciones:

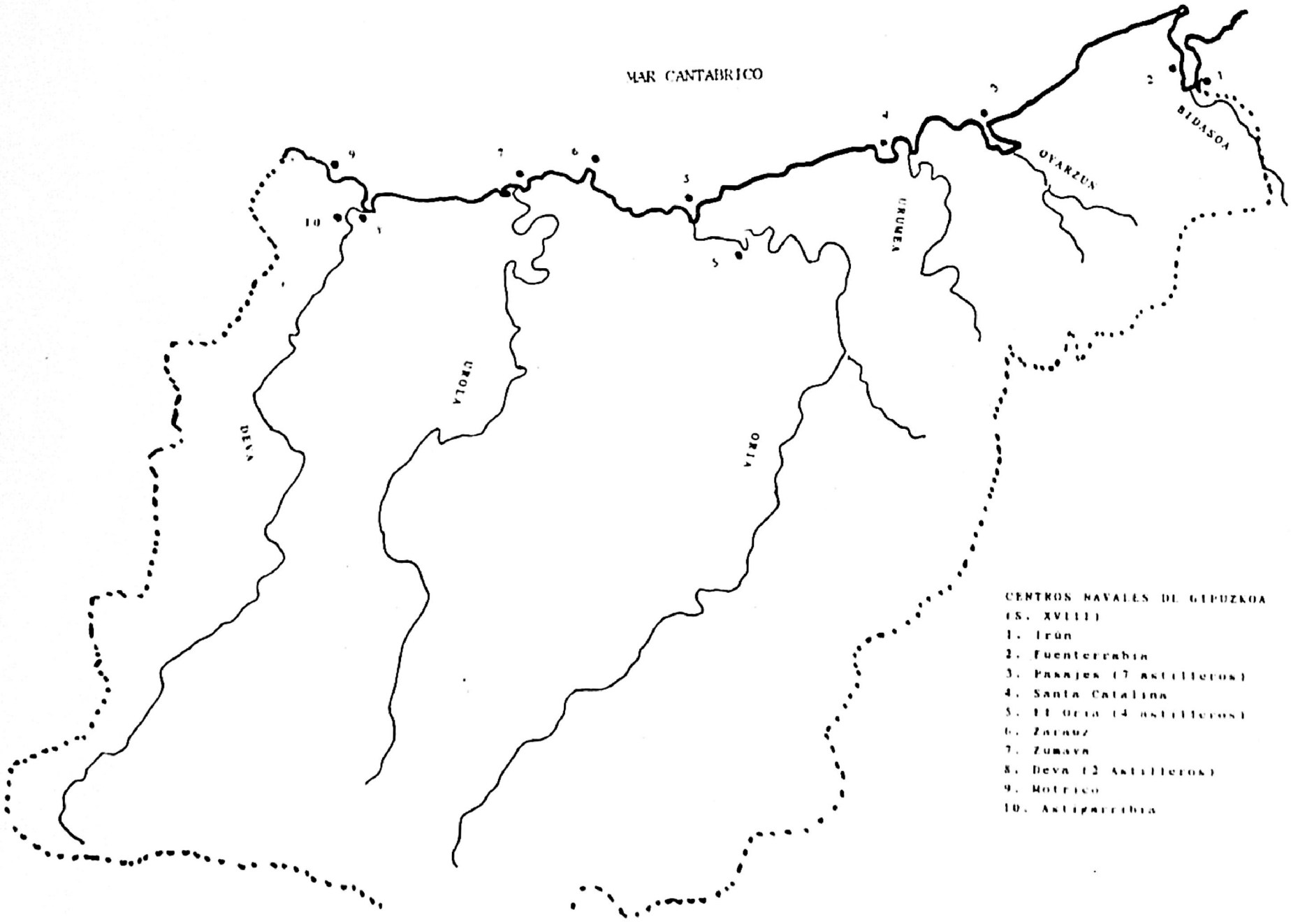
1. Ni Juan Ignacio de Ulacia y su mujer, ni sus herederos podían extender la nueva edificación de los 75 estados cuadrados. Los otro 20 estados, sitos entre la Torre de Astigarribia y la casa nueva, sólo podrían ser utilizados, para la construcción y botadura de los navíos, así como para el almacenamiento de los materiales.

2. Ambas partes no podían plantar más de nueve árboles en dicho terreno, siendo los que existían del Conde de Peñaflorida y us herederos. No obstante, a Ulacia se le permitía usarlos para el amarre de los navíos siempre y cuando pagase los daños que con ello pudieran causarse.

3. Todas las veces que Ulacia o sus hereeros quisieran vender la casa, tenían que pedir el permiso al Conde de Peñaflorida y sus sucesores para ver si querían usar el derecho del *tanteo*. O en caso contrario, concederles el permiso previo pago de la *veintena* por parte del vendedor.

4. Finalmente, J.I. Ulacia y sus sucesores debían otorgar reconocimiento de *enfiteusis* a favor del Mayorazgo de Astigarribia de 10 en 10 años; o siempre que entrasase un nuevo sucesor en la casa (A.H.P.O.: 1/2734, fols. 51-57)

88 A.H.P.O.: 1/2756, fols. 35-41


MAR CANTABRICO
BIDASOA
OYARZUN
URUMEA
ORIA
OROLA
DEVA
CENTROS NAVALES DE GIPUZKOA
(S. XVIII)
1. Irún
2. Fuenterrabía
3. Pasajes (7 astilleros)
4. Santa Catalina
5. El Orio (4 astilleros)
6. Zarauz
7. Zumaya
8. Deva (2 Astilleros)
9. Motrico
10. Astigarribia

## 2.3. Diferentes tipos de astilleros

### 2.3.1. Reales

Dentro de esta categoría se engloban aquellos astilleros que eran propios del Rey, independientemente de la infraestructura y servicios que tuvieran.

En Gipuzkoa los monarcas castellanos erigieron en el ínterin de los siglos XVI-XVII tres astilleros: Bordalaborda, Barrio Vizcaya y el Real de San Pedro, todos en el Puerto de Pasajes. Sin embargo, en el siglo XVIII tan sólo trabajaron las gradas del Barrio de Vizcaya.

En estos astilleros los reyes construyeron aquellas unidades que necesitaban para sus armadas y el comercio con las colonias americanas. Sin embargo, el ambicioso programa naval de la nueva dinastía reinante para la organización y desarrollo de la Marina trajo consigo unas nuevas necesidades fabriles, y una cordinación eficaz de todas las labores constructivas. Para ello había dos opciones: una, la modernización de los astilleros Reales existentes. Y otra, la creación de arsenales Reales a ejemplo de lo que Francia o Inglaterra habían hecho poco antes. En suma, se trataba de asentar de modo definitivo la organización preexistente y de dotarla de una personalidad jurídica propia[89]. Patiño, optó por la segunda solución. Así, en 1726 creó los Departamentos marítimos de Cádiz, El Ferrol y Cartagena; y comenzó la construcción de los correspondientes Arsenales Reales para concentrar en ellos la producción de los navíos de la Armada Real.

A partir de entonces el Estado protegió y potenció estos nuevos centros navales y abandó sus antiguos astilleros en el Cantábrico, entre ellos los del Puerto de Pasajes.

Por todo ello, el Real Astillero del Barrio de Vizcaya tuvo que enfrentarse al problema de su modernización. Mas, a partir de 1728 los

89 MERINO NAVARRO, J.P.: Op. cit., p. 343

diferentes monarcas arrendaron sus instalaciones a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y, tras su extinción, a la Real Compañía de Filipinas.

### 2.3.2. Municipales

Estas instalaciones, -con la excepción de Basanoaga y Mápil-, no ocuparon extensos terrenos ni tuvieron la infraestructura que se asocia a los Reales y grandes astilleros. En algunas ocasiones, a lo sumo llegaron a contar con unos cuantos cobertizos en donde se establecían las gradas y se guardaban los materiales constructivos. Estos en realidad, tan sólo fueron lugares elegidos porque las maderas podían ser transportadas fácilmente hasta ellos; y porque reunían las condiciones necesarias para la construcción de barcos: piso llano y firme para almacenar el maderamen y hacer la construcción, y situados de tal forma que la botadura de las embarcaciones se pudiera efectuar con cierta seguridad. De hecho, los astilleros municipales en Gipuzkoa fueron simplemente espacios en los se levantaban diversas gradas de montaje; y en los que se reunían hombres y materiales para el tiempo que durase la construcción y la reparación de los vasos. Una vez finalizadas estas labores, el lugar quedaba abandonado hasta que nuevamente fuera necesitado para alguna otra fábrica. Es decir, estos astilleros eran tan sólo unos emplazamientos utilizados ocasionalmente para armar las naves, y no unos edificios o estructuras permanentes.

Los astilleros municipales, -al igual que siglos precedentes-, podían ser utilizadas por los vecinos de la villa en la que estaba emplazado sin tener que pagar arrendamiento alguno. En cambio, las Ordenanzas Municipales de los diversas localidades costeras contemplaban que los constructores de otras vecindades debían de pagar una renta o canon por su utilización. Esta suma, variaba de acuerdo con el porte y dimensiones del barco que quisiera fabricarse.

Basanoaga y Mápil fueron las dos grandes excepciones dentro de este panorama general. Ambos astilleros, por su especialización en la producción

de navíos de gran tonelaje para las Armadas Reales y la Carrera de Indias, se vieron en la necesidad de dotarse de una infraestructura, más o menos compleja, compuesta de algunas viviendas para la maestranza y sus familias, almacenes, diversas gradas, cobertizos, huertas, etc. Ello hizo que su régimen de explotación fuera diferente al del resto de los astilleros municipales. Los concejos solían arrendar, siempre y cuando podían, y parcial o totalmente, estas propiedades con un doble objetivo: primero, tener garantizada la conservación y el mantenimiento de estas instalaciones sin gasto alguno porque, -salvo en el caso de arrendarlas a la Corona-, era una de las obligaciones que contraía el inquilino. Y después, obtener unos ingresos complementarios para las arcas municipales.

### 2.3.3. Privados

Eran astilleros menores establecidos en propiedades particulares que, -salvo en Astigarribia (Motrico)- no contaron con instalaciones y estructuras permanentes.

Para poder fabricar un barco en estas atarazanas tan sólo se necesitaba llegar a un acuerdo entre el constructor y el propietario del terreno. En algunas ocasiones, las condiciones de estos pactos quedaban recogidas en escrituras notariales de contratos de construcción de barcos; o de corte y compra de maderas. Un ejemplo de ello lo tenemos en el concierto que firmaron el maestro ancorero Juan Antonio de Guilisasti -arrendatario de la ferrería de Arratola- y el maestre constructor Joseph Antonio de Elorriaga, para la construcción del navío de 525 quintales *San Juan y las Animas* en el astillero de la casa de Arratola[90].

Sin embargo, tal y como hemos descrito anteriormente, las características y funcionamiento del astillero privado de Astigarribia fueron otras muy diferentes y, de alguna forma, constituyeron un caso excepcional y hasta atípico en la época. En la segunda mitad del XVIII, Xavier María Munibe, Conde de Peñaflorida y poseedor del vínculo y Mayorazgo

---

90 A.H.P.G.: 3/1931, fols. 101-102

de Astigarribia, cedió a Juan Ignacio de Ulacia unos solares para la erección de su vivienda, unas gradas y para el almacenamiento de los materiales de construcción. En suma, el constructor Ulacia, además de ser el único beneficiario de estas instalaciones, fue el propietario de las mismas, tal y como aparece constatado en el inventario de bienes que se hizo antes de contraer su tercer matrimonio.

# 3. La construción naval

# 3. LA CONSTRUCCION NAVAL

## 3.1. Tipologías navales fabricadas en Gipuzkoa

Los problemas de tipología naval siguen constituyendo hoy, a pesar del esfuerzo investigador realizado en los dos últimos lustros, una de las lagunas más importantes de la historia de la técnica. Debido a la gran complejidad y amplitud del tema, muchos de estos trabajos tan sólo han analizado las características y naturaleza específicas de los diferentes navíos de guerra fabricados para la Armada Real. En consecuencia, existe un cierto vacío bibliográfico en la tipificación de las variedades de barcos empleados en la pesca, el comercio, cabotaje y transporte fluvial. Pero además, hay que tener en cuenta que este vacío en gran medida también se debe a las dificultades derivadas del vocabulario ambiguo, indeterminado e incompleto con el que se designan los elementos técnicos de los navíos en muchos de los documentos de la época.

Otro factor añadido que dificulta la realización de cualquier clasificación tipológica, es que en la documentación muchas de estas unidades aparecen bajo la denominación genérica de *navío*, cuando bajo este concepto simúltaneamente subyace un tipo específico de embarcación. Y esto frecuentemente plantea problemas a la hora de determinar cúando en las fuentes se alude a un vaso que responde a la tipología específica del navío, o se refiere a una embarcación en general.

Pese a los inconvenientes y limitaciones señalados, vamos a tratar de establecer los tipos de embarcaciones fabricadas en los astilleros guipuzcoanos, atendiendo fundamentalmente a las características del aparejo y forma del navío; y, en menor grado, a su tonelaje debido a que en muchas ocasiones esta información no viene especificada en la documentación de la época.

### 3.1.1. 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[1].

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 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[2].

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[3], sistemas constructivos de los cuales nos ocuparemos en el apartado correspondiente.

---

1 APBSTEGUI, Cruz: "La evolución de la tipología en la construcción naval" *Los barcos del Oria*, p. 45

2 VV.AA.: *Diccionario marítimo español*, pp. 376-77; y MOYA BLANCO, C.: "La arquitectura naval en el siglo XVIII" *El buque en la Armada española*. Silex, Bilbao 1983, p. 235

3 MOYA BLANCO, C.: Op. Cit., pp. 235-40

### 3.1.2. Fragata

Fue la unidad más generalizada en 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[4]; aunque también eran utilizadas 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 pueden apreciarse diferencias en su capacidad, y en el caso de la Guipuzoana, posiblemente, hasta en sus características. Por ejemplo, y tal y como expone la profesora Gárate en su obra sobre la Compañía, la fragata *Santa Rosa* fue expedida desde Pasajes el 15 de octubre de 1730 con 24 cañones y 40 hombres; en agosto del año siguiente, la también fragata *Nuestra Señora del Coro* salía de Pasajes armada con 46 cañones y 250 hombres[5].

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[6].

### 3.1.3. 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

---

4 GARCIA BAQUERO: Op. Cit., pp. 248 y ss.; y GARATE OJANGUREN, M.: Op. Cit., pp. 117 y ss.

5 GARATE OJANGUREN, M.: Op. Cit., p. 119

6 VV.AA.: Diccionario marítimo español, p. 466

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 para el reconocimiento y defensa de las costas y puertos. En el siglo XVIII, les sobrevino la dedecadencia, y pasaron a convertirse en el más modesto de los barcos de cabotaje para el transporte de mercancías en las costas del Cantábrico[7].

Se trataba de un barco pequeño de media cubierta, o cubierta entera según los casos, pero de arqueos muy variados: éstos oscilaban entre las 30 a 80 Tns., y entre los 300 y 550 Qs. Iban arbolados con dos palos tiples -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[8].

Asimismo, en el siglo XVIII fueron considerados como una especialidad vizcaína, y los había en todo el litoral cantábrico. En la primera mitad de siglo, los astilleros guipuzcoanos apenas construyeron pataches. En este período, en la Provincia tan sólo se ha constatado la fábrica de 3 pataches: 2 en el Astillero de la Ribera de Orio en los años 1708 y 1714 respectivamente[9]; y el otro, el *Nuestra Señora de Iciar*, realizado en las gradas zumaiarras en 1703[10].

Mas, a partir de la década de 1760 la producción de pataches en Gipuzkoa fue bastante mayor, pero estuvo, desde el punto de vista geográfico,

---

7 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

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

9 A(rchivo) M(unicipal) de O(rio): Actas municipales (1703-1721), C-219, acuerdo de 1 de noviembre de 1708; y A.H.P.G.: 3/1880, fols. 61-2

10 A.H.P.G.: 3/3467, fols. 29-30

fuertemente localizada: su manufactura, salvo raras excepciones, estuvo asentada en el astillero de Astigarribia de Motrico[11]. Además, hay que señalar que si bien en el País Vasco se labraban dos tipos de pataches, -los dedicados al cabotaje y especializados en el transporte de hierro y madera; y los venaqueros-[12], en Astigarribia, al parecer, únicamente se fabricaron de los del primer tipo. La explicación de ello posiblemente esté en que estas unidades fueron demandadas, bien por comerciantes de hierro vizcaínos; o bien por personas vinculadas, de una u otra forma, al comercio de hierro del Señorío.

### 3.1.4. Bergantín

Hasta finales del siglo XVII el bergantín era una embarcación a vela y a remo utilizada sobre todo en el Mediterráneo. Sin embargo, a partir de esta fecha se transformó en una nave de sólo a vela[13].

Se trata de un buque de casco fino y sumamente airoso que arbola dos palos, -mayor y trinquete-. Cruzaba sus vergas en ambos mástiles. Llevaba en ellos mateleros y mastelerillos con cofas y crucetas, al igual que las fragatas, y un largo bauprés para largar los correspondientes foques, portando también algunos estays entre los dos palos. Por vela mayor tenía una cangreja; y algunos además, poseen otra mayor, redonda, para un mejor aprovechamiento de los vientos favorables[14].

Existen diversas variantes de este tipo básico de bergantín o *bergantín-redondo*, como por ejemplo: el *bergantín-goleta*, el *bergantín-polacra*, el *bergantín-barca*, el *bergantín corbeta* o el *paquebote*.

---

11 Además de los pataches labrados por el maestro Ulacia en Astigarribia, en la segunda mitad del siglo tan sólo se ha constatado la construcción de otras tres embarcaciones que responden a esta tipología naval: la primera de ellas en Orio; y las otras dos en el astillero del arrabal de Fuenterrabía.

12 ZABALA, Aingeru: "Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico...", p. 42

13 JAUPART, F.: *L' activité Maritime du Port de Bayonne au XVIIIème siècle* (2 Tomos), Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, Bayonne 1966, T. 2, p. 275

14 MARURI GREGORISCH, J.L.: Op. Cit., p. 94

Mas, para el caso de Gipuzkoa no poseemos suficientes datos como para poder determinar en qué proporción se fabricaba el tipo clásico o alguna de sus variantes. Tan sólo se tiene certeza de la construcción de un paquebote, el *San Román*, fabricado en el astillero de Santa Catalina en 1779 por el maestro Juan Bautista de Donesteve. El *San Román* arqueó 30 codos de quilla, 35 1/2 de eslora y 10 de manga. Iba arbolado con un palo mayor, uno de esnon, trinquete, bauprés y botalón; y su velamen constaba de vela mayor, vela trinquete, vela gavia, velacho, juanete en el palo mayor y a proa, vela de estay en la gavia, foque, trinquetilla y, finalmente, vela de esnon o *busarrana*[15].

Las medidas y proporciones de los bergantines fueron sumamente variadas. Si bien la gran mayoría de los bergantines de la época arqueaban de 100 a 200 Tns, en Gipuzkoa rara vez llegaron a alcanzar las 100 Tns. Por lo tanto, podría decirse que el caso que nos ocupa fue atípico y hasta excepcional en el siglo XVIII. De las unidades labradas en los astilleros guipuzcoanos, el más pequeño, el *Nuestra Señora del Rosario y las Animas*, arqueó 28-30 Tns[16]; y el mayor 168 Tns[17].

### 3.1.5. Pinaza

El concepto de pinaza no contempla un tipo específico de embarcación, sino una multitud de diversas formas y tamaños, a lo largo de los siglos y de los diversos pueblos marineros. Sin embargo, en nuestro caso fue una embarcación que parece que tuvo como destino fundamental el transporte y el tráfico mercantil de cabotaje entre Bayona y San Juan de Luz con Pasajes, San Sebastián y Bilbao[18].

Podría definirse como un navío pequeño que navegaba a vela y remo; de popa cuadrada; largo, estrecho y ligero; con tres palos; y cuyo porte

---

15 A.G.M.: Arsenales-Construcción, leg. 3764
16 A.H.P.G.: 3/636, fols. 23-24
17 A.H.P.G.: 3/2589, fols. 179-181
18 ZABALA, A.: "Aproximación a una tipología del cabotaje...", p. 38

oscilaba entre las 30 y 50 Tns[19].

Las pinazas tuvieron una presencia tan sólo testimonial dentro de la producción total de los centros navales guipuzcoanos, posiblemente, tal y como indica el profesor Aingeru Zabala, resultado de la regresión que experimentaron en el comercio cabotaje del Cantábrico. En Gipuzkoa tan sólo se tiene constancia documental de la fábrica de dos pinazas, y ambas en el astillero de Fuenterrabía. La primera de ellas se hizo junto a la casa lonja de la Villa el año 1713[20]. Y la otra, en la primavera de 1788[21].

### 3.1.6. Balandra

La balandra era una embarcación de origen británico sumamente marinera, que tenía una construcción muy fina y un pequeño arqueo. Se trataba de un barco de cubierta de un solo palo con una vela cangreja y un foque. En algunos casos también solían llevar trinquetilla y escandalosa. En otros, arbolaban a popa un pequeño palito con una vela cangreja o latina.

Tal y como afirma Maruri, puede decirse que era el barco de vela que más velas llevó en un solo palo, pues además de las ya citadas hubo algunas balandras que izaban un velacho y un juanete cuando navegaban a vela[22]. Un ejemplo de esta proliferación de velas lo tenemos en la balandra *San Sebastián alias Flecha* que constaba de: vela mayor cangreja, vela trinquete, foques, fojoch, redonda, gavia, juanete, alas de gavia, rastrera, y maricangalla[23].

---

19 Ibídem, pp. 40-1

20 Su construcción corrió a cargo del jurado mayor de Fuenterrabía Bhapael de Yriberri [A.M.F.: A-1-56, fol. 19 (Acuerdo de 8 de febrero de 1713)]

21 Fabricada por el constructor hondarribitarra Antonio de Berrotarán para el francés Martín de Echepare (A.H.P.G.: 3/753, fols. 10-11)

22 MARURI GREGORISCH, J.L.: Op. Cit., p. 98

23 A.G.S.: Secretaría de Marina, Arsenales 363

### 3.1.7. Cachemarin o quechemarin

Era un barco pequeño que tenía su origen en el *chasse-marée* francés y fue utilizado en el comercio de cabotaje por las diversas flotas mercantes de las costa de Bretaña y el Cantábrico[24].

Se caracterizaba por tener un largo casco, cubierta corrida y una proa con tajamar, curvas y gambotas. Su arboladura constaba de dos palos, -trinquete y mayor-, que llevaban velas al tercio, una pequeña mesana a popa y gavias volantes en tiempos bonancibles[25].

Pese a ser un tipo de buque muy aceptado por los armadores del litoral cantábrico por sus grandes condiciones marineras, los astilleros guipuzcoanos tan sólo construyeron un barco de este tipo: el fabricado a finales de la década de 1780 en el Puerto de Pasajes por encargo de la Real Compañía de Filipinas[26]. Es posible que una de las razones de esta limitada producción de quechemarines en Gipuzkoa, fuera que los armadores vascos continuaran con la práctica de comprarlos y mandarlos construir en los astilleros franceses, tal y como inicialmente lo habían hecho otros armadores del norte de la península.

### 3.1.8. Lancha

En principio, hay que comenzar reseñando que el término *lancha* es un tanto impreciso y que en el siglo XVIII fue frecuentemente utilizado como un concepto genérico por el cual se designaban a un porcentaje muy elevado de embarcaciones menores.

No obstante, bajo esta denominación se englosaba un tipo específico de embarcación. Se caracterizaba por ser la mayor y más robusta de las embarcaciones menores al servicio de los buques de abordo. Se empleaban en

---

24 MARURI GREGORISCH, J.L.: Op. Cit., pp. 100-102

25 Ibidem; y VV.AA.: *Diccionario marítimo español*, p. 437

26 A.H.P.G.: 3/2587, s.f.

las faenas de anclas y cualquier otro trabajo que requiriese algún tipo de esfuerzo, como cargar objetos pesados, transportar gente, etc. Y además, poseía un diseño y figura muy adecuados para su manejo a vela y remo[33].

En el caso de los puertos vascos, estos vasos, más que como unidades auxiliares de los buques, fueron utilizados en la pesca de bajura y el comercio de cabotaje. Los centros navales guipuzcoanos labraron un notable número de lanchas, pero poseemos muy pocos datos sobre las dimensiones y características técnicas que tenían estas unidades. Los contratos de construcción de lanchas en muy rara vez especifican las calidades y medidas de estos vasos, y sólo tres de ellos recogen noticias en este sentido. Se trata de tres escrituras firmadas ante el escribano oriotarra Beltrán de Illumbe en los años 1748, 1755 y 1775. En el primero de estos documentos tan sólo se indica que Francisco de Larragoien fabricó en el astillero de Orio para Miguel de Areizaga una lancha de 15 1/2 codos de quilla para el acarreo de hierro[27]. La segunda escritura, aunque también escueta en información técnica, tiene el valor de recoger las medidas básicas de lancha a fabricarse, -17 codos de quilla limpia; 4 codos y 6 pulgadas de manga; y 1 codo y 19 pulgadas de puntal-, además de especificarnos el tipo de cavillas que iban a utilizarse: de madera en el costado y armazón; y en el contracodaste dos de hierro[28]. Y en el último contrato, -el firmado el 9 de marzo de 1775 entre Francisco de Azpillaga y consortes, y Andrés de Salcedo-, los datos en este sentido son mucho más pormenorizados que en los dos casos anteriores. Entre sus cláusulas se especificaban, entre otros cosas, que:

1. Las dimensiones básicas de la lancha debían de ser 20 codos y 8 pulgadas de eslora; 4 codos y 5 pulgadas de manga; 2 codos y 3 pulgadas de puntal; y 3 codos y 3/4 de pulgada de carel.

2. las flacas debían de llegar desde la popa hasta el primer asiento de *tosta*.

3. Contaría con nueve asientos.

---

27 A.H.P.G.: 3/1898, fols. 12-15

28 A.H.P.G.: 3/1903, fol. 15

4. Y finalmente, que estaría dotado de dos guerlingas[29].

Pese a las dificultades documentales expuestas, tal y como se ha mencionado, lo que es incuestionable es la fama que alcanzaron en la península algunas de las lanchas labradas en los astilleros guipuzcoanos, y muy especialmente, las fabricadas en Zarauz[30].

### 3.1.9. 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 la 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.

La producción de lanchones en Gipuzkoa podría calificarse de modesta y ésta hubiera podido ser bastante mayor si éstos hubieran estado destinados a una clientela más heterogénea. Los lanchones fabricados en los centros navales 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. Por ello, las gradas guipuzcoanas se dedicaron a labrar este tipo de barcos sólo cuando la capacidad productiva de los Arsenales Reales todavía no era lo suficientemente grande como para poder llevar a cabo el ambicioso programa naval emprendido por el Ministro de Marina Ensenada en su afán por engrandecer la Marina de Guerra española. Y fue en este momento, -década de 1750-, cuando los astilleros de Ugarrice, Orio, Mápil y Motrico fabricaron cuando menos 23 lanchones para los navíos de guerra que se estaban manufacturando en el Arsenal de El Ferrol[31].

---

29 A.H.P.G.: 3/1923, fols. 30-31

30 A.G.S.: Secretaría de Marina, Arsenales 344

31 ODRIOZOLA, OYARBIDE, M.L.: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799)" *R.S.B.A.P.*, Año L-1994-1, pp. 28-9

### 3.1.10. Chalupa

La chalupa vasca era una especie de barco largo con dos palos, -un palo mayor vertical y uno de mesana muy inclinado sobre la popa-, de velas cuadradas al tercio, teniendo la mecha del trinquete sobre el mismo pie de roda, y que en ocasiones podía tener cubierta[32]. Con los rasgos reseñados, podría afirmarse que la chalupa era una variante de las lanchas de pesca empleadas en las costas vascas.

El destino de estos barcos era doble: o bien se utilizaban en el transporte de cabotaje entre los diferentes puertos vascos; o bien servían para la pesca, sobre todo, para la del besugo en el invierno, y para la del bonito y atún en la campaña del verano.

Los astilleros guipuzcoanos tuvieron una destacada producción de chalupas. Mas, ésta estuvo preferentemente localizada en aquellos puertos en los que la pesca constituía uno de los pilares económicos de sus vecinos; en concreto, -y por orden de importancia-, en Deva, Motrico y Zarauz. Consecuentemente, podría mantenerse la tesis que en Gipuzkoa las chalupas solían tener un único destino: la pesca; y que los destinatarios de estos vasos, -tal y como lo constatan los Libros de Actas de Ayuntamiento-, habitualmente solían ser los vecinos del municipio en el que iba a llevarse a efecto la fábrica.

### 3.1.11. 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 del pasaje" y como "gabarra de sacas". Normalmente debían de ser remolcadas, pero algunas llegaron a tener palo y cubierta.

---

32 JAUPART, F.: Op. Cit., p. 277; y VV.AA.: *Diccionario marítimo español*, p. 194

Las gabarras en su función de "barcos del pasaje" tuvieron un gran protagonismo y transcencia en muchos municipios guipuzcoanos por constituir el primer transporte público que tuvieron. Eran propiedad de los ayuntamientos, y se utilizaron para trasladar a los vecinos de la villa y otras cualesquier personas de una de orilla a otra del puerto, o para cruzar las cuencas fluviales. Este servicio público no solía ser explotado directamente por los concejos, sino que solía salir a pública almoneda para ser arrendado al mejor rematante, generalmente, un vecino del lugar. En el caso de Zumaya por ejemplo, el arrendamiento solía ser por espacio de tres a seis años y el arrendatario siempre estaba obligado al cumplimiento de dos requisitos. El primero, el de pasar en dicho barco gratuitamente, y sin interés alguno, a todos los vecinos y habitantes de Zumaya. Y el segundo lugar, a carenar dos veces al año el barco a su costa y riesgo. Por su parte, la villa de Zumaya como propietaria de la embarcación, era la encargada de cubrir los gastos derivados de la reparación y construcción de estas unidades[33].

La "gabarra de saca" era propiedad de la Provincia y tuvo una importancia sin parangón en el paso de Behobia para el control y vigilancia del tráfico de mercancías entre España y Francia. Hasta el siglo XV este flujo comercial fue compartido por Fuenterrabía e Irún; pero a partir de esta fecha, Fuenterrabía intentará monopolizarlo dada la magnitud que éste estaba alcanzando. El resultado fue el inicio de un largo conflicto entre ambos municipios que se prolongó hasta el siglo XVIII, momento en que la gabarra fue sustituída por puentes que comunicaban a ambos países[34].

---

33 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: *Zumaia: Historia de un puerto*

34 GARMENDIA ESTOMBA, Rosa Mari: "Gabarras para el tránsito a Francia" *Boletín de estudios del Bidasoa*, Nº 10, Diciembre 1992. Publicación de laSociedad de Estudios Luis Uranzu, Irun 1992, pp. 173 y ss.

### 3.1.12. 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[35].

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[36]. 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 Bidasoa 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 Fandería de Aragorriola de Rentería y en las ferrerías situadas río arriba.

## 3.2. Algunas consideraciones sobre los sistemas constructivos del siglo XVIII

Durante los siglos XVI y XVII la construcción de navíos era puramente empírica y se basaba en los conocimientos prácticos, aunque ya comenzaron a desarrollarse algunos estudios, como los de Pardies (1673) y Garrote (1691), que intentaban homogeneizar y sistematizar la fábricas navales. Sin embargo, este importante cambio cualitativo en los sistemas construetivos no tendrá lugar hasta el primer tercio el siglo XVIII, fecha en que por primera vez se impondría un método muy concreto como consecuencia de un Real Decreto: el del guipuzcoano Don Antonio de Gaztañeta. De esta forma, en lugar de hacer un plano para cada navío se pasó a hacer los buques "según el plano" de

---

35 LABURU, M.: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en los documentos Marítimos antiguos*. Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián 1992; p. 13

36 GARMENDIA LARRARAGA, 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

algún arquitecto naval prestigioso, y cuyos buques habían demostrado unas cualidades dignas de ser imitadas[37].

Tras este primer paso, durante el siglo XVIII los sistemas constructivos fueron modificándose lentamente, -unas veces por motivos técnicos y otras por cambios políticos-, pero siempre, tal y como veremos a continuación, buscando mejorar las características técnicas y la homogeneidad de los buques fabricados para la Real Armada. Todo ello tuvo un impacto en la construcción de Gipuzkoa, puesto que se asimilaron las nuevas directrices en esta materia.

### 3.2.1. El sistema de Don Antonio de Gaztañeta e Iturrivalzaga

Gaztañeta representa para la construcción naval un hito de referencia inevitable, entre otras cosas, porque 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 a escala y previos de todas las líneas del buque. Es decir, fue el primero que resolvió el problema de definir exactamente las formas antes de la construcción, lo que permitió fabricar vasos de iguales características sin las desviaciones anteriores[38].

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 Construccion de un Bajel de Guerra de Sesenta Codos de Quilla.* (1712); y

---

37 MOYA BLANCO, Carlos: Op. Cit., p. 235; y MERINO NAVARRO, J.P.: Op. Cit., p. 347

38 FERNANDEZ GONZALEZ, Francisco: "Gaztañeta arquitecto naval" *Antonio de Gaztañeta (1656-1728).* Untzi Museoa-Diputación Foral de Gipuzkoa-Quinto Centenario, San Sebastián 1992, pp. 27 y ss.

*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 de orden del Rey* (1720). Esta última obra fue su principal legado y sirvió de base para la construcción naval española durante bastante años[39].

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"[40].

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 metódo geométrico, que Cruz Apestegui lo califica de "transición" dado que la zona central del buque continuaba trazándose de una forma similar a la tradicional[41].

Con todo ello, se lograba un prototipo más largo, de líneas firmes, de gran estabilidad y maniobrabilidad; y que además podían navegar sin la necesidad de lastre. Ello supuso un importante avance en la época[42].

Sin embargo, algunos autores señalan que las dimensiones prefijadas por Gaztañeta no eran las más adecuadas porque hacían que sus navíos adolecieran de los siguientes defectos:

---

39 Ibidem; y O'DOGHERTY, Pascual: Op. cit., pp. 94-96

40 FERNANDEZ GONZALEZ, F.: Op. Cit., p. 32

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

42 APESTEGUI, C: Op. Cit., p. 78

a. La eslora y el lanzamiento eran excesivos, por lo que estos navíos eran muy propensos a quebrantarse, por lo que requerían un contínuo calafateo.

b. Las dimensiones prefijadas hacían que los navíos llevasen un inferior armamento al de los buques de los países enemigos. Esta circunstancia les hacía más vulnerables.

c. Tenían un mayor consumo de madera y menor de hierro.

d. Los elementos constructivos eran difíciles de encontrar dada su dimensión.

e. Y la ligazón de sus elementos estructurales era deficient. Ello provocaba el fácil arqueamiento de los navíos; y, en consecuencia, la mayoría de ellos tenían una duración en servicio inferior a lo que sería deseable[43].

Todo ello generó la celebración de contínuas "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".

### 3.2.2. El método de Jorge Juan (1750-1770)

Jorge Juan, marino de gran formación científica y miembro de las Academias de París, Londres y Berlín, fue la persona encomendada por el Rey para dirigir la construcción naval de los Reales Arsenales desde 1752 hasta 1770. Esta preparación técnica y su experiencia como marino, hicieron que fuera aférrimo defensor del ensamblaje práctica-ciencia para lograr el progreso y la renovación que la construcción naval peninsular necesitaba, en

---

43 MERINO NAVARRO, J.P.: Op. Cit., p. 347; O'DOGHERTY, P.: Op. Cit., p. 108; y MOYA BLANCO, C: Op. Cit., p. 236

un momento en el que en Europa la evolución de la técnica naval pasó a tener un carácter eminentemente científico.

Por estas mismas fechas, el entonces Secretario de Marina Marqués de la Ensenada, había emprendido un amplio y ambicioso programa naval que tenía como último objetivo la creación de una Armada eficiente y a la altura de la inglesa. Para el logro de este fin, era requisito imprescindible acometer la modernización de las técnicas de construcción, así como instruir y formar la maestranza en los nuevos métodos constructivos. Para este cometido Ensenada contó con la inestimable labor de dos destacados marinos: Antonio de Ulloa y Jorge Juan.

Y es en este contexto en donde debemos circunscribir el viaje de Jorge Juan a Inglaterra. El Marqués de la Ensenada le envió en 1749 hacia este país en misión secreta para que estudiara los métodos constructivos empleados; y para que contratara técnicos destacados en estas artes. Los resultados de esta diligencia fueron muy fructíferos para la Secretaria de Marina, porque gracias a ella se pudieron adquirir equipos de navegación e instrumental para el futuro Observatorio de Marina; y planos de navíos de fábrica inglesa. Pero sobre todo, porque Jorge Juan regresó a España después de haber contratado algunos de los arquitectos navales más prestigiosos, (Mullan Rooth, Turner y Howell), y un grupo de maestros expertos en la fabricación de jarcias, lonas, herrajes e instrumentos naúticos[44].

Tras los resultados obtenidos con este viaje, Fernando VI le encomendó la dirección del programa de construcción naval ideado por Ensenado, cargo que compaginó con el de "presidente" de la Junta de Constructores, lo cual supuso la puesta en práctica de su teoría naval.

El método diseñado por Jorge Juan trataba de dar respuesta al reto de armonizar una buena eficacia de los navíos (armamento, solidez, velocidad, capacidad...) y el logro de unas buenas condiciones marineras de los mismos. Para ello Jorge Juan abogó por:

---

44 O'DOGHERTY, P.: Op. Cit., pp. 107-108

a. Aumentar la manga de los navíos y darles unas formas apropiadas para disminuir su resitencia al agua y aumentar su capacidad y estabilidad.

b. Disminuir el lanzamiento de proa.

c. Racionalizar la utilización de la madera quitando la madera superflua de la obra muerta y volviendo al empernado de hierro o cobre.

d. Quitar las cabillas de hierro.

e. Dar una mayor solidez al encastre entre sus diversos elementos constructivos, haciendo que los barragantes calasen hasta la durmiente de la primera bateria al que iban empernados, con lo que los vasos tenían un menor riesgo de quebranto[45].

El resultado de todo ello fue la creación de un prototipo naval de gran solidez estructural, marinero y que alcanzaba velocidades impensables para la época.

Jorge Juan recogió los fundamentos de su método constructivo en la obra *Examen Marítimo*, publicada en 1771, y traducida al inglés en 1774 y al francés en 1793[46]. Este texto fue muy elogiado en su tiempo porque fue el primer tratado de construcción naval que hacía uso de un diagrama de curvas de peso y empujes de un buque, de manera muy aproximada a la realidad. Pero también, porque criticaba y analizaba los errores que incumbían las teorías navales precedentes y contemporáneas[47], todo ello para lograr un mejor conocimiento de los problemas que planteaba la construcción y la maniobra de los navíos.

---

45 Ibidem, p. 109; y MOYA BLANCO, C.: Op. Cit., p. 236

46 JUAN Y SANTACILIA, JORGE: *Examen Marítimo* ((1771). 2 Vols. Edición facsimil del Instituto de España. Madrid 1968.

47 Entre las obras examinadas por Jorge Juan encontramos *De la Theorie de la Manoeuvre del Vaisseaux* (1689) del "Cavallero Renau; *Essais et recherches de Mathematiques et de Physique* (1713) de Mr. Parent; *La thoorie de la manoeuvre des Vaisseaux reduite en practique* (1731) de M. Pitot; *Traite de mouvement des eaux*" de M. Clare; y el *Tratado del movimiento de las aguas* de Mr. Mariotte, entre otras. (Ibidem, Vol I, pp. V-LVIII)

Este procedimiento constructivo ha sido denominado durante mucho tiempo "sistema inglés". Mas debe de significarse que de un tiempo a esta parte investigaciones realizadas sobre el tema han demostrado que esta calificación es errónea. Primero, porque Juan Juan basándose en sus conocimientos prácticos de los veleros y teóricos del cálculo integral, modificó muchos de los criterios constructivos de los ingleses. Y también, porque los documentos de la época que recogen las impresiones de los constructores ingleses contratados por Jorge Juan para llevar a cabo estas fábricas, nos indican que éstos trabajaban con las reglas y proporciones distintas a las que habían aprendido en su país.

El modelo constructivo de Jorge Juan fue sustituído por un nuevo sistema, el francés, pero los malos resultados de éste hicieron que las teorías de Jorge Juan fueran revisadas y examinadas. En este sentido, debe de mencionarse el diagnóstico que el ingeniero Vicente Pló, -encargado de la dirección de las obras de los dos últimos navios que para la Real Armada se fabricaron en Gipuzkoa-, presentó al Secretario de Marina Marqués de Castejón en el que le exponía que

> "(...) con su doctrina (la de Jorge Juan) no el todo de la proyección transversal queda trazado con la perfección y correspondencia que exige el orizontal y vertical, pero no queda duda en que con el expresado método se evitan una infinidad de tentativas con que los ingleses formaban sus planos (...)"[48]

En definitiva, defendía que este sistema constructivo era uno de los mejores, porque los defectos que adolecía eran fácilmente corregibles al tiempo que garantizaba la uniformidad de las unidades labradas bajo estos criterios.

---

48 M.N.: Ms. 1947, fols. 45-55 (Pasajes 9 de Diciembre de 1782)

### 3.2.3. Gautier y el sistema francés

El abandono de la técnica de Jorge Juan en beneficio del sistema francés en 1770, en parte, fue debido al afrancesamiento de la Corte y a las disensiones entre el ministro Arriaga y Jorge Juan. Pero también, a la tendencia a aumentar el tonelaje y la artillería de los navíos: Jorge Juan se había limitado a fabricar navíos de no más de 80 cañones y dos puentes, y las fuerzas navales francesas contaban con unidades de 100 cañones y tres puentes. Esta confluencia de factores, junto con el alto grado de perfección que había alcanzado la construcción naval en Francia, -tanto desde el punto de vista teórico como práctico-, trajeron la destitución de Jorge Juan y la contración de Francisco Gautier.

Gautier, discípulo del renombrado arquitecto naval Pierre Bouguer, impuso en los Reales Arsenales el estilo francés en la construcción naval. En este sistema todo estaba supeditado a aumentar la velocidad de los buques disminuyendo la manga, con lo cual se lograban unidades más largas y grandes, pero de menor estabilidad. En consecuencia, estos buques tenían un menor aguante a la vela y a la mar, por lo que no presentaban ninguna ventaja real sobre los Jorge Juan porque con "viento fresco la batería de sotavento se inutilizaba al inundarse"[49]. Ello pudo comprobarse en varias pruebas simultáneas realizadas a navíos fabricados por ambos métodos.

Las modificaciones introducidas por Gautier fueron acertadamente criticadas por Jorge Juan. Gracias a ello, Gautier varió algo las proporciones de sus buques. No obstante, con ello no logró mejorarlos suficientemente, por lo que Jorge Juan en los últimos años de su vida escribió una emotiva carta a Carlos III en la que aseveraba los graves perjuicios que se derivarían para la Armada si se continuaba adoptando este método constructivo[50].

Tras la muerte de Gautier, los arquitectos navales Romero Landa y Rematosa introdujeron una serie de reformas en los métodos constructivos

---

49 MOYA BLANCO, C.: Op. Cit., p. 238

50 Ibidem; y O'DOGHERTY, P.: Op. Cit., p. 111

pero todas ellas en una misma línea: la de intentar conseguir barcos más grandes y veleros[51].

51 MERINO NAVARRO, J.P.: Op. Cit., pp. 347-8

# 4. La producción

# 4. LA PRODUCCION

## 4.1. Resultados globales[1]

En el transcurso del siglo XVIII los centros navales guipuzcoanos no tuvieron una producción contínua ni constante, sino que ésta presentó notables oscilaciones, unas veces debido a causas éndogenas y otras por factores exógenos, como por ejemplo el clima de inestabilidad política en el ámbito internacional. Por ello, tomando como indicadores el volumen y el ritmo de producción que tuvieron los astilleros guipuzcoanos en este período, podemos determinar unos períodos de expansión y de recesión, -o cuando menos de estancamiento, en algunos casos-, para la industria naval de la Provincia.

No obstante, debe de reseñarse que en términos globales en el siglo XVIII la industria naval guipuzcoana no vivió una crisis generalizada tal y como tradicionalmente se viene afirmando. No se ha podido constatar que en estos decenios la producción de vasos en la provincia de Gipuzkoa llegara a desaparecer en algún momento. Mas, si consideramos la producción según diferentes astilleros el resultado no es homogéneo. De acuerdo con este análisis, se observa que cada una de las factorías navales de la Provincia tuvo, en cuanto a la producción, su propia trayectoria que le diferenciaba del resto. Una de las explicaciones de ello, posiblemente, esté en que muchas de las atarazanas guipuzcoanas tuvieron un mercado y una clientela un tanto restringidos.

Teniendo en cuenta que cada una de las factorías tenía sus peculiaridades, no obstante, en términos globales y para la provincia de Gipuzkoa se pueden establecer las diferentes fases de la producción:

---

1 Véase gráfico nº 1

a. Una primera fase, que se extendería desde 1700 hasta las negociaciones que desembocarían en el Tratado de Utrecht, de estancamiento.

b. A continuación, se inauguró un ciclo expansivo en el cual las principales factorías guipuzcoanas alcanzaron las máximas cotas de producción de todo el siglo XVIII debido primeramente, a los pedidos de la Corona, y después de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Esta fase de desarrollo del sector culminó hacia mediados de la década de 1730.

c. Tras ello, la industria naval de la Provincia vivió una pequeña recesión hasta 1750, tanto por la falta de pedidos por parte de la Corona, como por la escasa demanda de unidades de la Real Compañía y de los particulares.

d. 1750 fue la fecha que marcó el comienzo de la recuperación, y posterior afianzamiento y desarrollo del sector, hasta volver a convertirse en uno de los pilares de la manufactura guipuzcoana. Este ciclo expansivo se prolongó hasta la última década del siglo y afectó a la práctica totalidad de los astilleros guipuzcoanos.

e. El siglo XVIII concluyó con el inicio de una de las crisis más intensas y largas del sector de la construcción de navíos, puesto que alcanzó algunos de los niveles más críticos de su historia y se prolongó hasta bien entrado el siglo XIX.

### 4.1.1. Años de estancamiento: 1700-1712

Durante los primeros años del siglo XVIII, la situación de la industria naval guipuzcoana no experimentó cambios sustanciales con respecto a la última década de la centuria anterior. Por un lado, porque en estos años el sector aún continuó viviendo las secuelas de la recesión iniciada a mediados del decenio de 1680 . Y por otro, porque un alto procentaje de las toneladas producidas siguió labrándose en los principales centros navales de la

Provincia, -Puerto de Pasajes, el Oria y Zumaya-. No obstante, en este momento se produjo una variación importante respecto al siglo XVII: la construcción naval con dinero público quedó prácticamente paralizada a causa de la Guerra de Sucesión, y los astilleros guipuzcoanos tuvieron como principal fuente de financiación a los inversores particulares.

Mas, la producción de embarcaciones con uno y otro tipo de capitales fue bastante limitada en términos de unidades y tonelajes fabricados por diversos motivos. En el caso de la construcción de navíos para la Corona, porque los imperativos de la guerra relegaron la política naval a un segundo plano, por lo que cuando la nueva dinastía reinante necesitaba unidades para las operaciones bélicas, de transporte o de simple comunicación, los adquiría a los particulares o los compraba en el extranjero. Y en el caso de las construcciones particulares, porque los armadores y empresarios, dada la inestabilidad política del momento y la crisis en la que estaban inmersos muchos sectores económicos, optaron por destinar sus capitales a otras inversiones menos arriesgadas.

Mas, la trayectoria que tuvieron en estos años unas y otras construcciones fue totalmente diferente, e incluso hasta opuesta. Si bien las fábricas financiadas con capitales públicos, tuvieron lugar en el primer quinquenio de siglo; y respondieron al intento de la Corona de establecer en el país "una Armada Marítima para controlar la grandeza y dominios de nuestro Rey para defenderse de sus enemigos y para defenderse de cualquier contratiempo"[2]. Por su parte, las inversiones del sector privado en la labra de buques experimentaron a partir de 1703 un tímido, pero por ello no menos importante, crecimiento que de alguna manera hace que esta etapa no sea definida como de crisis.

Por lo que respecta a Gipuzkoa, en estos doce años tan sólo se ha podido constatar la fabricación de unas 27 unidades, de las cuales tan sólo 7 fueron de gran tonelaje. Aunque en este período se labró una media de dos unidades al año, este dato puede conducir a interpretaciones erróneas. Por una parte, porque, tal y como indicábamos, un porcentaje de estos navíos

---

2 M.N.: Fondo Vargas Ponce (Serie arábiga), Ms. 83; y GONZALEZ-ALLER HIERRO *Relación de los navíos de línea que sirvieron en la Real Armada durante los siglos XVIII y XIX* (Inédito)

registraron arqueos inferiores a las 100 Tns. Y por otra, porque estas fábricas se llevaron a cabo en unas pocas instalaciones navales.

### 4.1.2. Etapa de expansión: crecimiento de la producción entre 1713 y 1735.

Con el advenimiento de la paz se reanudó la producción de navíos de guerra para el Rey y ello trajo la consolidación y ulterior expansión de la industria naval guipuzcoana. El artífice de este primer impulso en la fábrica de navíos para la Real Armada fue el Intendente General y Secretario de Marina D. José Patiño. A tal efecto, contó con la colaboración directa del arquitecto naval guipuzcoano D. Antonio de Gaztañeta.

Este ciclo expansivo para la industria naval guipuzcoana se inauguró en 1713 con la aprobación de un proyecto para construir en las gradas de Pasajes y Orio 6 *navíos de línea* de 800 a 900 Tns. y artillados con 60 cañones. Cuando estas unidades todavía no estaban terminadas, el Rey suscribió nuevos *asientos* para la construcción de más navíos de guerra en la Provincia. Como resultado de esta política los astilleros guipuzcoanos entre 1715 y 1730 construyeron otras 31 *unidades de línea* para la Armada[3].

---

[3] En estos años los astilleros guipuzcoanos fabricaron para la Armada un número bastante mayor de efectivos navales a lo indicado en obras clásicas del tema. Por ejemplo, Artiñano y Galdácano, mantiene que entre 1700 y 1734 las flotas de la Armada contaron con 67 unidades de las cuales 8 fueron fueron labradas en los astilleros guipuzcoanos (ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: Op. cit., pp. 342-352). Por su parte, Carlos Moya en su trabajo "Arquitectura naval en el siglo XVIII" nos ofrece un listado bastante más completo y amplio de los navíos de la Armada. Según estos datos, entre 1700-1734 la Real Armada contó con 81 efectivos; y curiosamente, sólo atribuye a las factorías navales de la Provincia la construcción de 5 de ellos (MOYA BLANCO, C.: Op. cit.,pp. 415-425).

Sin embargo, noticias como las proporcionadas por los documentos depositados en el Museo Británico nos aportan nuevos datos sobre el tema. Así, por ejemplo, en el documento sobre el *Estado de los navíos, fragatas, y demás embarcaciones de que se compone la Real Armada....*, nos indica que hacia 1731 la Armada estaba estaba integrada por cinco *líneas* y un total de 40 navíos, de los cuales 7 fueron construidos en los astilleros de Pasajes. Se trata de los navíos *La Castilla*, *La Andalucía*, *Santa Teresa*, *El Ruby*, *La Guipúzcoa*, *Santa Rosa*, y *Aránzazu*, botados entre los años 1727-1731 (M.B.: add. 20926; y véase apéndice documental nº 1)

Del total todos fueron fabricados en un único astillero, -Pasajes-, a excepción de tres. En consecuencia, la construcción naval con dinero público tan sólo benefició al principal centro naval guipuzcoano: el Puerto de Pasajes. La elección de estas atazaranas por parte de la Corona no fue producto de la casualidad, sino que respondió a criterios "empresariales". Es decir, económicos, de infraestructura y de operatividad en la organización del trabajo. En este sentido, Pasajes contaba con todos estos elementos a su favor.

Este "monopolio" de Pasajes en la construcción de navíos para la Armada no fue, como en un principio cabría pensarse, tan negativa ni discriminatoria para el resto de los astilleros guipuzcoanos, puesto que estas inversiones constituyeron el revulsivo que la industria naval guipuzcoana necesitaba para su despliegue y expansión. Todo parece indicar que los fuertes desembolsos de capital que estaba realizando la monarquía para la reorganización de su Armada, junto con el ambiente de relativa estabilidad política que se vivió durante buena parte de estos años, fueron dos de los principales factores que también animaron a armadores, pescadores y comerciantes a invertir sus ahorros en la labra de nuevos vasos. Además a partir de 1728, esta coyuntura política-económica propicia para invertir en el sector de la construcción naval se vió favorecida por otra circunstancia: la fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. La actividad generada por esta empresa mercantil fue favorable para aquellas actividades relacionadas directa e indirectamente con el sector naval. Por una parte, porque la Compañía fabricó un importante número de sus barcos en las gradas de Pasajes[4]. Y por otra, porque al amparo de ella algunas actividades conocieron un notable desarrollo, lo que a su vez generó una intensificación del comercio de cabotaje y el transporte fluvial; y en consecuencia, una mayor demanda de barcos para estos menesteres.

Todo ello hizo posible que el volumen de inversiones privadas en la construcción de navíos creciera considerablemente en Gipuzkoa. Asimismo, tan importante como ello fue que estos capitales tuvieron un reparto mucho más homogéneo en el sector que en la fase anterior; de tal suerte, que además de los "grandes" centros navales de la Provincia, fueron partícipes de esta

4 GARATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*

bonanza económica las gradas de Zarauz y Motrico y, en menor grado, las de Fuenterrabía. Sin embargo, desde el punto de vista cronológico, estas inversiones tuvieron un reparto un tanto irregular, alcanzando sus máximos en dos momentos. El primero de ellos, se dió en el ínterin comprendido entre 1713 a 1718 debido fundamentalmente a la demanda de pataches y otras unidades para el comercio de hierro y el cabotaje por parte de personas afincadas en el Señorío[5]. Y el otro, en los primeros años de funcionamiento de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas[6].

### 4.1.3. Crisis del sector naval: 1736-1749

1736 marcó de alguna manera el incio de una corta, pero al mismo tiempo, intensa crisis en el sector. La falta de actividad fue la tónica general para todos los astilleros de la Provincia. Las causas de ello fueron varias, pero, quizá, una de las que mayor incidencia pudo tener fue la inestabilidad política que se agudizaría con los problemas derivados de la guerra inicada en 1739 contra Inglaterra.

En este intervalo de tiempo las gradas guipuzcoanas tan sólo trabajaron en la fábrica de 8 barcos y en el arreglo de una gabarra. Además, 6 de estas unidades fueron ejecutadas en los astilleros de Pasajes y Oria (4 y dos respectivamente).

A la vista de estos datos, se puede decir que la industria naval guipuzcoana vivió durante estos años una situación de bastante postración, y en muchos de los casos, hasta de abandono, ante la falta de demanda pública y privada.

---

5 Entre estos pedidos caben citarse a modo de ejemplo el firmado entre Thomás de Miranda y Antonio de Barcena (vecino de Musquiz) en Octubre de 1714 para la construcción de un patache; el escriturado el 20 de Junio de 1715 entre el constructor Antonio de Arriola y Agustín de Llano (vecino de Somorrostro); y el casco de navío que el Capitán Joseph de Hormaza (vecino de Santurce) encargó construir al maestro Arriola tan sólo un mes después. (A.H.P.G.: 3/1880; 2/3464; y 2/3482)

6 Entre 1729 y 1735 se han podido contabilizar la fábrica de 6 navíos para la Guipuzcoana en los astilleros de Pasajes.

### 4.1.4. De la recuperación al afianzamiento del sector: 1750-1795

En la segunda mitad del siglo XVIII la industria naval guipuzcoana vivió otro segundo ciclo expansivo, -más amplio que el comprendido entre 1713-1735-, en lo que se refiere a construcciones en madera y vela.

Al igual que en la última fase de crecimiento económico, el desarrollo que vivió el sector fue fruto de la contínua y, en algunos momentos hasta creciente, demanda de vasos tanto, por parte de instituciones públicas y privadas; como de comerciantes, transportistas y pescadoras.

En estos años, la industria de la construcción naval guipuzcoana contó para su expansión con tres motores fundamentales: el Estado, la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y los armadores y comeciantes de hierro vizcaínos. Junto a esta demanda, el sector naval contó además con los pedidos de la Real Compañía de Filipinas, -a partir de 1785-; los municipios guipuzcoanos; y los armadores, pescadores y comerciantes guipuzcoanos y de otras zonas del Cantábrico. Si bien individualmente estas inversiones fueron bastante menos relevantes que las anteriores, conjuntamente permitieron que otras atarazanas de la Provincia fueran partícipes de la prosperidad del sector y pudieran vivir unos años de bonanza económica.

No obstante, en este período los astilleros guipuzcoanos tuvieron distintos ritmos de actividad. Los años de máxima producción se registraron entre 1750-55 y 1775-85. En el primero de estos momentos, la industria naval de Gipuzkoa fabricó unas 56 unidades; es decir, una media de más de 11 barcos al año. No obstante, y al igual que hemos hecho notar para el período 1700-1712, esta cifra debe tomarse con cierta cautela porque más del 50% de esta producción estuvo integrada por embarcaciones de pequeño tonelaje, básicamente lanchones. En cuanto al decenio comprendido entre 1775-85, las factorías de la Provincia botaron 43 unidades. Cifra, en principio menor que anterior, pero, en realidad, más importante porque el tonelaje total producido fue bastante mayor. La explicación de ello la tenemos en que un notable porcentaje de esta producción estuvo integrado por unidades de grandes y medianas dimensiones.

### 4.1.5. Años difíciles para la construcción naval: 1795-1800

En los últimos años de siglo el Estado trató de revitalizar la onstrucción naval a través de la promulgación de diversas disposiciones reales[7]. Sin embargo la situación del País Vasco y, en concreto de Gipuzkoa, no era la más idónea para la recuperación de tal industria. Las Guerras de la Convención y de la Independencia sumieron al sector naval guipuzcoano en uno de sus momentos más críticos[8].

---

7 El 13 de abril de 1790 se aprobó una Real Cedúla en Aranjuez por la que se trataba de fomentar la construcción de navios en la peninsula en los siguientes términos:

1. "(...) aora que para el Comercio vastan buques menores se de el premio o gratificación a los que en adelante se construian en los Puertos de mio dominio siendo naturales de ellos si es dueños en la forma siguiente:

-De trecientos reales comiales a los de cien toneladas hasta doscientas.

-De seiscientos a los de doscientas que no lleguen a trescientas.

-De nuevecientos a los de trescientas que no lleguen a cuatrocientas.

-Y de mil y doscientos a los que lleguen a cuatrocientas.

Pero a los buques de belea latina se le ha de dar respectivamente la altad de la gratificación (...)"

2. "A los buques que pasasen de cuatrocientas toneladas o no llegaron a ciento no se les dará por aora graticación alguna como tampoco a ningún buque de construcción estranjera, aunque su dueño sea español".

3. "(...) gratificaciones se han de abonar á los dueños de buques desde el día que pongan a la carga hasta que se descarguen, y se pagaran por el Administrador de la Aduana (...)".

4. "(...) serán libres de todo dro. las maderas estrangeras que en ella se empleen y también los cáñamos en rama que se introduzcan para fabricar jarcia y velamen (...)"

5. "Se permitirá a mis vasallos la compra de buques de consrucción estrangeros y la libre nabegación con ellos por todas partes (...)"

6. "La preferencia que concede la pracmática del año de mil y quinientos a los buques nacionales para los cargamentos de mercaderias, se ha de entender para llevarlos de Puerto a Puerto de mis Dominios (...) a de ser propios y pribativo exclusivamente de los buques cuyo dueño sea español siempre que los hubiere en el Puerto".

7. "Esta preferencia no ha de ser parcial ni pribativa de los buques y matricula de un puerto para los cargamentos de qualquiera especie (...)"

8. "Si los dueños de los buques nacionales abusasen de la exclusiva de los estrangeros para el cabotaje encareciendo los fletes se usará el remedio que previno la pragmática (...).[A.M.P.: A-1-Libro de actas 135]

8 GARCIA DE CORTAZAR, M. -MONTERO, M.: *Diccionario de Historia del País Vasco*, 2 Vols. Txertoa, San Sebastián 1983, p. 110

Además, estos años serían el inicio de una etapa más prolongada de crisis que se adentraría en el siglo XIX. Las razones fueron varias, pero entre ellas parece que tuvo una capital importancia la pérdida de sus principales fuentes de financiación (Estado, Compañía de Caracas-Filipinas y capitales de procedencia vizcaína). Pero también, al retraso técnico de nuestros astilleros en un momento en el que se estaban aplicando grandes innovaciones y avances en Europa.

En este quinquenio las gradas guipuzcoanas apenas registraron pedidos y, éstas, salvo en tres casos, estuvieron ocupadas en la manufactura de unas pocas gabarras y lanchas. Esta producción, escasa tanto en número como en tonelaje, tuvo además un carácter más bien disperso, puesto que los astilleros encargados de las fábricas fueron casi tantos como las unidades fabricadas.

## 4.2. Evolución de la producción en los diferentes astilleros

### 4.2.1. El Puerto de Fuenterrabía

Cabría decirse que el astillero del Puerto de Fuenterrabía tuvo en el siglo XVIII un comportamiento un tanto peculiar y hasta atípico, en lo que se refiere a la evolución de su producción respecto al esquema general trazado anteriormente.

La producción de esta atarazana estuvo orientada a satisfacer las necesidades de una clientela muy concreta: los comerciantes, especialmente de los dedicados al cabotaje, y los pescadores. Sin embargo, este no fue el rasgo peculiar y diferenciador de la actividad de estas gradas con respecto a las demás, sino que lo fue su irregular trayectoria.

Las gradas hondarribitarras registraron sus mayores índices de actividad en un período de franco estancamiento para la industria naval guipuzcoana: durante la Guerra de Sucesión.

En estos años los astilleros de la ciudad estuvieron ocupados en la manufactura de siete barcos. El primero de ellos, un navío de 130 Tns., se construyó durante los últimos meses de 1700 por orden del hondarribitarra Juan Benito de la Fuente[9].

Estas instalaciones navales no volvieron a trabajar hasta casi cuatro años después. En el trienio inagurado en 1704 estas gradas registraron uno de los mayores ritmos de producción del siglo, aunque eso sí muy moderado. Manufacturaron el bergantín de guerra *Nuestra Señora del Rosario y las Animas* de 28-30 Tns.; y dos unidades para el comercio de 45 y 20 Tns. respectivamente. El primero de estos vasos estuvo armado con cuatro piezas de artillería y se construyó a cargo del Capitán Carlos de Sorondo para servir al Rey[10]. Los otros dos barcos, pertenecieron a uno de los comerciantes de la ciudad más activos de aquellos años: Juan Benito de la Fuente. Estas embarcaciones además de pertenecer a un mismo armador, tuvieron otros elementos en común: fueron labrados por los mismos maestres (Miguel y Joseph de Gorostiola); y su destino fue el comercio con la plaza de Londres[11].

Tras la fábrica de estos vasos De la Fuente volvió a recurrir a las gradas de su municipio para construir otros tantos barcos para el comercio: en 1708, para hacer el *San Jocobo y San Joseph* (60 Tns.); y en 1710, para el *San Joseph*, asimismo de 60 Tns.[12]

Esta etapa de crecimiento moderado de la industria naval de Fuenterrabía culminó en 1712 con la construcción de dos navíos de unas 12 o 14 Tns., -el *San Luis* y el *Nuestra Señora del Carmen*-, para el Capitán Lázaro del Castillo.

---

9 En diciembre las obras del vaso aún no habían podido terminarse, entre otras cosas, debido a los problemas que surgieron entre De la Fuente y el maestro herrero Juan de Ramos, encargado de hacer todo el hierro, cabillería y clavazón del navío (A.H.P.G.: 3/624, fols. 217-19)

10 A.H.P.G.: 3/626, fols. 23-24

11 A.H.P.G.: 3/653, fols. 175-181 y 191-195

12 A.H.P.G.: 3/654, fols. 204-207; y 3/655, fols. 67-70

Terminada la Guerra de Sucesión se abrió un largo período de inactividad para el sector naval hondarribitarra que se prolongó hasta 1769. Una de las razones de esta repentina interrupción de la actividad en Fuenterrabía, posiblemente, sea que un porcentaje elevado de sus vecinos se dedicó a servir en los navíos del Rey, y a hacer "carrera" en la Real Armada. Este hecho supuso en la época un caso atípico y hasta excepcional. En el resto de la Provincia, los guipuzcoanos optaron por enrolarse en la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, en vez de en la Real Armada, porque con ello lograban por una parte, una mejor remuneración. Y por otra, ante los buenos resultados económicos de la Compañía, mucho más segura[13].

Entre 1769 y 1788 quedó restablecida la actividad en estas instalaciones, pero su ritmo de trabajo fue ostensiblemente inferior al de los decenios precedentes. Podría decirse, que en estos años la actividad en Fuenterrabía fue muy limitada y esporádica, y de alguna manera incluso hasta testimonial. En estos veinte años tan sólo se fabricaron cinco pequeños barcos: el bergantín *Todos los Santos* que el constructor galo Pedro de Echevers hizo para Francisco de Galardi en 1769[14]; el patache de 500-600 quintales labrado en el verano de 1770[15]; el patache *Jesús, María y Joseph* y lancha *Nuestra Señora de los Dolores* botados en 1776[16]; y finalmente, la pinaza que el constructor hondarribitarra Francisco Antonio de Berrotarán labró para Martín de Echeparen[17]. Sin embargo, la producción de estos barcos presentó alguna diferencia con respecto a los de principios de siglo. Estos, salvo en el caso de la lancha *Nuestra Señora de los Dolores*, tuvieron como principales destinatorios y clientes personas afincadas en otros municipios guipuzcoanos, Bizkaia y el sur de Francia.

Con la construcción de estos vasos, en lo que restaba de siglo la producción en estas atarazanas quedó totalmente interrumpida y esta actividad económica llegó prácticamente a desaparecer en la Villa.

---

13 GARATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*
14 A.H.P.G.: 3/735, fol. 717
15 A.H.P.G.: 3/771, s.f.
16 A.H.P.G.: 3/741, fols. 110-1 y 197-8
17 A.H.P.G.: 3/753, fols. 10-1

Con los datos aportados, consecuentemente podemos afirmar que en el siglo XVIII la producción del astillero municipal de Fuenterrabía apenas se ajustó a los ciclos económicos que mantuvo el conjunto de la industria naval guipuzcoana[18].

-Cuadro nº 2: Producción del astillero de Fuenterrabía

| AÑO | TIPOLOGIA | PORTE Tns. | NOMBRE NAVIO | PROPIETARIO |
|---|---|---|---|---|
| 1700 | Navío | 130 | | J.B. de la Fuente |
| 1704 | Bergantín | 28 | Ntra. Sra. del Rosario y las Animas | Carlos de Sorondo |
| 1705 | | 45 | Santiago y S. Frco. | J.B. de la Fuente |
| 1706 | | 20 | S. Pedro y S. Antonio | J.B. de la Fuente |
| 1706 | | 60 | S. Jacobo y S. Joseph | J.B. de la Fuente |
| 1709 | | | | |
| 1710 | | 60 | San Joseph | J.B. de la Fuente |
| 1712 | | | San Luis | L. del Castillo |
| 1712 | | | Ntra. Sra. del Carmen | L. del Castillo |
| 1713 | Pinaza | | | |
| 1769 | Bergantín | | Todos los Santos | Frco. Galardi |
| 1770 | Patache | 500-600* | | |
| 1776 | Lancha | | Ntra. Sra. de los Dolores | Frco. de Urdanibia |
| 1776 | Patache | | Jesús Maria y Joseph | J. Lopategui-M. Treviño |
| 1788 | Pinaza | | | Martín de Echepare |

*Quintales

FUENTES: A.P.N.G.; A.M.F.

4.2.2. El centro naval de Pasajes

Los astilleros del Puerto de Pasajes, al igual que había acontecido en siglos precedentes, detentaron los mayores índices de producción de toda la industria naval guipuzcoana. Esto en parte fue posible a las excepcionales características orográficas del Puerto, que permitieron que estas gradas especializaran su producción a satisfacer la demanda de un mercado vetado para la mayor parte de las factorías guipuzcoanas: la fabricación de

18 Véase gráfico nº 2

unidades de gran tonelaje para la Real Armada y el comercio ultramarino. Por ello, la actividad de estas factorías se vió altamente condicionada por los vaivenes de la política naval borbónica y las necesidades de efectivos navales que fue teniendo la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

Cuadro 3: Clientes de los astilleros de Pasajes

| CLIENTE | Nº UNIDADES |
|---|---|
| El Rey | 52 |
| Real Compañía Guipuzcoana de Caracas | 28 |
| Real Compañía de Filipinas | 4 |
| Particulares y otros | 16 |
| TOTAL | 100 |

Las gradas pasaitarras inauguraron el nuevo siglo arrastrando las secuelas de la depresión en la que estaban sumidos desde fines de la década 1680[19], y la inestabilidad política de principios de siglo no hizo más que agravar esta situación. Por una parte, porque las construcciones con dinero público prácticamente quedaron interrumpidas; y por otra, porque los particulares optaron por acudir a otras instalaciones para la fábrica de sus barcos. El resultado de todo ello fue que las gradas pasaitarras hasta la firma del Tratado de Utrecht tuvieron una de les cotas de producción más bajas del XVIII. En estos trece años, las atarazanas del puerto pasaitarra tan sólo estuvieron ocupados en la manufactura de cinco unidades para el

19 Entre 1684 y 1699 los astilleros de Pasajes estuvieron trabajando en la construcción de cinco unidades: el navío fabricado por Ignacio de Ubilla en 1688; el navío de 350 Tns. botado en Bordalaborda el año 1691; el navío de 200 Tns. fabricado en el astillero del Barrio Vizcaya por J. Martínez de Iriberri; el bajel construído en Basanoaga en 1697 a cargo de Juan de Iturriza; el barco hecho un año después, también en las gradas de Basanoaga, por Sebastián de Iriarte; y por último, el navío de 470 que fabricó el asentista y constructor donostiarra Simón de Zelarain. (ODRIOZOLA , M.L.: "La industria naval guipuzcoana (1650-1730): ¿crisis o auge del sector", pp. 36-38)

Rey[20] y en la construcción del navío *Nuestra Señora del Rosario* (462 4/5 Tns.) para el comerciante gaditano Andrés Martínez de Murguía[21].

Tras estos años tan poco fructíferos para el centro naval de Pasajes, con el advenimiento de la paz la actividad constructora se reanudó espectacularmente en el Puerto. Tal y como se ha indicado anteriormente, los artífices de ello fueron el Intendente Patiño y el Arquitecto Naval D. Antonio de Gaztañeta, que optaron por construir en los astilleros pasaitarras muchos de los nuevos navíos de guerra que en el primer tercio del siglo se fabricaron para la Real Armada. Los efectos de esta política naval fue inmediatos. Tal y como adelántamos, la mayor parte de los asientos repercutieron en Pasajes. El primero data de 1713 y por el se construyeron tres navíos de línea en los astilleros de Basanoaga y el Barrio Vizcaya, -*San Pedro, San Isidro* y *San Juan Bauptista*-[22]. El siguiente fue el que se firmó con los hermanos Phelipe y Simón de Zelarain para la construcción de otros tres navíos de línea, también, en las instalaciones de Basanoaga[23].

Nada más ser entregados estos navíos, Felipe V volvería a firmar nuevos contratos con particulares para fabricar un lote de 8 navíos para el servicio de la Real Armada en las atarazanas de Pasajes[24]. En 1719, iniciada la guerra con Francia, cinco de estos barcos aún estaban en grada debido a los problemas que surgieron entre los asentistas y el Señor Boyer a raiz de la calidad de las maderas que se estaban empleando en dichas fábricas. El final de estos barcos no pudo ser más poco alagüeño: terminaron quemados y

---

20 Uno de estos vasos fue el galeón *Nuestra Señora de las Mercedes* fabricado en 1700.

21 A.H.P.G.: 3/2426, s.f. Escritura de 16 de Noviembre de 1708

22 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navios para el Rey (1650-1799)", pp. 20-22

23 A.G.S.: Secretaria de Marina, Arsenales 306; y A.M.Z.: Actas municipales, libro 38

24 Jerónimo de Echeveste Mutiozabal fue el asentista encargado de la construcción de dos de estos navíos y para llevar a efecto estas fábricas eligió los astilleros del Barrio Vizcaya. Lorenzo de Arzueta fue otra de las personas que suscribió un contrato con el monarca; Arsueta se compronetió a construir tres navios de línea, pero finalmente por escritura de 13 de enero de 1718 cedió y traspasó este contrato a favor de Juan Bauptista de Guendia. Las otras tres fábricas corrieron a cargo de los hermandos Zelarain, pero esta vez trabajaron por separado: Simón en la labra de dos navíos y Phelipe en la de un bajel. (A.H.P.G.: 3/2493, fol. 102; 3/2501, s.f., escritura de 7 de diciembre de 1725; A.M.P.: A-1-61, fols. 31-32; y A.G.G.: CO ECI 3426)

reducidos a cenizas cuando las tropas francesas entraron en Pasajes[25].

Este episodio tuvo unas consecuencias negativas para los astilleros de Pasajes. Desde este instante los astilleros guipuzcoanos en general y, muy especialmente los de Pasajes, fueron declarados *inseguros* y *vulnerables* a los ataques enemigos, y esta fue una de las razones por las que el monarca optó por abandonar estas gradas y crear unos nuevos centros navales, -los Reales Arsenales-, en donde concentrar toda la producción de los navíos de la Real Armada. Sin embargo, la necesidad de crear una gran Armada en el menor tiempo posible, obligó a Felipe V a recurrir nuevamente a las factorías pasaitarras para que el programa naval emprendido no se detuviera mientras se construían los Arsenales. Por esta razón, entre 1727 y 1730 los astilleros del Puerto registraran los últimos pedidos importantes de la Corona, resultando de ello la fabricación de 19 *navíos de línea*[26]. Estos, al igual que anteriormente, fueron realizados por el sistema de los asientos y entre ellos destacó por su envergadura el firmado por Antonio de la Piedra el año 1729. El asentista De la Piedra se obligó a construir 9 navíos "en rosca" de 66, 56 y 36 cañones en el plazo de tres años[27].

Simultáneamente, los astilleros de Pasajes comenzaron a labrar los primeros barcos de la recién creada Real Compañía de Caracas, botando entre 1730-33 los vasos *San Joaquín*, *San Sebastián*, *Santa Ana*, *San Joseph*, *San Ignacio*, *El Coro* y *La Galera*, todos ellos de gran tonelaje[28].

Terminadas las obras de estos buques, se abrió un largo paréntesis de inactividad para las factorías del Pasajes que se prolongó hasta el decenio

---

25 M.N.: Fondo Vargas Ponce (Serie arAbica), ms. 75 bis.

26 Entre estas unidades estaban *La Castilla* (1174 1/3 Tns.), *La Andalucía* (1162 7/8 Tns.) y *Santa Teresa* (1239 1/4 Tns.) integrantes de la segunda linea de navíos de la Real Armada y artilladas con 62 cañones cada; en esta misma linea estuvieron los navíos *El Ruby* y *La Guipuzcoa* que montaban 58 y 64 respectivamente, fabricados por Pedro Antonio de Berroeta en el Barrio Vizcaya; además de estos barcos caben mencionarse el *Santa Rosa* (733 2/5 Tns.) perteneciente a la tercera linea y el Aránzazu (375 Tns.) a la cuarta. [M(useo) B(ritAnico): Add. 20926; y ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navios para el Rey (1650-1799)", pp. 22-27]

27 Ibidem; y A.H.P.G.: 3/2506, fols. 14-20. Y véase apéndice documental nº 1

28 A.M.R.: Actas municipales, libros 57 y 58; A.M.P.: A-1-76, acuerdo de 10 de Septiembre de 1733; y A.H.P.G.: 3/2519, fols. 267-284

de 1750. En el transcurso de estos años, estas gradas tan sólo trabajaron en la manufactura de 4 unidades: tres de ellas para la compañía caraqueña y la cuanta para el Rey. Mas, tal y como se ha indicado, estos años fueron difíciles tanto para las gradas pasaitarras como para el conjunto de la industria naval guipuzcoana.

Superada esta recesión económica, las atarazanas del Puerto comenzaron una nueva etapa expansiva que se prolongó hasta el último decenio del siglo. Los principales agentes de esta recuperación de la actividad en Pasajes volvieron a ser los mismos que en los años precedentes: las pedidos de la Corona y las inversiones de la compañía caraqueña en la adquisición de nuevas unidades para su flota. No obstante, en este período la importancia de uno y otro quedó invertida. Si bien en el primer tercio de siglo fue la construcción de navíos para la Armada el motor más importante de la industria naval de Pasajes, a partir de 1750 la Corona perdió protagonismo en favor de la sociedad mercantil. Las razones de este cambio de alguna manera ya han sido apuntadas: tras la creación de los Reales Arsenales la dinastía reinante solamente acudió a los astilleros guipuzcoanos, y en particular a los de Pasajes, cuando se dieron una serie de circunstancias excepcionales. Y éstas acontecieron en dos momentos: en 1750-53 cuando los Arsenales Reales no contaban con la suficiente capacidad de producción que requería el ambicioso programa naval ideado por Ensenada, y el rey firmó diversos asientos con los particulares para la labra de unidades auxiliares para los navíos de línea que se estaban haciendo en El Ferrol. Y en el último cuarto de siglo, cuando por las dificultades de la guerra hubo problemas de abastecimiento en los Arsenales Reales. Pasajes pudo beneficiarse de ambas circunstancias: en 1752 con la construcción de 12 lanchones en las gradas de Ugarrice; y en los años 1781 y 1783 con la manufactura de los navíos *San Fermín* y *San Sebastián*, respectivamente[29].

La producción de navíos para la Compañía de Caracas fue bastante más importante que la realizada con dinero público. En el ínterin compredido entre 1753 y 1779 se han podido constatar la elaboración de 19 unidades de tonelajes diversos en los astilleros de Pasajes, entre las que se estaban el

---

29 ODRIOZOLA OYARBIDE, ML.: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799), pp. 28-29

*San Carlos* (±418 Tns); el *Santa Ana* (±640 Tns); la fragata *Nuestra Señora del Rosario* (±150 Tns.); el navío *San Ignacio* (±764 Tns.); la fragata *San Vicente Mártir* (±199 Tns.); el navío *San Miguel y Santiago* (±669 Tns.); la urca *Santa Teresa de Jesús* (±436 Tns.); y el navío *Asunción*, entre otros[30].

Además de los vasos fabricados para la Armada y la sociedad caraqueña. las factorías pasaitarras contaron con un nada deseñable número de pedidos financiados también con capitales privados. Los destinos de estos barcos fueron varios, pero el más extendido fue el del comercio a larga distancia. Entre estos clientes figuraron Francisco de Mendinueta, -propietario de una compañía mercantil que hacía el comercio con Buenos Aires-[31]; los Cinco Gremios Mayores de Madrid; y Joseph Aguirre de Acharan, entre otros.

Este período de prosperidad para la industria naval de Pasajes se vio un tanto alterado en el último quinquenio del siglo a causa de la guerra, pero ello no supuso el cese de la actividad de estas gradas. En estos años las factorías del Puerto estuvieron trabajando cuando menos en la construcción de once unidades: la fragata que Ramón de Aizpurua hizo para Esteban Saenz Pardo el año 1796 en Berrachocoa[32]; las dos fragatas que ese mismo año se labraron para la Real Compañía de Filipinas[33]; dos gabarras[34]; y las seis lanchas de pesca que fabricó la Ville de Rentería para sus vecinos[35].

Con este repaso a la actividad constructora desarrollada en las factorías de Pasajes, vemos que sus etapas de crecimiento, estancamiento y decrecimiento fueron, básicamente, las mismas que las hemos señalado para el conjunto de la industria naval guipuzcoana[36]. De alguna manera, la actividad de Pasajes marcó el ritmo de construcción naval en Gipuzkoa.

---

30 A (rchivo) G(eneral) de I(ndias): Contratación 5003; Caracas 943-B; A.G.S.: Secretaría de Marina, Arsenales 363; M.N.: Ms. 3219; y GARATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, p. 127

31 Agradezco a Montserrat Gárate la cesión de este dato.

32 A.H.P.G.: 3/2590, fols. 119-121

33 A.G.G.: 12-2-117

34 M.N.: Fondo Vargas Ponce (Serie arábica), ms. 80

35 A.M.R.: Actas municipales, libro 113, fols. 11-13

36 Véase gráfico nº 3

## Cuadro 4: Actividad del centro naval de Pasajes

| Año | Astillero | Nº navíos fabricados | Constructor/ Asentista | Propietario |
|---|---|---|---|---|
| 1700 | Pasajes | Galeón | Desconocido | El Rey |
| 1702 | Pasajes | 2 Galeones | Desconocidio | El Rey |
| 1703 | Pasajes | 2 Navíos | Desconocido | El Rey |
| 1708 | Pasajes | Navío | Desconocido | A. Martínez de Murguía |
| 1713 | B. Vizcaya | Navío | Joseph de Castañeda[a] | El Rey |
| 1713 | Basanoaga | 2 Navíos | Phelipe de Zelarain[a] | El Rey |
| 1715 | Basanoaga | 3 Navíos | Simón y Phelipe de Zelarain[a] | El Rey |
| 1717 | B. Vizcaya | 2 Navíos | G. de Echeveste[a] | El Rey |
| 1718 | Pasajes | 2 Navíos | Simón de Zelarain [a] | El Rey |
| 1718 | Pasajes | 3 Navíos | Lorenzo de Arzueta[a] | El Rey |
| 1718 | Basanoaga | Bajel | Phelipe de Zelarain[a] | El Rey |
| 1727 | B. Vizcaya | Navío | Simón de Zelarain | El Rey |
| 1727 | Pasajes | Navío | M. Manuel Iriberri | El Rey |
| 1727 | Pasajes | Navío | Antonio de La Piedra | El Rey |
| 1727 | Pasajes | Navío | Desconocido | El Rey |
| 1728 | Basanoaga | Navío | P. Antonio Berroeta | El Rey |
| 1728 | Pasajes | Fragata | Gabriel de Aquelerri | El Rey |
| 1728 | Pasajes | Navío | M. Manuel Iriberri | El Rey |
| 1729 | Pasajes | Navíos (9) | Antonio de la Piedra | El Rey |
| 1729 | B. Vizcaya | Navío | P. Antonio Berroeta | El Rey |
| 1729 | Pasajes | Nao ballenera | S. de Zelarain | S. Salaverría |
| 1729 | Basanoaga | Navío | P. A. de Berroeta | Cía. Caracas |
| 1730 | B. Vizcaya | Navío | P. Antonio Berroeta | El Rey |
| 1730 | B. Vizcaya | Navío | Joseph de Iriberri | Cía. Caracas |
| 1733 | Pasajes | Navíos (3) | Thomás de Allo | Cía. Caracas |
| 1735 | Pasajes | Fragata | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1740 | Pasajes | Navíos (2) | Joseph de Arzueta | Cía. Caracas |
| 1749 | Pasajes | Navío | Nicolás de Inda | El Rey |
| 1752 | Rentería | | Pedro de Elizalde | Desconocido |
| 1753 | Ugarrice | Lanchones (12) | Nicolás de Inda | El Rey |
| 1753 | Pasajes | Navíos (2) | Felis de Ibargoien | Cía. Caracas |
| 1754 | Basanoaga | Navío | Domingo Antonio de Aristegui | Desconocido |
| 1756 | Pasajes | Fragata | Juan de Arizmendi-Joseph de Beldarrain | M. P. Alcibar-Pco. Mendinueta |
| 1756 | Pasajes | Navío | Juan de Arizmendi-Joseph de Beldarrain | Joseph Aguirre de Acharan |
| 1757 | Pasajes | Navíos (2) | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1760 | Pasajes | Guardacostas (2) | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1760 | Pasajes | Navíos (2) | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1763 | Pasajes | Navíos (2) | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1766 | Pasajes | Navío | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1766 | Sableo | Fragata | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1770 | Pasajes | | Joseph de Mendiola | Desconocido |
| 1770 | Pasajes | Navíos (2) | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1772 | Pasajes | Navío | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1773 | Pasajes | Navío | Desconocido | Cía. Caracas |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1776 | Pasajes | Urca | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1777 | Pasajes | Navío | Manuel de Aizpúrua | Cía. Caracas |
| 1778 | Pasajes | Navío | Manuel de Aizpúrua | Cía. Caracas |
| 1779 | Pasajes | Navío | Desconocido | Cía. Caracas |
| 1781 | B. Vizcaya | Navío | Vicente Pló | El Rey |
| 1783 | B. Vizcaya | Navío | Vicente Pló | El Rey |
| 1784 | Pasajes | Navío | Desconocido | S Oremios Mayores Madrid |
| 1785 | B. Vizcaya | Navío | Desconocido | Cía. Filipinas |
| 1787 | Pasajes | Lancha pesca | R. Santos de Zubieche | Desconocido |
| 1790 | Pasajes | Quechemarín | Desconocido | Cía. Filipinas |
| 1792 | Berrachocoa | Bergantín | Ramón de Aizpúrua | E. Saenz Pardo |
| 1796 | Berrachocoa | Fragatas (2) | Desconocido | Cía. Filipinas |
| 1796 | Pasajes | Gabarras (2) | Desconocido | Desconocido |
| 1798 | Rentería | Lanchas pesca (6) | Desconocido | Villa Rentería |

*Cuando en la columna de astillero aparece la denominación de Pasajes es porque en la documentación no viene especificado las instalaciones concretas en las que se labró o labraron la unidad o unidades en cuestión.
* Estos navíos para la Real Armada se fabricaron bajo la supervisión y dirección de D. Antonio de Gaztañeta.
Fuentes: A.P.N.G.; A.G.O.; A.M.R.; A.M.P.; A.G.I.; A.G.S.; A.G.M; M.N.; SEOANE Y FERRER: Op. Cit; PEREZ MALLAINA BUENO, P.E.: Op. cit.; VARIOS autores: El buque en la Armada Española; y ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799)"

### 4.2.3. La cuenca del Oria[37]

El siglo XVIII podría decirse que fue el siglo de la "reconversión" de la industria naval del Oria. Con el nuevo siglo los astilleros del Oria se enfrentaban al problema de perder a su principal cliente y fuente de financiación: el Estado. Ante esta coyuntura adversa y para evitar el estallido de una crisis en el sector, los astilleros del Oria y, muy especialmente, el de la Ribera de Orio, diversificaron su producción y la orientaron, no sólo a satisfacer las necesidades y la demanda de la Real Armada, sino también las de los comerciantes, pescadores, armadores y transportistas. Ello permitió que las factorías del Oria pudieran mantener unos ritmos de producción similares a los de la centuria anterior; y en el caso del de la Ribera de Orio, incluso superiores[38].

[37] Véase gráfico nº 4

[38] ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "Trayectoria histórica de la industria naval del Oria", pp. 34 y ss.

Los efectos postivos de esta "reconversión" no fueron inmediatos, sino que comenzaron a manifestarse a partir de la firma del Tratado de Utrecht. No obstante, en estos trece años y dadas las circunstancias derivadas de la guerra, las gradas del Oria mantuvieron un ritmo de producción bastante notable: cuando menos trabajaron en la manufactura de 8 unidades. Además, Dos de estos barcos se fabricaron por encargo de la Corona. Se trata de la *Capitana* y la *Almiranta* que Francisco de Necolalde Zavaleta, Superintendente de Fábricas Reales y Plantíos de Gipuzkoa, hizo construir en los astilleros de Mápil para la Flota de la Nueva España el año 1700. Estos dos galeones debido a su gran tonelaje, -1200 Tns. cada uno-, tuvieron que ser trasladados en lastre hasta el Puerto de Pasajes para aparejarlos y terminar su pertrechamiento[39].

La construcción de las otras seis embarcaciones tuvieron como único denominador común su financiación con capitales privados, dado que éstas resultaron tener características y tonelajes muy diversos. La primera de estas unidades fue la fragatilla armada al corso *San Esteban* (60-70 Tns.) que el constructor oriotarra Thomás de Miranda hizo para el donostiarra Esteban de Ezcurechea en 1706[40]. Tuvieron que pasar otros dos años para que las factorías del Oria volvieran a ser utilizadas por los particulares para la construcción de nuevas unidades navales. Y en esta ocasión, el *Astillero de la Ribera de Orio* fue el elegido para poner la quilla de tres de los barcos construídos en la Provincia en ese año: la nao que hizo Simón de Zelarain[41]; el navío Nuestra *Señora de la Concepción y San José* fabricado para el comerciante afincado en Cádiz Andrés Martínez de Murguía[42]; y el patache de 20 codos de quilla que construyó el maestro Miranda[43]. Al año siguiente, las gradas de esta factoría fueron requeridas por Juan Bauptista de Agote para la labra de una chalupa[44]; y por Thomás de Miranda para realizar un navío de 24 codos de quilla para Sebastián de Darreche (vecino de Hendaya-Francia)[45].

---

39 A.G.I.: Indiferente 2514, libro 5º

40 A.H.P.G.; 3/1879, fols. 11-15

41 Ibidem, fols. 30-31

42 Agradezco a Cruz Apeztegui la cesión de este dato del Archico General de Indias.

43 A.M.O.: Libros de actas municipales, C-219. Acuerdo de 1 de Noviembre de 1708

44 Ibidem. Acuerdo de 10 de noviembre de 1709

45 A.H.P.G.: 3/1879, fols. 65-66

Esta política de compaginar la fábrica de navíos para la Real Armada con la elaboración de embarcaciones para los particulares continuó en los años siguientes a la firma del Tratado de Utrecht. Finalizada la guerra, Patiño en colaboración directa con Antonio de Gaztañeta fabricó en los astilleros del Oria, además de las tres unidades que hemos mencionado para Pasajes, los *navíos de línea San Luis, San Fernando*, y *San Phelipe el Real*. Estas fábricas se se hicieron a través de la aprobación de dos *asientos*: uno con Gerónimo de Echeveste para la la labra de una de estas unidades. Y el otro, con Joseph de Yriberri para la manufactura de las otras dos restantes. Dado el gran porte de estos barcos tuvieron que ser trasladados hasta Pasajes para hacerles las labores de jarcias, arboladuras, aparejamiento y demás avituallamiento[46].

Por estas mismas fechas, las atarazanas de Orio estuvieron trabajando en la construcción de otros tres vasos: los dos pataches para el comercio de cabotaje que Miranda fabricó para Antonio de Barcena[47] y Andrés de Plaza[48]; y la nao que Matheo de Mélida y Pedro de Muguertegui ordenaron construir para el transporte de tabla y madera entre los puertos de Orio, Zumaya y San Sebastián[49].

A partir de 1715 y hasta 1748, la actividad de estos astilleros sufrió un cambio total. En el transcurso de estas casi cuatro décadas la producción decayó sensiblemente en todos los astilleros del Oria ante la interrupción de los pedidos de la Corona y por la escasa demanda de los particulares. La crisis que vivieron las factorías del Oria no constituyeron un hecho aislado dentro de la industria naval guipuzcoana, pero presentó una diferencia con respecto a ésta: la crisis en el Oria comenzó cuando el sector naval guipuzcoano aún contaba con una cartera de pedidos nada desdenable, por lo que fue una crisis más intensa y larga[50]. En estas décadas la inactividad fue lo que caracterizó a las gradas del Oria, puesto que tan sólo se han localizado noticias de la fabricación de cuatro barcos: una nao y una chalupa en el decenio de los veinte[51]; el navío *La amistad* del bilbaíno

---

46 A.H.P.G: 3/2501

47 A.H.P.G.: 3/1880, fols. 61-62

48 A.H.P.G.: 2/2678, fol. 139

49 A.H.P.G.: 3/1881, fols. 59-60

50 Véase gráfico 1

51 A.H.P.G.: 3/1882, fols. 84-85; y 3/1883, fols. 48-49

Francisco de Yturbe y Catarain (sic) en 1738[52]; y diez años después, la lancha para el acarreo de hierro que Francisco de Larragoien hizo para su convecino Miguel de Areizaga[53].

Tras estos años fatales para la industria del Oria, se inició una lenta recuperación de la actividad de estas gradas. Los agentes del restablecimiento de la actividad fueron de nuevo los pedidos de la Corona y de los particulares. Al igual que otras instalaciones navales guipuzcoanas, los astilleros del Oria pudieron favorecerse de las medidas excepcionales que adoptó Ensenada para evitar que su ambicioso programa naval fracasara. Así, entre 1750 y 1752 los astilleros del Oria fabricaron 8 lanchones y doce lanchas para los navíos de guerra que se estaban construyendo en el Arsenal de El Ferrol; así como otros bajeles para la conducción de maderas y pertrechos a los arsenales gallegos[54]. Por estas mismas fechas, también los particulares comenzaron a demandar nuevas unidades para el comercio de cabotaje y el transporte de hierro y madera.

Sin embargo, entre 1755 y 1775 la producción de barcos en el Oria nuevamente quedará interrumpida ante la carencia total de pedidos, curisosamente en el momento en el que se estaba gestando la expansión del sector naval guipuzcoano. La promulación de la Ley de Libre Comercio de 1778 parece que incidió positivamente en la industria naval del Oria, dado que en este preciso momento la producción de buques se reanudará tímidamente en las gradas de Orio, Arratola y Usúrbil gracias a la construcción de barcos para la pesca, comercio de cabotaje, y transporte del hierro y productos metálicos con capitales de procedencia guipuzcoana y vizcaína. Así, entre 1778 y 1788, estas factorías labraron cuando menos 9 unidades, entre los caben citarse a modo de ejemplo: la lancha que en 1775 hizo Azpillaga para el vecino de Fuenterrabía Andrés de Salcedo[55]; el bergantín *San Joseph y San Antonio* (54-56 Tns), y el navío *San Juan y las Animas* fabricados en las gradas de Arratola entre 1782-83[56]; el navío *San Judas Tadeo* (350 Tns.) que

---

52 A.H.P.G.: 2/3173, fols. 302-304

53 A.H.P.G.: 3/1898, fols. 12-15

54 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799), pp. 28 y ss.

55 A.H.P.G.: 3/1923, fols. 30-31

56 A.H.P.G.: 3/1931, fols. 101-102

Joaquín de Gaztañaga hizo para el donostiarra Juachín de Gaode[57]; o el bergantín *Nuestra Señora del Carmen* botado en Aya el año 1788[58], entre otros.

Entregado este último bergantín, los astilleros del Oria entrarán en una fase recesiva que se prolongará hasta principios del siglo XIX. Esta tuvo como origen la recesión económica general del País Vasco y, en particular, la crisis del comercio.

-Cuadro 5: Producción en el Oria

| AÑO | ASTILLERO | TIPOLOGIA | CONSTRUCTOR/ASENTISTA | PROPIETARIO |
|---|---|---|---|---|
| 1700 | Mápil | Capitana y Almiranta | Fco. de Necolalde | El Rey |
| 1706 | Orio | Fragata corso | T. de Miranda | E. de Ezcurrechea |
| 1708 | Orio | Nao | S. de Zelarain | Desconocido |
| 1708 | Orio | Navio | Desconocido | A. Martínez de Murguia |
| 1708 | Orio | Patache | T. de Miranda | Desconocido |
| 1709 | Orio | Navio | T. de Miranda | S. de Darreche |
| 1709 | Orio | Chalupa | J.B. Agote | Desconocido |
| 1713 | Orio | Navios (2) | J. de Iriberri* | El Rey |
| 1713 | Orio | Navio | G. de Echeveste* | El Rey |
| 1714 | Orio | Patache | T. de Miranda | A. de Barcena |
| 1715 | Orio | Navio | T. de Miranda | A. de Plaza |
| 1715 | Orio | Nao | Desconocido | M. Melida-P. Muguertegui |
| 1721 | Orio | Nao | S. de Zelarain | Desconocido |
| 1726 | Orio | Chalupa | A. de Azpillaga | M. de Tarzagarai |
| 1729 | Orio | Nao ballenera | Desconocido | Desconocido |
| 1738 | Orio | Navio | J. de Arizmendi | Fco. de Iturbe |
| 1748 | Orio | Lancha acarreo hierro | Fco. Larragoien | M. de Areizaga |
| 1750 | Orio | Lanchones (2) | J. de Lerchundi | M. de Arazpide |
| 1750 | Orio | Embarcaciones (3) | Desconocido | Desconocido |
| 1750 | Orio | Bajel | J. de Arizmendi | J.A. de Yunibarbia |
| 1750 | Mápil | Bajeles conducción madera | Desconocido | El Rey |
| 1751 | Orio | Navios (3) | Sagarsazu-Aizpurua | El Rey |
| 1751 | Orio | Patache | Fco. Sagarsasu | Desconocido |
| 1752 | Orio | 12 lanchas y 6 lanchones | J. de Arizmendi | El Rey |
| 1752 | Mápil | 2 Lanchones | M. de Aizpúrua | El Rey |
| 1755 | Orio | Lancha | Fco. Aspillaga | J. de Achútegui |
| 1771 | Orio | Navio marchante | J. M. Aizpurua | Fco. Gonzalorena |
| 1773 | Mápil | Fragata | Desconocido | Desconocido |

57 A.H.P.G.: 3/1930, fol. 67

58 A.H.P.G.: 2/1417, fols. 103-105

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1775 | Orio | Lancha | Fco. Aspiliaga-<br>J.A. Elorriaga-<br>J.B. Aróstegui | A. de Salcedo |
| 1775 | Orio | Casco navío | J.J. Gaztañaga | A. Taste-G. Burgue |
| 1778 | Orio | Gabarra | Desconocido | J. de Arizaendi |
| 1778 | Aguinaga | Fragatas guerra (2) | J. M. Aizpurua | El Rey |
| 1781 | Usúrbil | Navío | J. M. Aizpurua | Desconocido |
| 1782 | Orio | Navío | J. J. Gaztañaga | J. de Gaodo |
| 1782 | Arratoia | Bergantín | J. A. Elorriaga | J.A. de Guilisasti |
| 1783 | Arratoia | Navío | J. A. Elorriaga | J.A. de Guilisasti |
| 1787 | Orio | Bergantín | V. de Segura | |
| 1788 | Arratoia | Bergantín | Desconocido | Vda. Guilisasti-<br>J.J.Yturri-<br>J.A. Andraca |

*Navíos fabricados bajo la dirección y supervisión de Don Antonio de Gaztañeta

Fuentes: A.H.P.G.; A.G.G.; A.M.O.; A.M.C.; A.G.I.; y ODRIOZOLA GYARBIDE, M.L.: "Trayectoria histórica de la industria naval del Oria"

### 4.2.4. Zarauz

El astillero de Zarauz es uno de los centros navales guipuzcoanos que mayores problemas presenta a la hora de poder cuantificar su producción. Estas gradas estuvieron especializadas en la construcción de chalupas y lanchas de pesca; es decir, unidades de pequeño tamaño que para su construcción las partes interesadas rara vez solían firmar algún tipo contrato notarial. La constancia documental de estos barcos tan sólo puede obtenerse a través de los libros de ayuntamiento, que en este caso, tal y como se ha indicado anteriormente, no han podido llegar hasta nosotros. Por esta razon, los datos que podemos aportar en este epígrafe pueden ofrecer una imagen distorsionada de la realidad que vivió esta factoría en el siglo XVIII. Sin embargo, lo que es incuestionable es el gran renombre que alcazaron las lanchas fabricadas en Zarauz, no sólo por su peculiar diseño sino también, y esto es lo más importante, por el buen comportamiento que resultaban tener en el mar.

La primera referencia sobre la construcción de estas unidades data del otoño de 1715. Por este documento sabemos que el constructor zarauztarra Francisco de Elcano labró para la viuda y vecina de Ondárroa Doña Lucía de

Rentería un barco para la pesca del besugo y la merluza para el día de Santa Catalina (25 de noviembre)[59].

Las siguientes noticias sobre la fabricación de nuevas chalupas datan de los años 1745 y 1753. En ambos casos, la información es muy escueta y tan sólo nos permite tener certeza de la fábrica de estos vasos. Para la primera de las unidades ni tan siquiera se sabe con seguridad quien fue el carpintero encargado de su fábrica; los indicios documentales nos inducen a pesar que fue Luis de Manterola. En 1753, parece ser que en el astillero de Zarauz se estuvo trabajando en la labra de más de una chalupa, pero desconocemos el número exacto. Estas obras corrieron a cargo del constructor de chalupas Ygnacio de Eznal, quien tuvo que adquirir parte del maderamen necesario en la villa de Cestona[60].

Tendrán que pasar más de veinte años para poder constatar la producción de una nueva unidad en Zarauz. Se trata de la lancha de pesquera que el mismo Eznal hizo para un tal Juan de Zugasti el año 1775. En lo que restaba de siglo, parece ser que tan sólo se escrituró la manufactura de una lancha grande de pesca: la que Lázaro de Manterola hizo por orden de los zauztarras Fausto de Azcue y Manuel de Echave, y por el importe total de 2.991 Reales de vellón y 17 maravedies, en 1791[61].

Como puede desprenderse, las noticias sobre la producción en Zarauz son muy escasas y parcas, y difícilmente pueden acercarnos a conocer la actividad que registraron estas gradas en el período que ocupa nuestro estudio.

---

59 A.H.P.G.: 2/3155, fol. 91

60 Por acuerdo de 14 de septiembre de 1753 sabemos que Ignacio de Eznal adquirió de los montes concejiles de Cestona 30 piezas de árboles robles para genoles mayores y menores. (A.M.C.: Libros de actas municipales, libro 78)

61 A.H.P.G.:2/3234, fols. 242-47

-Cuadro 6: Actividad del astillero de Zarauz

| AÑO | TIPOLOGIA | CONSTRUCTOR | PROPIETARIO |
|---|---|---|---|
| 1715 | Barco pesca | Francisco de Elcano | Lucia de Renteria |
| 1745 | Chalupa | Luis de Manterola? | Desconocido |
| 1753 | Chalupas (?) | Ygnacio de Eznal | Desconocido |
| 1775 | Lancha | Ygnacio de Eznal | Juan Zugasti |
| 1791 | Chalupa bezuguera | Lázaro de Manterola | F. Azcue-M. de Echabe |

Fuentes: A.H.P.G.; y A.M.C.

4.2.5. Zumaya

El siglo XVIII marcó el inicio de un cambio sustancial en el sector naval de Zumaya. Estos astilleros, a diferencia de centurias precedentes, dejaron de ser los principales centros de construcción de bajeles para el comercio de cabotaje, en favor del astillero particular de Astigarribia. Esto tuvo como consecuencia un descenso lento, pero progresivo, de la actividad de estas gradas alcanzando uno de sus mínimos históricos. En esta centuria, tan sólo se han localizado noticias de la construcción de quince embarcaciones y de la reparación de otras doce[62], lo que ya nos da una idea de la baja actividad de estos astilleros.

Cuatro de estos navíos se labraron entre 1703 y 1717. El primero de ellos fue el patache *Nuestra Señora de Iciar* y su batel que los maestros constructores Lorenzo de Agote y Antonio de Arriola fabricaron para Embil y compañía[63]. Pese a que la escritura de construcción del bajel se firmó en la primavera de 1702, sus obras no comenzaron hasta el mes marzo del año siguiente. Esto no solía ser lo usual en este tipo de escrituras pero, en el caso que nos ocupa, posiblemente esta actuación se debió a que en la Villa no había maderamen cortado y preparado para la construcción de navíos. Por lo que sus propietarios, como medida de precaución y para no arriesgar la

62 Véase cuadro nº 7

63 El Capitán Ignacio de Embil (vecino de Cestona) era propietario del 50% de la embarcación, Antonio de Muguerza (alcalde ordinario de Zumaya) de 1/4; y Francisco de Sorarte (vecino de Deva), de la otra cuarta parte restante. (A.H.P.G.: 2/3467, fol. 29)

calidad y durabilidad del patache, dispusieron en una de la cláusulas de la escritura que las cortas del maderamen no se hicieran hasta el cuarto menguante de noviembre[64].

Cinco años más tarde, los constructores Lorenzo y Joseph de Agote fueron contratados por los Thomás y Juan de Garramuño [vecinos de Plencia (Bizkaia)], y Miguel de Ordeñana (vecino de Bilbao) para que les manufacturaran un patache para el comercio de cabotaje[65]. Tuvieron que pasar otros siete años para que los astilleros de Zumaya trabajaran en la fábrica de un nuevo barco. En esta ocasión, los capitales para el sufragio de los gastos de esta obra nuevamente provinieron de la vecina provincia de Bizkaia. El cliente fue el vecino de Musquiz Agustín de LLano que, por el mes de Julio de 1715, encargó al maestre zumaiarra Antonio de Arriola la labra de un navío de cubierta corrida de proa a popa, y de 22 de codos de quilla; 8 de manga, 4 codos y 1/6 de plan; y 4 codos de puntal y de cinta[66]. Dos años después, el maestre Antonio de Arriola nuevamente fue contratado por otro vizcaíno, el Capitán Joseph de Hormaza (vecino de Santurce), para la fabricación de un casco de navío. El constructor Arriola convino con Martín de Uría Nafarrondo, -representante del Capitán Hormaza-, en hacerlo de idénticas medidas al que había fabricado para los comerciantes vizcaínos Nicolás del Barco y Antonio de Castaños, pero con la introducción de unas pequeñas variantes[67].

---

64 El *Nuestra Señora de Iciar*, fue un patache que 26 codos de quilla limpia; 9 codos menos 1/4 de manga; y 4 codos de puntal, que para poder ser "arqueado en corso", -operación realizada en el Puerto de Pasajes-, se construyó "con su alcázar hasta el palo mayor y castillete de proa; su cavestante y molinete de nogal; con los barrotes de las gavias y sobreletes de ambos palos; mesas de la bencadura y su timón puesto en toda forma; con la burlacama entre la carlinga del trinquete y de cubierta de manera que abrace a los dos costados con tres cavillas de fierro; con su branque y falca a una con su batel (...)". (Ibidem)

65 A.H.P.G.: 2/3473, fols. 59-60

66 A.H.P.G.: 2/3469, fols. 269-271

67 1. La madera que debía de ir por debajo de las cintas sería de mayor espesor.

2. La madera a emplearse debía de ser de entera satisfacción del Capitán Hormaza.

3. La tabla a utilizarse sería de nueve en codo.

4. Por último, en la primera y segunda cubierta el casco del navío debía de llevar doce baos. (A.H.P.G.: 2/3482, fols. 73-75)

Además de los barcos a los que hemos hecho referecia en las líneas anteriores, en las dos primeras décadas del mil setecientos las gradas de la Villa trabajaron en la reparación y composición del "barco del pasaje".

Las décadas de los años 20, 30 y 40 fueron de total inactividad para los astilleros zumaiarras. Las secuelas de la guerra y las sucesivas levas de marinería de los Borbones, así como la fundación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas fueron los principales agentes de la decadencia del sector naval de la Villa. Por una parte, las levas de marinería y el masivo enrolamiento de los marineros, calafates y carpinteros de ribera en los navíos de la Guipuzcoana de Caracas dejaron a la Villa sin la suficiente mano obra de cualificada en el arte de la construcción naval. Y por otra, con la Guipuzcoana los astilleros zumaiarras perdieron uno de sus principales mercados: la construcción de medianas embarcaciones para el transporte y comercio del hierro vasco hasta los puertos andaluces para su posterior embarque en los galeones de las Flotas de Indias[68]. Resultado de todo ello fue, que en el transcurso de más de 30 años en las instalaciones navales de Zumaya tan sólo se haya constatado la fábrica de una pequeña "ala" junto a la Casa del Hospital[69].

Tras la construcción de este pequeño barco, pasaron más de 20 años para que los astilleros de Zumaya trabajaran en la fábrica de una nueva unidad. En 1752 el maestro constructor de Plencia (Bizkaia) Gabriel de Oñate labró en el *Astillero de la Ribera*, por comisión de Antonio de Alzolaras (vecino de Zumaya) y a cuenta de los debatarras Antonio de Aldazabal y Joseph de Balzola, el navío *San Antonio* (61'5 Tns.)[70]. Unos años más tarde, Joseph de Balzola (vecino de Deva) hizo para Martín de Andraca (vecino de Plencia) el navío *Real Jorge y Santa Theresa de Jesús*[71].

Una vez finalizadas las obras de este barco, los astilleros de Zumaya perdieron a sus últimos clientes: los comerciantes de hierro. A partir de este momento y en lo que restaba de siglo, los astilleros de la Villa tan

---

68 Para más información y detalles sobre el tema véase GARATE OJANGUREN, Montserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*.

69 A.H.P.G.: 2/3494, fols. 107-108

70 A.H.P.G.: 2/3531, s.f.

71 A.H.P.G.: 2/617, fols. 476-478

sólo estuvieron ocupados en la construcción y reparación del "barco del pasaje"[72] y en la manufactura de otras tres pequeñas unidades. Las obras del primero de estos tres vasos comenzaron en el año 1768, y para ello se utilizaron maderas de un monte que la Villa de Zumaya explotaba mancomunadamente con el municipio vecino de Deba[73]. Casi 20 años más tarde, Francisco de Eznal inició la labra de una lancha, posiblemente en el astillero de Bedua[74]. Y el tercero y último de estos barcos, fue fabricado por el zumaiarra José Antonio Gómez el año 1799. Se trata de la lancha *San José* (10 Tns.) que hizo para él y sus socios Antonio de Aldabalde (presbítero), Ignacio de Sorasu y José de Mancisidor[75].

Por lo tanto, la producción de navíos en Zumaya fue muy limitada; y además, ésta se desarrolló esencialmente en el primer tercio del siglo. A partir de este instante, la falta de actividad fue lo que caracterizó a la industria naval de Zumaya. La construcción de navíos en estas atarazanas llegó a tal grado de decadencia que, entre las respuestas del Ayuntamiento al cuestionario de la Real Academia de la Historia de Madrid del año 1785, esta actividad ni tan siquiera fue mencionada como una de las ocupaciones secundarias de sus vecinos[76].

---

72 La villa de Zumaya encargó la construcción de un nuevo barco del pasaje en los años 1768, 1780 y 1791 y el zumaiarra Joaquín de Urbieta fue el maestre constructor encargado de la fábrica de dos estas unidades.

73 A.M.Z.: Actas municipales, libro 69 (1766-1794), p. 20

74 A.M.C.: Actas municipales, libro 80 (1773-1806)

75 A.H.P.G.: 3/21, fols. 171 y ss.

76 A.G.G: JD IM Apéndice "Indice Munita" 000468 y TELLECHEA IDIGORAS, José Ignacio: *Zumaia hace doscientos Años*; Ayuntamiento de Zumaia, Zumaia 1986.

Cuadro 7: Actividad en las gradas de Zumaya

| AÑO | TIPOLOGIA | CONSTRUCTOR | PROPIETARIO |
|---|---|---|---|
| 1703 | Patache | L. Agote-A. Arriola | I. Embil-A. Muguerza-Fco. Sorarte |
| 1704 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1705 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1708 | Navío | Lorenzo y Joseph Agote | Thomás y Juan Garramuño Miguel de Ordeñana |
| 1714 | Barco pasaje | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1715 | Navío | Antonio de Arriola | Agustín Llano |
| 1717 | Navío (casco) | Antonio de Arriola | Joseph de Hormaza |
| 1726 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1731 | Ala | Desconocido | Nicolás de Galarreta |
| 1731 | Barco pasaje | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1735 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1752 | Navío | A. Arriola-G. de Oñate | A. Aldazabal-J. Balzola |
| 1755 | Barco pasaje | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1758 | Navío | Joseph de Balzola | M. de Andraca-J. de Arrate |
| 1768 | Barco pasaje | Joaquín de Urbieta | Villa de Zumaya |
| 1778 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1780 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1780 | Barco pasaje | Joaquín de Urbieta | Villa de Zumaya |
| 1784 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1786 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1787 | Lancha | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1791 | Barco pasaje | Prudencio el de Zarauz | Villa de Zumaya |
| 1793 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1796 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1797 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1799 | Barco pasaje* | Desconocido | Villa de Zumaya |
| 1799 | Lancha | J.A. Gómez | J.A. Gómez-A. Aldabalde-I. Sorasu-J. Mancisidor |

*Trabajos de composición

Fuentes: A.M.Z.; A.M.C.; y A.H.P.G.

4.2.6. Deva

La producción de las factorías navales de Deva en el siglo XVIII fue bastante limitada y un tanto irregular. Pese a que la actividad de estas gradas estuvo orientada a satisfacer las necesidades del mercado local, ésta presentó una evolución en el tiempo bastante pareja a la que tuvieron los astilleros mutricuarras: en uno y en otro puerto la inactividad y el estado de abandono fue lo que caracterizó a sus astilleros en la primera mitad del

siglo. En ambos casos, el resurgimiento del sector vino a partir de mediados del decenio de 1750.

Durante la primera mitad del siglo, los astilleros de Deva tan sólo fabricaron una unidad: el barco del pasaje utilizado en la desembocadura de la ría. Las obras del barco duraron alrededor de 22 días y para su fábrica tan sólo se contrató al maestro constructor Miguel de Muttiozabal y a otros cuatro carpinterios de ribera (Agustín de Areizaga, Carlos de Ussobiaga, Nicolás de Galarreta y Antonio de Burgoa). Por lo tanto, la producción en estos años tan sólo fue testimonial e irrelevante[77].

La situación descrita varió algo en la segunda mitad del siglo XVIII; sin embargo, la producción en las gradas debatarras se vio constantemente interrumpida. Esta nueva etapa de tímida recuperación del sector se inauguró el año 1753 con la construcción de cuatro chalupas, -unas para la pesca y otras para la conducción del hierro-, alcanzándose con ello en este puerto la cota máxima de producción de la centuria. Tras la manufactura de estas unidades, la actividad de las atarazas debatarrras quedó paralizada durante la siguiente década, fecha en la que se labraron las chalupas de Juan Domingo de Guizarnotegui y María Josefa de Alcorta[78]. En los tres lustros siguientes, aunque el volumen de la producción fue bastante insignificante, es de resaltar que éste tuvo un reparto más regular en el tiempo. En estos quince años, las factorías de Deva trabajaron en la manufactura de 5 vasos y en las obras de carena y reparación del barco del pasaje. Sin embargo, en los años posteriores y especialmente a partir de 1777 los astilleros debatarras tan sólo fueron requeridos para la realización de tres pequeñas unidades. En 1784, por Juan Juan Joseph de Emasabel para la fábrica de una chalupa. En 1791, por Agustín de Unanue para la construcción de un batel. Y finalmente en 1799, para la hacer una nueva chalupa, esta vez a cargo del debatarra Manuel de Ostolaza[79].

La escasa producción que tuvieron estas factorías en el mil setecientos, nos revela, por una parte, que en la primera mitad del siglo estas gradas se

---

77 A.H.P.G.: 1/2705, fol. 3

78 A.M.D.: Actas municipales (1762-1770), s.f. Acuerdo de 4 de diciembre de 1763

79 A.M.D.: Actas municipales de 1770-1786, 1786-1794 y 1794-1810

mantuvieron totalmente ajenas a la dinámica general de la industria naval de la Provincia. Y por otra, que en la segunda mitad esta situación de alguna manera cambió dado que el período de mayor prosperidad en Deva se dio en los años máximo esplendor del sector naval guipuzcoano[80]. No obstante, esta etapa estuvo presidida por la construcción de un corto número de unidades y, además, de poco tonelaje.

-Cuadro 8: Producción en el centro naval de Deva

| AÑO | TIPOLOGIA | CONSTRUCTOR | PROPIETARIO |
|---|---|---|---|
| 1747 | Barco pasaje | Miguel de Muttiozaval | Villa de Deva |
| 1753 | Chalupa | Desconocido | M. Josefa Alcorta |
| 1753 | Chalupa | Desconocido | Diego de Agote |
| 1753 | Chalupa | Desconocido | Ygnacio de Zamasabel |
| 1753 | Chalupa | Desconocido | Rosa de Rivero |
| 1763 | Chalupas (2) | Desconocido | J. Guizarnotegui-<br>M. Josefa Alcorta |
| 1765 | Navío | J.Y. Bustinzuria-Alzolaras | Desconocido |
| 1768 | Chalupa | Antonio de Alzolaras | Desconocido |
| 1771 | Barco | Desconocido | Joseph de Ybarra |
| 1775 | Barco pasaje* | Desconocido | Villas de Deva y<br>Motrico |
| 1776 | Chalupa | Desconocido | Ygnacio de Zigaran |
| 1777 | Chalupa | Desconocido | Frco. de Zubizarreta |
| 1784 | Chalupa | Desconocido | Juan J. de Zamasabel |
| 1791 | Batel | Desconocido | Agustín de Unanue |
| 1799 | Chalupa | Desconocido | Manuel de Ostolaza |

*Obras de reparación
Fuentes: A.M.D.; y A.H.P.G.

4.2.7. Motrico

La producción del centro naval de Motrico presentó un comportamiento y evolución un tanto ajenos a los derroteros económicos de la Provincia y bastante vinculados a los del Señorío. Las razones de ello pueden ser varias, pero quizá una de las de mayor peso específico sea la proximidad geográfica. El hecho que Motrico fuera, y sea, el municipio costero más

80 Véase gráfico nº 5

próximo al Señorío; y el que las comunicaciones con la provincia vecina fueran mejores y más fáciles que con los centros neurálgicos guipuzcoanos, parece que fue determinante para que Motrico optara por satisfacer las necesidades de un mercado insuficientemente abastecido: el de los comerciantes y transportistas de hierro vizcaínos[81].

No obstante, esta "especialización" de Motrico en la producción de unidades para el comercio de cabotaje y el transporte de productos metálicos, no fue resultado de un programa tendente a recuperar una de las actividades que secularmente se habían desarrollado en el municipio; sino que más bien, fue fruto de la osadía del constructor mutricuarra Juan Ignacio de Ulacía por conquistar un mercado que anteriormente había estado vetado para los astilleros de su pueblo[82]. Ello nos explica por qué Motrico no emergió como centro clave de la industria naval guipuzcoana hasta la segunda mitad del siglo XVIII; y por qué la producción de estas gradas presentó una clara dicotomía en la primera y segunda mitad del siglo.

La actividad en las gradas mutricuarras fue nula en la primera mitad del siglo debido posiblemente a que su producción estuvo orentada a un mercado muy restringido, y que además atravesaba serios apuros económicos: el de los pescadores afincados en el municipio. Así, en estos decenios tan sólo se han podido contabilizar la fábrica de tres chalupas pesqueras en los años 1718, 1731 y 1732[83].

Los primeros visos de recuperación de la industria naval mutricuarra comenzaron a darse en el primer lustro de 1750 con la construcción de navíos con capitales privados y públicos. En estos años estos astilleros cuando menos trabajaron en la manufactura de una chalupa; tres lanchones para los navíos del Rey; y el barco del pasaje que la Villa tenía en mancomunidad con Deva. No obstante, esta tímida reactivación del sector de la construcción de navíos mutricuarra no estuvo acompañada por cambios en la orientación de la

---

81 Véase gráfico nº 6

82 Recuérdese que durante el siglo XVII y parte del XVIII la producción de unidades para estos menesteres y con capitales procedentes de Bizkaia había estado controlada en Gipuzkoa mayoritariamente por los astilleros y constructoras navales de Zumaya.

83 A.H.P.G.: 1/2682, fols. 33-33; y A.M.M.: Libros de Actas de Sesiones (1730-1745), fols. 39 y 59

producción que permitieran la tan neceasaria e inaplazable renovación del sector.

Tuvieron que pasar otros tres años más para que se gestaran los primeros pasos de la "reconversión" de la producción en las factorías de Motrico. Esta "reconversión" no afectó a todas las instalaciones de la Villa, sino que estuvo localizada tan sólo en las gradas particulares de Astigarribia. Su artífice fue, tal y como hemos dicho, el constructor y empresario mutricuarra Juan Ignacio de Ulacia, quien optó por aplicar una fórmula que no era nueva del todo: especializar la producción de esta atarazana en unos pocos tipos de barcos, pero, -y aquí está la diferencia-, con criterios empresariales. Es decir, barcos que tuvieran una demanda mayor a la oferta; y que fueran competitivos en el mercado, tanto por su calidad como por sus precios. Así, Ulacia encaminó su producción a satisfacer las necesidades de un mercado que le era un tanto desconocido y nuevo: el de los armadores, comerciantes y transportistas de hierro vizcaínos. Los resultados de esta política empresarial fueron verdaderamente espectaculares, puesto que entre 1758 y 1786 Ulacia llegó a absorber en la Provincia más del 90% de esta producción; y convirtió a Motrico en uno de los pilares de la industria naval guipuzcoana.

Este período de fuerte crecimiento y expansión, se inauguró en 1758 con la construcción de un patache para el vecino de Ea Pedro Martín de Urteaga[84]. Tras la manufactura de esta unidad Ulacía construyó hasta 1786 otros 25 vasos más, casi todos ellos para inversores de las localidades vizcaínas de Ea, Plencia, Górliz, Mundaca, Busturia y Somorrostro. Es decir, fabricó una media de casi una embarcación al año. Paralelamente, el astillero municipal de Motrico estuvo ocupado en la manufactura de unas cuantas chalupas para la pesca; y varias gabarras y barcos para el pasaje. Esta importante cartera de pedidos elevaron a Motrico al rango de "segundo gran centro productor de navíos" de Gipuzkoa, tanto por el número de barcos botados como por el volumen de toneladas fabricadas.

Si bien la prosperidad fue la nota dominante en el ínterin comprendido entre 1758 y 1786, conviene reseñar que el ritmo de producción de las gradas

---

84 A.H.P.G.: 2/2133, s.f. (Escritura de 5 de Enero de 1758)

mutricuarras no fue homogéneo, sino que experimentó diversas oscilaciones, pudiéndose establecer unos máximos y unos mínimos. Los mayores índices de actividad se registraron en los años 1786 con la realización de cinco naves[85]; en 1784 con la labra de cuatro unidades[86]; en 1763 y 1783 con la construcción de tres barcos; y 1759, 1767, 1771, 1775, 1781, 1782 y 1786 con la manufactura de dos barcos[87]. Y las cotas mínimas en los años 1760, 1762, 1764, 1769, 1774 y 1778, ya que durante estos años no se fabricó ninguna embarcación.

Este período de florecimiento de la industria naval mutricuarra concluyó en el momento en el que la producción de los astilleros habían alcanzado su máximo: en 1786. Parece que esta brusca interrupción de la actividad estuvo íntimamente ligada al fallecimiento del constructor Ulacia y a la falta de nuevos empresarios que continuran con la labor iniciada por aquél. Así, en lo que restaba de siglo, las factorías de Motrico tan sólo fabricaron dos pequeñas unidades para la pesca y el sector entró en una profunda y larga crisis que se prolongó durante años.

---

85 Dos de estos barcos fueron labrados por Ulacia en Astigarribia. Se trata del patache *San Ygnacio y las Animas* que hizo para el vecino de Mundaca Ignacio de Naveran; y del patache *Nuestra Señora de la Asumpción* propiedad de Juan de Goitia. (A.H.P.G.: I/2754, fols. 46-47; y 78-79)

86 Conviene resaltarse que tres de estos barcos fueron realizados en las instalaciones de Astigarribia por Ulacia. Los destinatarios de estas unidades fueron todos ellos personas afincadas en el Señorio; y todos ellos solicitaron a Ulacia la construcción de unidades de similares dimensiones y caracteristicas.Es decir, vasos cuya quilla oscilaba entre los 21 y 22 1/2 codos, y 7 y 8 1/4 codos de manga. (A.H.P.G.: I/2753, fols. 10-11, 16-19 y 76-77)

87 Véase cuadro nº 9

## Cuadro 9: Actividad en el centro de naval de Motrico

| AÑO | ASTILLERO | TIPOLOGIA | CONSTRUCTOR | PROPIETARIO |
|---|---|---|---|---|
| 1718 | Motrico | Chalupa | Fco. de Elcano | Magdalena de Ariz |
| 1731 | Motrico | Chalupa | Desconocido | S. de Aguirre |
| 1732 | Motrico | Chalupa | Desconocido | P. de Echeverría |
| 1751 | Motrico | Chalupa | M. de Muthiosabal | Mª Juan de Montalbet |
| 1752 | Motrico | Lanchones (3) | R. de Murua | el Rey |
| 1753 | Motrico | Barco pasaje | Desconocido | V.Deva y Motrico |
| 1758 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | P.M. de Urteaga |
| 1759 | Astigarribia | Navío (casco) | J.I. de Ulacia | Antonio de Orbeta |
| 1759 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | Joseph de Ibarra |
| 1761 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | Mendesona-Aldape-Iriondo-Ulacia |
| 1763 | Astigarribia | Navío (casco) | J.I. de Ulacia | J.B. de Artaaoniz |
| 1763 | Astigarribia | Navío (casco) | J.I. de Ulacia | Thomás de Zuazo |
| 1763 | Motrico | Barco pasaje | Desconocido | V.Deva y Motrico |
| 1765 | Motrico | Barco pasaje | Desconocido | V. Deva y Motrico |
| 1766 | Astigarribia | Navío | Desconocido | M. de Bustaeta y cía. |
| 1767 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | Múxica-Portuondo |
| 1767 | Motrico | Barco pasaje | Desconocido | V. Deva y Motrico |
| 1768 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | M.A. de Axeo |
| 1770 | Astigarribia | Navío | J.I. de Ulacia | Olcaga-Tollechea |
| 1771 | Astigarribia | Barco comercio hierro | J.I. de Ulacia | Ezenarro-Unanue-Ybarra |
| 1771 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | Mendesona-Aldape Iriondo-Ulacia |
| 1772 | Astigarribia | Barco pasaje | J.I. de Ulacia | V. Deva y Motrico |
| 1773 | Motrico | Barco pasaje | Desconocido | V. Deva y Motrico |
| 1775 | Astigarribia | Barcos (2) | J.I. de Ulacia | Laumeta-Lusarraga |
| 1776 | Motrico | Chalupa | Desconocido | Ana Mª de Jaúregui |
| 1777 | Motrico | Chalupa | Desconocido | D. de Pellón |
| 1779 | Astigarribia | Barco | J.I. de Ulacia | Ezenarro-Unanue |
| 1780 | Astigarribia | Navío | J.I. de Ulacia | José de Arambalza |
| 1781 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | Urriola-Goitia |
| 1781 | Astigarribia | Bergantín | J.I. de Ulacia | Frco. Ruiz |
| 1782 | Astigarribia | Navío | J.I. de Ulacia | Gartis-Arteta-Urreaendi-Landa |
| 1782 | Astigarribia | Navío | J.I. de Ulacia | Belaustegui-Bazterrechea |
| 1783 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | Yrazabal-Querejzaeta-Cortázar |
| 1783 | Motrico | Chalupa | Desconocido | Joseph de Azpiazu |
| 1783 | Motrico | Chalupa pesca | Desconocido | Y. Antonio de Yausi |
| 1783 | Motrico | Barco pasaje | Desconocido | Y. Deva y Motrico |
| 1784 | Motrico | Chalupa | Desconocido | Frco. Yramategui |
| 1784 | Astigarribia | Navío | J.I. de Ulacia | Vicente Echazabal |
| 1784 | Astigarribia | Navío | J.I. de Ulacia | Thomás de Zuazo |
| 1784 | Astigarribia | Navío | J.I. de Ulacia | Arraspe-Aguirre |
| 1785 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | Palacios-Arambarri |
| 1786 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | Ignacio de Naveran |
| 1786 | Astigarribia | Patache | J.I. de Ulacia | Juan de Goitia |
| 1786 | Motrico | Chalupa | Desconocido | P. Antonio de Echea |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1786 | Motrico | Chalupa | Desconocido | Segundo Síndico |
| 1786 | Motrico | Barco pasaje | Desconocido | V. Deva y Motrico |
| 1789 | Motrico | Chalupa pesca | Desconocido | J. Antonio de Azpiazu |
| 1797 | Motrico | Lancha pesca | Desconocido | Mendicute-Azpiazu |

*Obras de composición
Fuentes: A.M.M.; y A.H.P.G.

En definitiva, la evolución de la producción en cada uno de los diferentes astilleros de la Provincia nos corrobora la tesis que ésta no siempre se ajustó a la dinámica general que tuvo el conjunto del sector de la construcción naval guipuzcoano. En este sentido, el caso más sobresaliente fue el de la factoría de Fuenterrabía, que tuvo un comportamiento totalmente opuesto al resto de las instalaciones navales de Gipuzkoa. Por un lado, sus mayores índices de producción se registraron en un período de franco estancamiento para el sector, -la Guerra de Sucesión-. Y por otro, la crisis y la inactividad de estas gradas coincidió con los años de máximo desarrollo y expansión de la industria naval guipuzcoana.

En un situación intermedia se encuentran los astilleros de Zumaya, Deva y Motrico en los que sus etapas de crecimiento y recesión económicas no siempre fueron coincidentes con las del conjunto de la industria naval guipuzcoana. Así, en el caso de Zumaya, -aunque su producción es insignificante-, los datos aportados nos demuestran que en la primera mitad del siglo el ritmo de trabajo de estas gradas se adaptó a la dinámica general del sector; y que en la segunda mitad estas factorías no fueron partícipes de los años de bonanza económica que vivió el sector. Por su parte, las gradas de Deva y Motrico vivieron unas circunstancias inversas a las descritas para Zumaya: el ritmo de trabajo y la evolución de la producción de estas factorías tan sólo se ciñieron a las directrices generales del sector a partir de 1750, con las matizaciones oportunas para el caso de Deva.

Y por último, podemos observar que el volumen y ritmo de trabajo registrado en los dos grandes centros navales de la Provincia, -el Puerto de Pasajes y la cuenca del Oria-, fueron los que de alguna manera marcaron las diferentes fases de desarrollo y estancamiento para la industria naval

guipuzcoana; y fueron los que determinaron prácticamente las fases económicas que se han señalado para el conjunto de la industria naval guipuzcoana.

Consecuentemente, podría afirmarse que los resultados aportados indican que los cambios del ritmo de trabajo en las diferentes atarazanas se debieron a circunstancias diversas, que unas veces afectaron, positiva o negativamente, al conjunto del sector; y otras, a unos pocos, o incluso a tan sólo una de las factorías, del litoral guipuzcoano.

### 4.3. La cuantificación; en torno a la producción guipuzcoana.

La cuantificación es uno los mayores problemas que presenta el estudio de la producción naval en Gipuzkoa. La destrucción del archivo del Consulado de San Sebastián; la desaparición de muchos de los fondos de los archivos municipales guipuzcoanos; la inexistencia de estadísticas o registros de los navíos fabricados o matriculados en la Provincia, o de unos escribanos de marina en Gipuzkoa; así como la no escrituración de muchas de las pequeñas unidades labradas en estos años, hacen que no podamos disponer de series completas de la producción en las distintas factorías guipuzcoanas. Este vacío, no lo podemos cubrir con los legajos depositados en los archivos de nacionales porque ellos tan sólo recogen las noticias referentes a las construcciones que se hicieron para el Estado. No obstante, y pese a las lagunas documentales apuntadas, pensamos que los datos localizados en este sentido son lo suficientemente abundantes y variados como para llegar a cuantificar, -cuando menos aproximadamente-, el número de vasos labrados en Gipuzkoa.

En el siglo XVIII se ha podido contabilizar la producción de 267 unidades en los astilleros guipuzkoanos. Cifra que, en principio, nos confirma que el sector de la construcción de navíos en Gipuzkoa no vivió en el mil setecientos una crisis generalizada, tal y como hasta ahora se ha mantenido.

Las formas, dimensiones, tonelajes, así como los destinos y usos de estas 267 unidades fueron muy diversos, resultando de ello un mapa muy variopinto y un tanto peculiar en lo que repecta a las tipologías navales fabricadas en Gipuzkoa. En este sentido, el primer dato que llama la atención es que la clase de embarcación que tuvo el mayor índice de producción en Gipuzkoa fue el *navío* en sus dos vertientes, -de guerra, con 41 unidades y para el comercio de larga distancia con 28-, con más del 25% del total de las unidades labradas.

El siguiente tipo de barco con mayor número de unidades fabricadas fue la *chalupa*. Es decir, un vaso de características totalmente diferentes, y hasta opuestas, a las del *navío* en lo que se refiere a dimensiones, tonelajes y usos de las mismas. No obstante, el porcentaje de estos barcos fue sensiblemente inferior al de los *navíos* ya que supuso el 10'4% de los barcos que salieron de las instalaciones navales de la Provincia. Niveles muy similares registró la construcción de otros dos prototipos navales muy comunes en el litoral vasco: las *lanchas* con el 9'7%, y los *lanchones* con el 9'4%. A continuación, con unos índices sesiblemente inferiores a los mencionados hasta el momento, estuvieron los *pataches* y *barcos del pasaje*, con la fábrica de 17 y 13 unidades respectivamente.

Además de estos barcos, los astilleros guipuzcoanos se dedicaron a producir un amplio abanico de variedades navales, aunque en cantidades inferiores, por ello no menos importantes, dado que nos ponen de manifiesto la versatilidad que mostró la industria naval guipuzcoana en el intento de captar con su oferta a un mercado y clientela lo más amplios posibles. Mas el número de vasos que se hicieron en Gipuzkoa de cada uno de estos tipos navales varió notablemente en unos y otros casos. Entre ellos, ocuparon unos lugares preferentes las *fragatas*, los *bergantines*, las *gabarras* y los *galeones* con la construcción de 9, 7, 6 y 5 unidades respectivamente. Detrás de ellos, estuvieron los *bajeles*, las *naos*, las *pinazas*, los *guardacostas* y las *naos balleneras*. Y finalmente, a la cola aparecen las *urcas*, *quechemarienes*, *alas*, *bateles*, *paquebotes* y *balandras*, con la construcción de tan sólo una embarcación de cada una de estas clases.

-Cuadro 10: Clases de barcos fabricados en Gipuzkoa

| TIPO | Nº UNIDADES | % |
|---|---|---|
| Navíos de guerra | 41 | 15'3 |
| Navíos mercantes | 28 | 10'4 |
| Chalupas | 28 | 10'4 |
| Lanchas | 26 | 9'7 |
| Lanchones | 25 | 9'4 |
| Pataches | 17 | 6'4 |
| Barcos del pasaje | 13 | 4'9 |
| Fragatas | 9 | 3'3 |
| Bergantines | 7 | 2'6 |
| Gabarras | 6 | 2'2 |
| Galeones | 5 | 1'8 |
| Bajeles | 3 | 1'1 |
| Naos | 3 | 1'1 |
| Pinazas | 2 | 0'7 |
| Guardacostas | 2 | 0'7 |
| Naos balleneras | 2 | 0'7 |
| Urcas | 1 | 0'3 |
| Quechemarines | 1 | 0'3 |
| Alas | 1 | 0'3 |
| Bateles | 1 | 0'3 |
| Paquebotes | 1 | 0'3 |
| Balandras | 1 | 0'3 |
| Sin especificar | 44 | 16'4 |
| TOTAL | 267 | 100% |

FUENTE: Archivos municipales de Gipuzkoa; A.H.P.G.; A.G.G.; A.G.I.; A.B.N.; A.G.M.; A.G.S.; M.N.; M.B.

Sin embargo, los resultados varían ostensiblemente si la cuantificación la realizamos tomando como indicador el tonelaje que tuvieron estas unidades. Nuevamente, nos topamos con el problema de la poca precisión que presentan muchos documentos en esta materia, que en este caso tan sólo tiene una solución parcial: determinar los tonelajes a través del estudio de las proporciones básicas que conocemos para algunos de estos barcos. Con uno y otro tipo de información, hemos podido calcular el tonelaje,- unas veces exacto y otras aproximado-, del 68'54% de la producción de la industria naval guipuzcoana. En este sentido, cabe destacarse que las dificultades para conocer el tonelaje no han sido las mismas para todas las clases de embarcaciones fabricadas. Los mayores problemas se han presentado en los *navíos* o unidades de gran porte que se construyeron bien por encargo de los monarcas castellanos o bien de la Real Compañía de Caracas. Este vacío ha de

tenerse muy presente porque si dispusiésemos de estos tonelajes o arqueos, los resultados globales de las toneladas labradas en las gradas guipuzcoanas sufriría notables variaciones, lo cual, a su vez, conllevaría la alteración de los porcentajes señalados en este estudio. Teniendo en cuenta todas estas premisas y condicionantes documentales, los datos que poseemos sobre esta materia pueden ser estudiados tanto en términos absolutos o relativos. Pero, en uno y otro caso, existe un margen de error que deberemos tener en cuenta para hacer una lectura lo menos distorsionada posible del volumen de las toneladas producidas en los astilleros guipuzcoanos.

Si comparamos los porcentajes de los tonelajes que aparecen en la columna de % de la producción total con los de la columna de los tonelajes especificados en las fuentes, -véase cuadro nº 11-, se observa que las estimaciones en una y otra columna prácticante mantienen los mismos baremos. La primera conclusión que obtenemos de unos y otros datos, es que el grueso de la producción naval guipuzcoana estuvo integrado por unidades de pequeñas dimensiones cuyos portes fueron inferiores a las 100 Tns. Estas embarcaciones representaron el 46'43% de la producción total y el 67'75% de la que conocemos el tonelaje. Siendo este tipo de producción el más extendido en Gipuzkoa lo lógico hubiera sido que tras ellas las unidades de mediado tamaño, es decir cuyos arqueos oscilaran entre las 500 y las 100 Tns., hubieran constituído el segundo bloque más numeroso e importante de la producción guipuzcona. Mas la realidad fue otra muy diferente. La construcción de barcos de grandes dimensiones, cuyos tonelajes fueron desde las 1686 Tns. del *San Fermín* hasta las 500 Tns., supusieron el 15% de la producción total y el 22'94% de la producción cuyos tonelajes hemos podido calcular. No obstante, y pese a que estos porcentanjes posiblemente sean bastante superiores a los indicados, debe de resaltarse que este tipo de construcción fue en verdad importante; por un lado, porque en el XVIII la política de la Corona no fue la más idónea para la fabricación de buques de gran tonelaje en Gipuzkoa. Y por otro, porque cuando las gradas de Pasajes y el Oria no pudieron absorber toda la demanda de navíos de la Real Compañía de Caracas, este excedente no pudo ser canalizado a otros centros navales de la Provincia debido a los condicionantes geográficos, y a la deficiente infraestructura de muchas de estas instalaciones.

Finalmente, los vasos cuyos tonelajes giraron entre las 500 y 100 Tns. constituyeron el tipo de producción menos importante de los astilleros guipuzcoanos, con menos del 10% de los barcos labrados. Mas, dentro de este grupo merece resaltarse que la fábrica de embarcaciones de 500 a 250 Tns, fue bastante superior a las de 250 a 100 Tns. con el 5'24% y el 1'12% de la producción total, respectivamente.

-Cuadro 11: Tonelajes de los barcos fabricados en Gipuzkoa

| TONELAJES | UNIDADES | % PRODUCC. TOTAL | %PRODUCC. DE LOS TNS. ESPECIFICADOS |
|---|---|---|---|
| Más de 1000 Tns. | 11 | 4'11 | 6'01 |
| 1000-500 Tns. | 31 | 11'61 | 16'93 |
| 500-250 Tns. | 14 | 5'24 | 7'65 |
| 250-100 Tns. | 3 | 1'12 | 1'63 |
| 100-50 Tns. | 21 | 7'86 | 11'47 |
| Menos de 50 Tns. | 103 | 38'57 | 56'28 |
| Sin determinar | 84 | 31'46 | - |

FUENTES: Archivos municipales de Gipuzkoa; A.H.P.G.; A.G.G.; A.G.I.; A.H.N.; A.G.M.; A.G.S.; M.N.; M.T.

En definitiva, si cuantificamos los navíos manufacturados en las factorías navales de la Provincia los resultados pueden diferir un tanto en función del tipo de variable que tomemos para este fin. En el caso de de hacerlo atendiendo a las clases de embarcaciones labradas, el resultado es el de gran diversidad tipológica. Y si por el contrario, cogemos como indicador el tonelaje de los vasos, llegamos a la conclusión que las gradas guipuzcoanas estuvieron dedicadas preferentemente a la fábrica de pequeñas unidades, producción que fue seguida a una distancia considerable en términos de número de unidades fabricadas, pero no en volumen total de toneladas, por la manufactura de barcos de grandes dimensiones.

Esta amplia gama de clases de embarcaciones estuvo implícitamente ligada a la diversidad de usos y destinos para los que éstas fueron cencibidos. No obstante, podría afirmarse que el grueso de esta producción tuvo dos destinos preferentes. el primero, -con el 37'06% de la producción-, el comercio en dos de sus variantes: el ultramarino o con los territorios

coloniales; y el cabotaje en el Cantábrico. El segundo grupo más importante, lo constituyeron los navíos fabricados con fines militares y de defensa, que representaron el 32'94% del total de las unidades construídas.

Pero estos no fueron los únicos destinos de los navíos hechos en los astilleros de Gipuzkoa. Con una importancia relativamente menor en el cómputo general de la producción, pero asimismo significativa, estuvieron los barcos fabricados para la pesca, -básicamente de bajaura-, y el transporte fluvial. Para el primero de los fines, de las gradas guipuzcoanas salieron 41 embarcaciones, -15'38% de la producción-; y para el tránsito fluvial otras 19, -7'11% del total-.

-Cuadro 12: Destino de los navíos

| DESTINO | Nº UNIDADES | % |
|---|---|---|
| Real Armada | | |
| *Navíos de línea | 49 | 18'35 |
| *Barcos auxiliares | 37 | 13'85 |
| *Navíos "menores" | 2 | 0'74 |
| Flotas de la Carrera Indias | 2 | 0'74 |
| Tránsito fluvial | 19 | 7'11 |
| Comercio ultramarino | 42 | 15'73 |
| Comercio de cabotaje y transporte mercadurías | 55 | 20'59 |
| Pesca | 41 | 15'35 |
| Otros destinos (corso, transporte fluvial...) | 20 | 7'49 |

Si bien con los datos aportados conocemos la producción que registró la industria naval guipuzcoana en el mil setecientos, ello no nos permite valorar y calibrar cúal fue su verdadera situación y peso específico respecto a España. Por ello, resulta conveniente hacer un análisis comparativo del volumen de producción registrado en Gipuzkoa con respecto a otros centros navales peninsulares. Sin embargo, esta labor resulta harto difícil porque, tal y como se ha explicado, apenas existen trabajos que estudien la producción naval con capitales privados. A esta dificultad, además, habría que añadir que la bibliografía que aborda el estudio de la Armada española del XVIII proporciona relaciones muy dispares entre sí de la nómina y número de navíos que integraron las filas de la Real Armada.

En este sentido, cabrían citarse tres trabajos: el artículo de Moya Blanco sobre la arquitectura naval del XVIII; la monografía de Artiñano y Galdácano; y por último, el libro de Mercapide *Guarnizo y su Real Astillero.* De estos estudios, posiblemente sea Moya Blanco quien aporte el listado más completo de los navíos de la Armada, pero asimismo presenta bastantes lagunas, cuando menos, en lo que respecta a los navíos fabricados en la Provincia. Este autor atribuye a la Armada borbónica una nónima de 606 unidades, -ordenadas y catalogadas según tipologías navales-. De ella, se desprende que:

146 barcos se hicieron en El Ferrol
32 en La Carraca
3 en San Feliu de Guixols
46 en Guarnizo
4 en Gipuzkoa
4 en La Graña
85 en Cartagena
11 en Mahon
14 en Mallorca
3 en Cavite[88]

Por su parte, la relación de embarcaciones de la Armada que Artiñano y Galdácano aporta en su obra es bastante más reducida. Según este autor, entre 1770 y 1854 la Armada tuvo un total de 219 efectivos de los cuales:

44 se construyeron en El Ferrol
25 en Cartagena
5 en Cádiz
8 en Gipuzkoa (todos ellos antes de 1740)
3 en San Feliu de Guixols
33 en Guarnizo

De estas unidades, 34 fueron fabricadas entre 1700 y 1740. Ello supondría que los astilleros guipuzcoanos fueron los encargados de

---

88 MOYA BLANCO, Carlos: "La arquitectura naval en el siglo XVIII", pp. 415-425

manufacturar el 23'5% de los vasos de la Armada que se hicieron por estas décadas. En consecuencia, una producción que puede ser indicador de dos hechos: primero, que en aquel tiempo los astilleros guipuzcoanos tuvieron una de las mayores producciones de esta clase de barcos. Y segundo, que su producción tan sólo fue superada por Guarnizo, astillero en donde se labraron el 55'8% de los navíos[89].

Nemesio Mercapide cuando en su día escribió su obra sobre Guarnizo también se tuvo que enfrentar al mismo problema que se nos ha planteado en nuestro trabajo. Haciéndose eco de ello, en su monografía inserta dos relaciones que atribuyen un volumen de trabajo muy diferente para Guarnizo. La primera de ellas es la relación que Nicolás Mª de Arizmendi, Delegado de Marina en Guarnizo, elaboró en 1818 sobre los navíos construídos en esta factoría, tanto para la Armada como para los particulares, entre 1720 y 1770. Según este informe "oficial" de Guarnizo salieron un total de 77 naves: 51 para la Marina y 26 para los particulares. A constinuación, y a título informativo, ofrece una síntesis de la nómina de los navíos construídos por los Borbones en España de 1717 a 1795, y según versión de José Alcalá Zamora. Este listado contabiliza la construcción, en los astilleros peninsulares y de La Habana, de un total de 171 navíos para la Armada. De éstos, 33 fueron manufacturados en Guarnizo y 10 en Gipuzkoa[90].

Esta falta de coincidencia a la hora de establecer la nómina de los navíos de la Armada, queda corroborada por un documento depositado en el Museo Británico. Se trata de un plantel de los navíos, y de su distribución en las distintas *líneas*, que tenía la dinastia borbónica a principios de la década de 1730. Según este documento, en estos años la Armada contaba con 50 unidades, de las cuales 7 habían sido adquiridas en el extranjero. Las 43 embarcaciones restantes, -32 en la península y 11 en los territorios coloniales-, fueron labradas entre 1726 y 1731. Este legajo, a nuestro parecer, es muy significativo, porque de los 43 vasos mencionados especifica que 7 de ellos habían manufacturados en Pasajes, cifra bastante superior a la que aparece en los listados arriba mencionados. Es decir, ello supondría el 16'2% de los navíos fabricados por la Corona en su imperio; y el 21'8% de

89 ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: Op. cit., pp. 346-364

90 MERCAPIDE, Nemesio: *Guarnizo y su Real Astillero*. Institución Cultural de Cantabria, Santander 1980; pp. 79-83

los realizados en los astilleros peninsulares[91].

De la lectura y análisis de estos datos, se podría llegar a las siguientes consclusiones:

a. Los listados elaborados en los trabajos de Moya Blanco, Artiñano y Galdácano y Mercapide, recogen tan sólo una parte ínfima de los navíos construídos por encargo de la Corona en los astilleros de Gipuzkoa.

b. Según parece, en el primer tercio del siglo XVIII los astilleros de Gipuzkoa y, en concreto, los de Pasajes, tuvieron unas cotas de producción tan sólo superadas por Guarnizo.

c. Las factorías navales que no tuvieron el "rango" de Reales Arsenales, tuvieron unos niveles de producción, en lo que respecta a los navíos de la Armada, muy inferiores a los guipuzcoanos. En concreto, en la relación de Moya Blanco se pueden contabilizar en todo el siglo XVIII en San Feliu de Guixols 3 barcos; 2 en Puntales; 11 en Mahon; 14 en Mallorca; y 3 en Cavite. Además, la mayor parte de estas unidades fueron de pequeñas y medianas proporciones[92].

d. Por lo que respecta a la producción para particulares, -dato que aporta Mercapide para el caso de Guarnizo-, los principales astilleros guipuzcoanos tuvieron una producción de embarcaciones para los particulares muy similar, e incluso en ocasiones, superior a la de uno de los "grandes" astilleros peninsulares de la época: Guarnizo.

Con los datos aportados, tan sólo se puede demostrar que la industria naval guipuzcoana continuó siendo en el primer tercio de siglo, -al igual que en centurias precedentes-, uno de los principales centros de construcción de navíos para la Armada de la península.

---

91 M.B.: Add. 20926; y vémase apéndice documental nº 1

92 MOYA BLANCO, C.: Op. cit.

## 4.4. Breves apuntes sobre los clientes y el coste de sus navíos

Cabría afirmarse que en el siglo XVIII la cartera de clientes de la industria naval guipuzcoana continuó siendo prácticamente la misma que en la centuria anterior: la Corona, los comerciantes, pescadores, transportistas, municipios y Provincia. Mas, la composición y peso específico que unos y otros tuvieron experimentó notables variaciones con respecto al mil seiscientos.

Si bien la Corona, al igual que en el siglo precedente, continuó siendo uno de los principales clientes de los astilleros guipuzcoanos, -tanto por el número de barcos como de toneladas que se le fabricaron-, sus pedidos perdieron gran parte del peso específico y protagonismo que habían tenido en el conjunto de la producción del sector naval de la Provincia. Ello se debió a que sus pedidos en el XVIII, además de no tener una continuidad temporal, presentaron notables fluctuaciones. Así, tal y como se ha explicado anteriormente, la Corona entre 1713 y 1730 fue indiscutiblemente el principal cliente que tuvo la industria de la construcción naval de Gipuzkoa. Desconocemos el desembolso total que tuvo que hacer la monarquía para la financiación de estos vasos. Mas, lo que no cabe duda es que estas fábricas reportaron importantes dividendos a la Provincia y sus hombres. En este sentido por ejemplo, sabemos que los 6 navíos de línea que se labraron en Gipuzkoa entre los años 1713-15 supusieron para las arcas reales un gasto de más de 1.782.000 Reales de vellón, dado que con esta suma tan sólo se pagaban los gastos derivados de la "construcción en rosca" y no estaban incluídas las partidas referentes a sueldos de la maestranza y materiales constructivos. Es decir, cada barco tuvo un coste superior a los 300.000 Reales[93].

Todo indica que en la década de los 20 el Estado invirtió sumas parecidas en cada uno de los vasos labrados en Gipuzkoa, porque parece ser que los precios se mantuvieron estables. Primero, porque en el contrato firmado entre el Comisario Ordenador de Marina D. Espíritu Pascali y el asentista Miguel Manuel de Berroeta se especificaba que el último recibiría por

---

93 A.G.S.: Secretaría de Guerra Moderna. Suplemento, 559

construir un navío de 60 cañones "en rosca", y por las obras de carpintería y calafatería la cantidad de 315.000 Reales de vellón[94]. Segundo, porque por el asiento firmado entre Gabriel de Aquerregui y el Rey con fecha 13 de junio de 1728 sabemos que los honorarios del constructor por la ejecución de un navío de 54 1/2 codos de quilla ascendieron a la suma de 120.000 Reales de vellón[95]. Y finalmente, porque los 9 navíos que De La Piedra labró en los astilleros pasaitarras entre 1729-31 le costaron al monarca Felipe V, totalmente acabados y pertrechados, la suma de 5.625.000 Reales de Vellón[96].

En suma, en el primer tercio del siglo el Estado fue "el balón de oxígeno" que necesitaba la industria naval de Gipuzkoa primero, para su recuperación; y posteriormente, para su expansión. De alguna manera, podría decirse que esto fue una constante que se mantuvo en los esporádicos pedidos que hizo la Corona en el sector naval guipuzcoano en lo que restaba de siglo. Por una parte, porque sus siguientes pedidos llegaron en un momento en el que este ramo productivo estaba pasando por uno de sus momentos más críticos: principios del decenio de 1750. Por otra, porque los últimos navíos que la Corona ordenó fabricar se hicieron en un momento de inestabilidad política y en el que comenzaba a descender el ritmo de producción en algunos de los astilleros de la Provincia. Este hecho, unido al considerable alza de los precios que tuvieron estas unidades con respecto a las fabricadas en el primer tercio del siglo, fueron muy oportunos para la industria naval guipuzcoana. A este respecto, sabemos que la balandra *Flecha* le supuso al Estado un desembolso de 108.182 Reales de vellón; el paquebot *San Román* 196.500 Reales; y los navíos *San Fermín* y *San Sebastián*, 6.448.802 y 4.700.000 Reales vellón respectivamente[97].

Otro de los grandes clientes de los astilleros de Gipuzkoa fue la Real

---

94 A.H.P.G.: 3/2503, fols. 103-105

95 A.H.P.G.: 3/2504, fols. 220-223

96 Estas nueve unidades no tuvieron el mismo coste, dado que las dimensiones de ellas también fueron diferentes. El precio de cada uno de los navíos que montaron 66 cañones y de a 77 codos de quilla ascendió a la cantidad de 825.000 Reales de vellón; los que tuvieron 56 cañones y 68 codos de quilla a 705.000 Reales de vellón; y los de 36 cañones y 55 codos de quilla a 345.000 Reales de vellón. (A.H.P.G.: 3/2506, fols. 14-20). Y véase apéndice documental nº 2)

97 A.G.M.: Arsenales-Construcción, leg. 3764; y Arsenales-Acopios, leg. 3763.

Compañía Guipuzcoana de Caracas. Esta sociedad mercantil de acuerdo con su política de mantener un número de embarcaciones cuyo máximo estuvo entre las 9-11 unidades, destinó desde el momento de su constitución importantes partidas presupuestarias para este cometido. Una proporción muy elevada de sus necesidades navales fueron atendidas por los astilleros pasaitarras ya que la Guipuzcoana sólo recurrió a otras factorías cuando éstas no pudieron atender demandas importantes en un plazo corto. Pero como además, muchas de sus embarcaciones tuvieron arqueos superiores a las 500 Tns., la financiación de estas unidades supuso para la sociedad, sobre todo en sus primeros meses de funcionamiento, un gran esfuerzo económico[98]. Son significativas en este sentido las noticias recogidas en los libros de ayuntamiento de Rentería en los cuales se registra el coste que tuvo la construcción de dos de los primeros navíos de la compañía, -el *San Sebastián*, y el *Santa Ana*-, el cual ascendió hasta la suma de 75.671 Pesos[99]; y el memorial de la Vda. de Duliber e hijo presentado en la Junta General de 9 de diciembre de 1733 en el cual se expresa que éstos prestaron a la Compañía el dinero necesario para la construcción y armamento de los navíos *San Ignacio*, *El Coro* y *La Galera*[100]. O quizá, todavía sean más ilustrativas las pérdidas que tuvo la sociedad mercantil cuando el 8 de enero de 1780 la escuadra inglesa comandada por el Almirante Rodney apresó un comboy de navíos nacionales en los que iban 6 de la compañía, y cuyo valor efectivo era de 12 millones de reales[101]. Estos no son más que unos pocos ejemplos que no hacen sino corroborar el alcance que tuvieron las inversiones de la institución mercantil en el sector naval guipuzcoano.

Pero estos no fueron los únicos navíos fabricados con capitales privados guipuzcoanos. Además de ellos, personas afincadas en la Provincia costearon la construcción de cuando menos otras 92 unidades. Cifra en verdad importante, ya que representa la financiación del 34,45% de las naves fabricadas, y el 55'75% de las realizadas con capitales privados. Sin embargo, este dato es preciso tomarlo con cierta cautela. Primero, porque en

---

98 GARATE OJANGUREN, M.: Op. Cit., p. 175 y ss.

99 Un peso equivalía a 15 Reales de Vellón. (A.M.R.: Libros de actas municipales, libro 57, fols. 27-30 y libro 58, fols. 27-30.)

100 A.M.R.: Libros de actas de ayuntamiento, libro 58, fols. 27-30

101 Se trata de los navíos *San Carlos*, *San Rafael*, *Santa Theresa*, *San Bruno*, *San Fermín* y *San Vicente*. (A.G.S.: Secretaría de Marina, Arsenales 363)

términos de tonelaje estos porcentajes sufrirían importantes variaciones dado que muchas de estas unidades tuvieron dimensiones muy reducidas. Y segundo, y directamente relacionado con lo anterior, los volúmenes de capital invertidos para esta fábricas posiblemente fueron bastante inferiores a lo que en un principio podría pensarse. En consecuencia, estamos ante un grupo integrado por personas dedicadas al ejercicio de diferentes actividades económicas, pero casi todas ellas con un reducido potencial económico. Pero este no fue el único denominador común de los clientes guipuzcoados, dado que la mayoría de ellos presentaron una doble preferencia: primero, la de construir sus unidades en los astilleros del municipio en el que tenían su vecindad. Y segundo, que éstos fueran labrados por constructores de esa misma localidad. Es decir, los beneficios generados por esta demanda normalmente se quedaron en el municipio del cliente, y ello incidió negativamente en los movimientos de capital en la Provincia.

Junto a ellos, el sector de la construcción de navíos de la Provincia conto con otros clientes guipuzcoanos: las instituciones municipales y provinciales. En lo concerniente a la demanda efectuada por los ayuntamientos guipuzcoanos, debemos indicar que éstas consistieron en la construcción de cuando menos 13 barcos del pasaje. La manufactura de estas unidades nunca supuso para las arcas municipales un desembolso mayor a los 1.000 Reales de vellón e, incluso en alguna ocasión, bastante menor. Sin embargo, merece resaltarse el hecho que el precio de estas unidades casi llegó a duplicarse en el transcurso del siglo. Así por ejemplo, el coste de los "barcos del pasaje" construídos en la villa Zumaya fueron desde los 480 Reales de vellón de la unidad labrada en 1714 a los 950 del botado en 1792[102]. Pero además, el precio de estos vasos presentó notables diferencias de unas villas a otras. Una muestra de ello lo tenemos en el caso de las localidades vecinas de Zumaya y Deva. Mientras que en la primera necesita gastar a mediados del decenio de 1750 alrededor de 660 Reales para la adquisición de uno de estos barcos; unos pocos años atrás, Deva gastó 883 Reales en su "barco del pasaje"[103].

---

102 A.M.Z.: Cuentas municipales, libros 88 y 89

103 Ibidem; y A.H.P.G.: 1/2705, fol. 3

Por último, reseñar que tan sólo se tiene constancia documental de la manufactura de una unidad por parte de la Diputación Provincial de Gipuzkoa: la gabarra de Behobia para el tránsito a Francia. Esta inversión que en principio puede parecer de carácter testimonial, en su momento tuvo importantes implicaciones político-económicas: significó quitar a Irún el control de los bastimentos que se importaban y exportaban a través de esta gabarra.

La construcción de otro número importante de embarcaciones estuvo costeada por comerciantes y transportistas de mineral de hierro afincados en localidades del Señorío. Los dembolsos que hizo este colectivo estuvieron caracterizados por su concentración tanto geográfica como cronológica. Geográfica porque la práctica totalidad de los navíos los ordenaron fabricar en el astillero mutricuarra de Astigarribia. Y temporal, porque sus inversiones las realizaron preferentemente entre los años 50 y los 90. Los capitales gastados por estos comerciantes en la adquisición de estas unidades distaron mucho de las sumas pagadas por la caraqueña. Sin embargo, si analizamos estos valores atendiendo al potencial económico de estos individuos, y los efectos que estos capitales privados tuvieron en la industria naval de la Provincia, la lectura de estas sumas es otra muy diferente. Los valores de los barcos fabricados para estos clientes vizcaínos, pese a tener dimensiones y características técnicas muy similares, presentaron importantes oscilaciones. No obstante, cabe reseñarse que el coste de construcción de un notable porcentaje de estas unidades rondó alrededor de los 8.700-10.700 Reales de Vellón.

Además de ellos, comerciantes afincados en Madrid, Cádiz y Santander con intereses, unos en el comercio ultramarino, y otros en el cabotaje, financiaron un reducido número de vasos. Esto no hace más que evidenciar el fracaso que tuvo la industria naval guipuzcoana en la captación de los mercados peninsulares.

A juzgar por los datos aportados en estos epígrafes se observa que la producción de naval en Gipuzkoa estuvo reducida a las instituciones comerciales privadas, los comerciantes y los pescadores guipuzcoanos. No obstante, la construcción con dinero público continuó teniendo una presencia

bastante mayor a la que en un principio se pensaba. Asimismo, la trayectoria y el comportamiento de uno y otro tipo de contrucción presentó sensibles diferencias. Mientras que los encargos de los particulares se caracterizaron por mantenerse en uno niveles más o menos estables y por su continuidad temporal; las construcciones con dinero público por su parte, estuvieron caracterizadas por las grandes oscilaciones que vivieron a lo largo de todo el siglo, siendo desde uno de los principales motores económicos del sector entre 1700-1730, hasta llegar a desaparecer en fechas posteriores[104].

-Cuadro 13: Lugares de procedencia de los clientes de las embarcaciones y tipo de demanda (en unidades)-

| LUGAR DE PROCEDENCIA | CAPITALES PUBLICOS | CAPITALES PRIVADOS |
|---|---|---|
| Real Armada | 88 | 0 |
| Madrid | 0 | 1 |
| Gipuzkoa | 14 | 120 |
| Bizkaia | 0 | 31 |
| Francia | 0 | 2 |
| Santander | 0 | 1 |
| Gipuzkoa-Bizkaia | 0 | 2 |
| Cádiz | 0 | 3 |
| Sin determinar | 0 | 5 |

## 4.5. Los contratos de construcción

### 4.5.1. *Los asientos*

Al igual que en el siglo XVII, el sistema por el que se reguló la fabricación de casi todos los navíos construídos para la Corona fue el de los *asientos*.

104 Véanse gráficos números 7, 8, 9 y 10

Los asientos eran unos contratos firmados entre el soberano y un particular o grupo de particulares. Iba redactado de forma que ambas partes se obligaban mutuamente, resultando de ello un acuerdo entre iguales: el Rey no podía cambiar nada de lo acordado sin consentimiento de la otra parte, y quedaba tan obligado a cumplirlo como su súbdito. Por estos contratos, los asentistas se compremetían a fabricar el navío o navíos con unas calidades determinadas y en unos plazos concretos, a cambio de un precio fijo[105].

El sistema de los asientos se adoptó porque, por una parte, a pesar de las ganancias de los asentistas, las obras por asiento resultaban más baratas que la gestión directa de la administración. Y por otra, porque en ocasiones el sistema de asientos suponía la concesión de un tipo de crédito a la Corona. Si bien se especificaba en los contratos que el Rey estaba obligado a pagar las sumas de dinero en unos plazos concretos, la mayoría de las veces no atendía a sus obligaciones económicas en el tiempo convenido. Por su parte, el asentista continuaba construyendo navíos a cuenta de su dinero hasta que la Corona se hiciera con la suma que le adeudaba. En este sentido, el ejemplo más representativo lo tenemos en los navíos *Segundo Rubí* y *La Guipuzcoa* construídos por Pedro Antonio de Berroeta entre 1730-31, y que en 1764 sus herederos aún no habían podido cobrar los 117.873 Reales y 21 maravedies que la Real Hacienda les debía por este concepto[106].

A pesar que estas fueron las características y filosofía generales de los asientos de construcción aprobados en Gipuzkoa en el siglo XVIII, éstos no siempre tuvo las mismas cláusulas, lo cual incidía directamente en los derechos y obligaciones que con el contrato contraían las partes firmantes. Estas variaciones siempre fueron de índole económica y hacían referencia a diferentes conceptos, por lo cual, y en función de ello, podrían establecerse distintas categorías o clases de asientos.

Uno de estos tipos de asientos, era aquel en el que el asentista tan sólo tenía la obligación de construir el casco del navío, unas veces "en rosca" y otras, además con toda la "carpintería de blanco". En el primer caso el navío se entregaba con

---

105 SERRANO MANGAS, F.: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*. Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla. Sevilla 1982, pp. 83-84

106 A.H.P.G.: 3/2561, fols. 224-225; y 3/2573, fols. 42-43

> "(...) los puntales de los retornos de los escotines de bellacho; las vitas con sus dos curbas y su travesaño para amarrar los cables que entran por las escovenes; los puntales de los retornos delos escotines de gavia maior, el cabrestante maior con sus barras e inguetes; dos bonbas guarnidas; todas las escotillas, de la primera y segunda cubierta, la del álcazar entabladas y galafatcadas, como así vien todas las cubiertas, alcázar de popa, castillo de prova, y la toldilla de cámara alta, entendiéndose lo mismo, la arquera delas bonbas en la bodega"[107]

como obras interiores. Y

> "(...) el taxamar de proa con sus curbas; el león o figura, con sus frasales y yugo asegurado con sus curbas; las dos serviolas para levantar anclas; seis mesas de guarniciones aseguradas con sus curbas, para el trinquete maior y la mesana, y el navio entablado y bien galafateado y carenado en el Astillero desde la quilla hasta sus remates, incluyendo las tapas delos portalones de ambos costados; la portería vaja con sus ventanas y visagras, con sus argollas chicas por de dentro para trincar y una afuera para el guardin (...); dos concamos y dos argollas para cada porta; la portería de arriva, así la segunda como el alcázar, con dos concamos y dos argollas cada una, sin ventana y arandela; el timón con sus fierros, machos y cabras, tres argollas con dos cañas y su descanso pata dho timón"[108]

como obras exteriores.

Cuando el asentista además de entregar el navío "en rosca" tenía que hacer todas las obras de la "carpintería en blanco", éste debía de tener realizados los pañoles, los atajadizos, cámaras, camarotes, cocinas y las obras de "menusería"[109]. Lo más frecuente era que los asentistas entregaran los buques con las obras de carpintería de ribera y de blanco concluídas, y no sólo "en rosca"[110], como fue el caso de los asientos firmados por Manuel de Yriberri en 1727 y Gabriel de Aquerregui en 1728.

---

107 A.H.P.O.: 3/2549, fols. 427-428

108 Ibidem

109 A.H.P.O.: 3/2504, fols. 220-223

110 Este fue el caso de los asientos firmados por Manuel de Yriberri en 1727 y Gabriel de Aquerregui en 1728 (A.H.P.O.: 3/2503, fols. 103-105; y 3/2504, fols. 220-223. Véase apéndice documental nº 3)

En otros asientos, el asentista además de tener que hacerse cargo de la construcción del navío, era el encargado de comprar y transportar hasta el astillero todos los materiales de construcción necesarios excepto, -dado que en la documentación consultada no hemos hallado referencias que indiquen lo contrario-, las arboladuras y herrajes de los mástiles. La adquisición y transporte hasta el pie de obra de estos pertrechos iba a cargo de la Real Hacienda[111]. En algunas ocasiones, esta obligación no iba exenta de problemas para los asentistas. Ello se debía en parte, a las dificultades que tenían para adquirir el maderamen necesario cerca de los centros navales. Algunos ayuntamientos guipuzcoanos en el intento, cuando menos, de frenar la deforestación de sus montes comenzaron a aplicar una política restrictiva de talas. Además de ello, los municipios presentaban reticencias e inconvenientes a la hora de conceder el permiso para conducir por sus caminos todos estos materiales. El motivo fundamental era que recelaban de los efectos negativos que sobre sus calzadas tendrían estos acarreos. Por ello, cuando extendían estas licencias, lo hacían con la condición de tener que abonarse los daños causados por dichos carros[112].

Estas circunstancias explican porqué algunos asientos iban acompañados de una Real Cédula por la cual el asentista tenía preferencia para comprar, en cualquier dominio, los materiales que necesitaba a los precios ordinarios; así como para transportarlos libremente hasta el pie de los astilleros. Esta circunstancia se repite en muchas ocasiones, podemos advertirlo claramente en el asiento que De La Piedra firmó para la construcción de 9 navíos entre los años 1729-31[113].

Sin embargo, el método por el que se reguló la construcción de los dos últimos navíos de guerra labrados en Gipuzkoa para la Armada Real difirió un tanto de los modelos descritos hasta ahora. En aquel momento, la Corona, o en su defecto el Marqués González de Castejón, no suscribió contrato de

---

111 A.H.P.G.: 3/2506, fols. 14-20. Y véase apéndice documental nº 2

112 Un ejemplo de ello lo tenemos en la licencia que en enero de 1714 el ayuntamiento de Rentería concedió a Miguel de Ygueraregui para que pudiera conducir por los caminos de la villa la piedra que tenía sacada en el molino de Gablerrota para el lastre de los dos navíos que Phelipe de Zelarain estaba fabricando en el Real Astillero e Basanoaga. (A.M.R.: Libros de actas de ayuntamiento, libro 37, enero de 1714).

113 A.H.P.G.: 3/2506, fols. 14-20

construcción con particular alguno para llevar a efecto las obras de estas unidades. Estos buques fueron construídos por el ingeniero extraordinario de Marina D. Vicente Pló. Para ello contó con la ayuda de personal cualificado de los Reales Arsenales expresamente trasladado hasta Pasajes para este cometido[114]. Ello no significa que el monarca no cerrara asientos para llevar a buen puerto las obras de estos dos navíos, pero estos fueron de otra naturaleza, puesto que atendían al suministro de determinados materiales constructivos. Así, en 1781 Carlos III firmó cuando menos cinco asientos para el navío *San Fermín*:

1. El 30 marzo con Pedro de Olave para el asiento de herraje de "obra negra".

2. Ese mismo día, cerró el contrato con Joseph de Belaundía y Miguel de Zatarain para el suministro de maderas para planchas; para entablar la imada; picaderos; soleras; formación de imada; escora; masteleros; travesaños; y "basos".

3. El 7 de mayo con Sebastián de Irigoien para hacer el cureñaje del navío con madera de álamo negro y de los calibres 24, 18, 12 y 8[115].

4. Por el asiento de 31 de mayo, el fabricante de jarcias Joseph Antonio de Ugalde se adjudicó la elaboración de todas las jarcias del navío que serían de cáñamo de riga de buena calidad y sin mezcla de la de San Petersburgo, ni ningún otro de hebra suave[116].

5. Y por último, al día siguiente, -1 de junio-, Sebastián de Yrigoien y Compañía cerrarían el contrato referente a fabricación de la motonería, "con un veinte por ciento de mejora sobre los precios a que paga la Compañía de Caracas"[117].

---

114 Entre ellos estaban el contramaestre Manuel de Iraola; el ayudante de contramestre Juan Villar; el segundo maestro de calafatería Manuel de Santiago; el primer contramestre de Armada Manuel Satín; el primer guardián Antonio Núñez; y el maestro de velas Pedro Lasalle (A.G.M.: Arsenales-Acopios, leg. 3763)

115 Ibidem.

116 Ibidem.

117 Ibidem. Y véase apéndice documental nº 4

Los modelos de contratación expuestos para construcción de navíos para el Estado fueron una excepción dentro del contexto del siglo XVIII y, en concreto, tras la creación en 1726 de los Departamentos Marítimos de El Ferrol, Cartagena y Cádiz, que conllevó la construcción de los Reales Arsenales. Estos centros navales contaron con una compleja infraestructura en la que además de las gradas de construcción, arsenales, diques, talleres para los carpinteros de ribera y de blanco, tuvieron entre sus instalaciones talleres de herrería y fundición, fábricas de jarcia, lona, cordelería y todo tipo de pertrechos. Con ello, los Arsenales Reales lograron un alto nivel de concentración e integración vertical: llevaron a cabo prácticamente todas las fases del proceso productivo y contaron para ello con grandes contigentes de artesanos cualificados. En estas circunstancias, los Ministros de Marina rara vez necesitaron recurrir a la contratación de particulares para la construcción de barcos, o para la producción o suministro de petrechos[118].

### 4.5.2. Los contratos privados de construcción: distintos modelos

En la Gipuzkoa del XVIII, la construcción naval privada no estuvo sometida a una regulación y control tan estrictos como las fábricas navales para la Corona. No existía ninguna norma o precepto legal que obligara a los particulares a escriturar la manufactura de las nuevas unidades, por lo que ésta podía hacerse, bien por un acuerdo verbal entre las partes interesadas, generalmente cerrado con un apretón de manos como símbolo de aceptación y cierre del trato. O bien, haciendo un documento notarial en el que se especificaban las condiciones de la construcción y las características que debía de reunir el navío; uso y costumbre bastante más extendida de lo que cabría pensarse dentro de la sociedad guipuzcoana decimonónica.

El primero de los sistemas fue utilizado fundamentalmente para la elaboración de unidades de muy pequeño tamaño y para cuya construcción no era necesario gastar grandes sumas, ni para la adquisición de los materiales

---

118 MELGUERA, J.: Op. cit., pp. 51-88; SUAREZ MENENDEZ, R.: "La industria militar" *Historia de la empresa pública en España* (Francisco Comín y Pablo Martín Aceña editores), pp. 225-231; y O'DOGHERTY, P.: Op. Cit., pp. 112-114

constructivos, ni para pagar los sueldos de la maestranza empleada. De la lectura de los documentos notariales se deduce sin embargo, que los particulares optaron por reflejar notarialmente sus acuerdos cuando se dieron una serie de circunstancias específicas. En concreto cuando:

a. Las fábricas requerían desembolsos de capital más o menos grandes.

b. El pago de las unidades se hacía de forma aplazada y fragmentada.

c. Se quería que el nuevo barco reuniera unas características y dimensiones determinadas.

d. El cliente, además de sufragar los gastos derivados de la construcción, contraía con el constructor otra serie de obligaciones.

e. Finalmente, cuando varios individuos formaban una sociedad o compañía para la manufactura de un navío o navíos concretos.

Todas estas situaciones no siempre fueron coincidentes resultando de ello la configuración de una serie de modelos diferentes de contratos de construcción privados. Algunos de ellos tuvieron unas características totalmente distintas a los contratos firmados con la Corona. En cambio otros, presentaron bastantes semejanzas con los *asientos*, lo cual nos llevar a pensar que uno se hizo a imitación del otro. No hemos encontrado ningún indicio documental de ello, pero tomando como punto referencia las escrituras firmadas en Gipuzkoa desde el siglo XVI, todo induce a pensar que los *asientos* reprodujeron algunas de las cláusulas contempladas en estos documentos para seguir con los usos y costumbres del lugar arraigadas, cuando menos, desde hacía tres centurias[119].

---

119 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: *Zumaia. Historia de un puerto.*

### 4.5.2.1. Modelo A: Contratista de fábrica y materiales

Era uno de los contratos más comúnmente utilizados en Gipuzkoa durante el siglo XVIII. Podría definirse como aquel en el que el constructor era la persona encargada, además de la manufactura del barco, de contratar a la maestranza y de adquirir y llevar hasta el pie de obra todos los materiales constructivos y pertrechos. En resumidas cuentas, el constructor a cambio de una cantidad determinada entregaba al cliente el navío totalmente equipado y pertrechado.

En estos contratos aparecen siempre especificadas cuatro clásulas: en una de ellas, -generalmente la primera-, aparecen mencionados los clientes y el constructor o constructores encargados de efectuar las obras. En otra, las medidas básicas del navío. Una tercera, indica el coste final de la embarcación, el número de plazos a abonarse, la cuantía de cada uno y el momento en el que éstos debían ser liquidados. Y por último, la fecha de entrega de la nueva embarcación.

Si bien estas disposiciones son comunes en todas las escrituras de este grupo, existen otra serie de condiciones que no siempre venían indicadas en ellos, como fueron:

1. El momento en el que debían hacerse las cortas de las maderas. Cuando esta cláusula era incluída en el contrato se hacía para exigir que las maderas empleadas debían haber sido cortadas en la menguante de noviembre. Con ello el maderamen resultaba tener una mejor calidad, y consecuentemente, ello garantizaba una mayor durabilidad del navío[120].

2. La descripción de todas o de algunas de las partes y elementos de los que debía constar la embarcación. En este sentido, cabrían citarse como muestra tres contratos de construcción:

---

120 A.H.P.G.: 23467, fols. 29-30 (véase apendice documental nº 5); y 3/3469, fols. 269-271

-El firmado el 12 de marzo de 1702 por Embil, Muguerza y Sorarte con los maestros Agote y Arriola, en el que se especificaban de una forma detallada todas las características que debía reunir el patache[121].

-El cerrado el 9 de marzo de 1775 para la fábrica de la lancha del vecino de Fuenterrabía Andrés de Salcedo en el se puntualizaba que: el "carel" debía de tener un ancho de 3 3/4; las "falcas" debían de llegar desde la popa hasta el primer asiento de la "tosta"; y debía tener nueve asientos y dos querlingas[122].

-Y por último, la escritura de construcción del navío *La Amistad* en el que se ponía énfasis en la calidad que debían tener los palos y vergas del mismo; y el acabado de determinados elementos como la escultura de adorno, el timón, las anclas y las mesas de guarnición[123].

#### 4.5.2.2. Modelo B: Contratista de fábrica de navíos

Este tipo de escrituras tenía una aplicación menor que las anteriores, aunque hubo maestros constructores como J.I. de Ulacia que mostraron una preferencia por las mismas. La diferencia esencial que tenían estos contratos con respecto a los anteriores era, que el contratante contraía la obligación de proporcionar algunos de los materiales que el contratado necesitaba emplear en dicha fábrica.

Los materiales que el cliente debía de facilitar al maestro constructor solían ser de distinta naturaleza, y éstos podían ir desde la tabla[124]; el hierro y las cavillas[125]; hasta la brea, estopa y alquitrán para el calafateo y carena del barco[126]. Mas, lo más usual solía ser que el cliente tan sólo tuviera que sumistrar al fabricante estas últimas materias.

---

121 Véase apéndice documental nº 5

122 A.H.P.G.: 3/1923, fols. 30-31

123 A.H.P.G.: 2/3173, fols. 302-304

124 A.H.P.G.: 2/2133, s.f. Contrato de construcción de 5 de Enero de 1758. Véase apéndice documental nº 6

125 A.H.P.G.: 2/2139, fols. 121-122

126 A.H.P.G.: 1/3722, fols. 454-455; 2/2134, fols.20-21. Estos dos documentos tan sólo un ejemplo del nutrido grupo de contratos firmados por el constructor Ulacia en el que exige que el cliente le proporcione estos materiales.

Además de ello, en este tipo de contratos la cláusula que aludía al precio del navío tuvo generalmente un tratamiento diferente al de las escrituras del modelo A. En estos documentos rara vez se mencionaba el precio final que iba a tener el vaso; en lugar de ello, se indicaba el precio que iba a tener cada quintal fabricado por el constructor. Con ello el fabricante quedaba cubierto económicamente, además de evitarse toda una serie de problemas, en el caso de que la unidad fabricada tuviera unas medidas o tonelajes algo superiores a las concertadas con el cliente.

Dentro de este modelo hemos localizado una escritura un tanto atípica y especial: el protocolo firmado por el constructor pasaitarra Ramón de Aizpurua y el gaditano Esteban Saenz Pardo y el sevillano Manuel de Ochoa y Paulín, en el año 1796. Este es el único caso en el que una fragata que estaba en grada fue cedida por el cliente al maestro constructor encargado de las obras por no poder continuar con su fábrica. Y que tras esta operación, el constructor optó primeramente por ceder y vender esta fragata a unos terceros, -Saenz Pardo, y Ochoa y Paulín-, por la misma suma en la que había sido valorada. Posteriormente el propio constructor finalizaba la fábrica para los nuevos comprados, quienes le pagaron una cantidad adicional por esta última operación. Pero además de ello, este concierto presenta otros elementos novedosos en este tipo contratos:

1. Se indicaba que el forro en cobre de la fragata como el resto de las piezas que no fueran de la construcción "en rosca", iban a cuenta del dueño; y que, en principio, el constructor sería el encargado de localizar y llevar estos materiales hasta el astillero. En el caso que éste no consiguiera estos elementos, el propietario del navío tenía la obligación de proporcionárselos.

2. El propietario, o en su defecto su representante o comisionado, presenciaría la construcción del vaso con el objeto de cerciorarse que las piezas de roble que se pusieran fueran de buena calidad y estuvieran colocadas sólidamente[127].

---

[127] A.H.P.G.: 3/2590, fols. 119-121, 132-133, 142-145. Véase apéndice documental nº 7

#### 4.5.2.3. Modelo C: Contrata para la fábrica de una embarcación a imitación de otra

Esta modalidad de contrato privado de construcción tiene como característica diferenciadora del resto de los contratos, que la embarcación a construir tenía que hacerse a imitación de otro vaso, que bien había podido ser fabricada por el maestro encargo de la nueva fábrica. O bien, por cualquier otro constructor naval. Sin embargo, esto no solía suponer óbice alguno para que el cliente exigiera la introducción de algunas pequeñas modificiaciones en su navío, tal y como sucedió en la embarcación que en 1770 Ulacia labró para los vizcaínos Joseph de Oleaga y Juan de Tellechea[128]; y la pinaza que Francisco de Berrotarán construyó en 1788 por encargo del vasco-francés Martín de Echepare[129].

En cuanto a las cláusulas del contrato que tratan de las obligaciones que cada una de las partes interesadas contraía con su firma, debemos decir que generalmente siguieron el esquema del que nosotros hemos denominado modelo A. Es decir, el fabricante además de manufacturar el navío, se hacía cargo de carena; y de comprar y llevar hasta el astillero todos los materiales que para ello necesitaba[130].

En otras ocasiones, pero en casos muy puntuales, los constructores eran contratados, no para hacer una embarcación igual o semejante a otra ya labrada, sino para manufacturar un vaso según el plan de construcción dispuesto por otro constructor, generalmente de gran prestigio y fama en el ejercicio de su profesión. En Gipuzkoa tan sólo hemos localizado una sóla escritura en la que se da esta circunstancia: la firmada entre los constructores Juan de Arizmendi y Joseph de Beldarrain con Francisco de Mendinueta para la elaboración de la fragata *San Ignacio de Loyola* de 630 Tns. para el comercio con las Indias[131]. Arizmendi y Beldarrain, a instancia

---

128 A.H.P.G.: 2/2142, fols. 112-113

129 A.H.P.G.: 3/753, fols. 10-11

130 Ibidem; y véase apéndice documental nº 8

131 Fragata que figura en un cuadro que fue un exvoto de la Compañía de Mendinueta que comerciaba con Buenos Aires. Esta pintura estaba en el Seminario de San Telmo de Sevilla. (Agradezco a Montserrat Gárate Ojanguren el haberme proporcionado esta información)

de su cliente, tuvieron que fabricar este navío según el plan de construcciones, -que por cierto describe con un gran detalle las características y modo de ejecutarse las distintas partes de la misma-, diseñado por el maestro constructor de bajeles Manuel de Aizpurua[132], posiblemente porque conocía las características de este tipo de navíos.

#### 4.5.2.4. Modelo D: Asociación para contrata de construcción

Este tipo de contrato se definiría como aquel en el que varios individuos se asociaban para construir un navío. Estos se ponían de común acuerdo a la hora de determinar las medidas básicas que debía de tener el barco, así como para nombrar al maestro constructor que querían hiciera las obras de la susodicha fábrica. Paralelamente, cada uno de los socios contraía una serie de obligaciones, casi siempre relacionadas con la adquisición de los materiales constructivos y pertrechos que para ello se requerían. Ello incidía directamente en las aportaciones de capital que cada uno tenía que ir adelantando durante el tiempo en el que el barco se estaba manufacturando.

El modelo descrito, aunque muy extendido en el siglo XVI, fue un tipo de contrato poco común en la Provincia durante el XVIII. Tan sólo se han podido localizar dos casos: el contrato de obligación firmado entre Joseph de Balzola y Manuel de Gardoqui en el otoño de 1736[133]; y el convenio firmado por Domingo de Cortázar, Joaquín de Trecu y Domingo de Errazti en 1794[134].

---

132 A.H.P.G.: 2/636, fols. 160-172. Véase apéndice documental nº 9
133 A.H.P.G.: 2/2514, fols. 80-81. Véase apéndice documental nº 10
134 A.H.P.G.: 2/705, fols. 19-20

# 5. Mano de obra y aspectos organizativos

## 5. MANO DE OBRA Y ASPECTOS ORGANIZATIVOS

La cuantificación y el estudio de la mano de obra empleada directa e indirecta en la industria de la construcción de navíos es uno de los elementos que nos puede servir como indícador para conocer la situación en la que se encuentra el sector naval guipuzcoano en el XVIII. Por ello, y pese a que este aspecto puede ser analizado desde varios puntos de vista, nosotros tan sólo vamos a estudiar: la maestraza; su movilidad; la organización laboral; y una aproximación de la evolución que tuvieron sus salarios.

Para efectuar este estudio nuevamente nos encontramos con el problema de las fuentes documentales. Apenas hemos localizado censos de población activa en los que se registre la profesión de la población guipuzcoana; en todo caso, los existen corresponden a los años finales de siglo. Por ello, la información básica sobre los gremios empleados en el sector, la hemos obtenido a través de los contratos de construcción de navíos; las escrituras de contratación de aprendices y oficiales; las levas de marinería; y las matrículas de mareantes. Esto ha tenido como consecuencia el que no podamos poseer series completas de la maestranza empleada en el sector. Pero dado que el volumen de información hallado es bastante grande, pensamos que las conclusiones que obtengamos a través de ellas, no ofrecerán una visión muy distorsionada de la realidad de aquel momento.

### 5.1. La maestranza

El grueso de la maestranza empleada en el sector de la construcción de navíos estuvo integrada por los constructores, carpinteros (de ribera y de blanco) y calafates. Junto a ellos hubo un importante número de personas de oficios diversos, -claveteros, ancoreros, toneleros, maestres de jarcias, bueyerizos, aserradores, entabladores, acheros, canteros, entre otros-, cuyo

trabajo dependió, en mayor o menor grado, de la actividad desarrollada en los astilleros y, en consecuencia, de la demanda que éstos generaban. Por ello, el sector de la construcción naval fue una de las actividades económicas que, tanto directa como indirectamente, mayor porcentaje de población activa parece empleó.

Casi todas estas profesiones tuvieron una organización artesanal de tipo gremial que, tal y como indica el profesor Gonzalo Anes, se mantuvo con mucha fuerza cuando menos hasta mediados de siglo debido a que casi todas ellas continuaron estando controladas y dominadas por los maestros[1].

En este tipo de estructura laboral, el ejercicio de un oficio estaba condicionado al cumplimiento de una serie de etapas de formación en las que en cada una de ellas, el artesano estaba obligado a cumplir y respetar la reglamentación establecida por su gremio. Cada oficio clasificaba a sus operarios en las tres categorías clásicas de maestros, oficiales y aprendices. La etapa inicial en la formación de un artesano era el aprendizaje, y solía tener una duración de tres a cinco años. El aprendiz, por lo general de poca edad, entraba a trabajar al servicio de una persona cualificada quien, tal y como era uso y costumbre, le alojaba en su casa y le entregaba, cuando este período finalizaba, una pequeña suma de dinero. Incluso en algunas profesiones como la de la carpintería, unas herramientas básicas; y en otras, como la de los claveteros, ropa de trabajo y dos pares de zapatos. Por su parte el aprendiz, o en su caso su representante, se obligaban a trabajar en cualquier tipo de labores relacionadas con su oficio y con la labranza; a no ausentarse del trabajo ; y en caso que enfermara, a costear todas las medicinas y gastos de derivados de su convalecencia[2].

---

1 ANES, Gonzalo: *El Antiguo Régimen: Los Borbones*. Historia de España dirigida por Miguel Artola, Tomo IV. Alfaguara- Alianza Editorial. Madrid 1976, p. 199

2 A modo de ejemplo, podrían citarse los contratos de aprendizaje que el maestro carpintero y constructor de navíos Francisco Antonio de Berrotaran Sorondo firmó en la villa de Fuenterrabía entre los años 1777 y 1786. (A.H.P.G.: 3/742, 743, 744, 746, 747, 750 y 751; y véase apéndice documental nº 11). Y los contratos para el aprendizaje del oficio de clavetero que diversos maestros azpeitiarras cerraron a lo largo de todo el siglo. (A.H.P.G.)

Finalizado este período, los artesanos podían acceder a la siguiente categoría: la de los oficiales. Parece ser que en la Provincia para alcanzar este grado no era necesario contar con una edad mínima dado que lo que primaba y se valoraba era la experiencia y valía profesional de los operarios. Estos artesanos solían ejercer su profesión al servicio de algún maestro. Su vinculación a éste, al igual que en el caso anterior, era de tipo contratual, lo cual implicaba que éstos a lo largo de su carrera profesional podían trabajar con maestros diferentes. Solían trabajar a cambio de salario, que incluso en ocasiones variaba de un año a otro, o se modificaba en el caso que éste contrajera matrimonio[3]. Esta remuneración podía establecerse atendiendo a diferentes criterios: en función del número de "tareas" que se debían realizar anualmente; por días trabajados; o incluso, éste podía ser mayor o menor, dependiendo del tipo de manufactura que tuviera que realizar el oficial[4]. Además de ello, en el momento de la liquidación del contrato, el oficial solía percibir una gratificación en concepto de "placería".

Para que un artesano pudiera adquirir el grado de maestro, por regla general, tenía que haber trabajado durante varios años como oficial; y en algunos casos, reunir un capital y demostrar a través de un examen su capacidad para adquirir la maestría. Cuando, una vez superados todos estos obstáculos, se conseguía la maestría, el artesano tenía relativamente asegurada su subsistencia.

Los maestros por lo común, además de controlar todo el proceso de producción y el acceso a la profesión, eran los propietarios de los pequeños talleres y de las herramientas de trabajo. Su número era bastante limitado y dependía de las exigencias del mercado, y en ocasiones también, de la reglamentación municipal tal y como se observase en las Ordenanzas de San

---

3 A.H.P.O.: 2/490, escritura de 17 de enero de 1717; y 2/521, contrato de 18 de marzo de 1708)

4 Así por ejemplo, en el contrato que Nicolás de Eizaguirre firmó con el maestro Marco de Uribe en junio de 1782, se establecía que Eizaguirre debía de trabajar doscientas tareas al año y que su sueldo sería de 6'5 Reales/día si cortaba "yeste"; 5'5 Reales/día si hacía "clavo de herradura"; 5'5 Reales/día si hacía "clavo travadero"; y 4'5 Reales/día cuando no cortase "yeste". (A.H.P.O.: 2/665, escritura de 6 de junio de 1782)

Sebastián de 1766[5].

Esta organización jerárquica de los oficios prácticamente se mantuvo sin apenas alteraciones a lo largo de todo el siglo XVIII.

5.1.1. Los constructores

> "La fábrica del Navío, y otras Embarcaciones, y sus maniobras, que es el modo de manejarlas, ha estado siempre en manos de unos casi meros Carpinteros, y de otros puramente Trabajadores ó Operarios: ninguna dependencia se creyó que tubiesen de la Mathemática, sin embargo de no ser el todo sino pura Mechânica: Ciencia, quizás, la más difícil y mas intrincada del mundo; pero qué mucho?"[6]

Estas líneas, además de resumir con precisión el gran problema de la ingeniería naval del XVIII, son el mejor testimonio de las causas del atraso tecnológico en el que estaba sumida la construcción naval peninsular. De ellas se desprende que los constructores no eran más que meros carpinteros de ribera capaces de construir con las proporciones correctas barcos de todos los tamaños.

El eje fundamental de su formación fue la experiencia y no la investigación de base científica. Es decir, los constructores aprendían sobre el terreno y se transmitían de unos a otros las soluciones técnicas que mayor éxito habían tenido en los diferentes prototipos navales. Ello puede explicar que en el caso guipuzcoano no hallamos podido hallar dibujos de los buques, ni de sus piezas, que se construyeron por encargo de los particulares.

---

5 Ordenanzas de la Ilustre Universidad, Casa de Contratación y Consulado de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de San Sebastián (1764), capítulo XXIV. Y véase apéndice documental nº 12

6 JUAN Y SANTILLANA, Jorge: Op. Cit., p. V; y MERINO NAVARRO, J.P.: Op. Cit., p. 46

Sin embargo, parece que en la práctica los constructores no constituyeron un grupo muy homogéneo, y que hubo una clara distinción entre los que se dedicaban a fabricar grandes unidades de los que construían pequeñas y medianas embarcaciones. Los primeros formaban una *élite* dentro del sector naval. Este proceso, tal y como señala Merino Navarro, fue paralelo al de la creación de la Marina de guerra, aunque quizá algo más lento en su consolidación. Así, mientras el Cuerpo General estaba ya estructurado, y las ordenanzas Reales modelaban con cierta precisión el funcionamiento de la Armada, los constructores seguían apareciendo de modo indeterminado según las necesidades que se tuvieran[7].

Algunos de los miembros de esta *élite* trabajaron en la construcción de navíos para la Armada Real, y otros en la producción de unidades para la Real Compañía de Caracas y la de Filipinas. Entre los primeros figuraron personalidades tan relevantes como las de Antonio de Gaztañeta, los hermanos Zelarain, Gerónimo de Echeveste, Pedro Antonio de Berroeta, Antonio De la Piedra, Miguel Manuel de Iriberri, Juan Bauptista de Donesteve y Vicente Pló. Y entre los últimos, Joseph de Iriberri, Manuel de Aizpurua, Ramón de Aizpurua, y nuevamente Pedro Antonio de Berroeta.

Los constructores dedicados a la fábrica de medianas y pequeñas unidades no solían recibir el calificativo de maestros de fábricas navales. Integraron un grupo bastante más numeroso de lo que cabría pensar, pero bastante homogéneo, en cuanto a sus características. Primero, generalmente además de ser maestros en la carpintería de ribera, solían tener sólidos conocimientos de calafatería, que en ocasiones les permitía alcanzar el grado de oficiales, incluso, de maestros en estas artes. En segundo lugar, son raros lo casos en los que estos indivíduos se dedicaran única y exclusivamente a la fábrica de vasos: combinaban esta actividad con cualquier otro trabajo de carpintería. Tercero, algunos de ellos llegaron a a tener a su cargo un grupo de aprendices de los cuales algunos de los más aventajados, cuando alcanzaron la categoría de oficiales, pasaron a trabajar al servicio de los grandes constructores de la época[8]. Y finalmente, la mayoría de ellos prefirió seguir trabajando en los astilleros guipuzcoanos,

---

7 MERINO NAVARRO, J.P.: Op. Cit., p. 47

8 Por ejemplo el ueurbiltarra Juan Joseph de Elgarizta (A.H.P.O.: 3/1923, fols. 91-93)

en vez de ir a los Reales Arsenales, pese a las ventajas salariales y privilegios que se les concedía respecto al resto de la maestranza de la península[9]; y pese a que muchos de ellos eran requeridos para ocupar puestos de responsabilidad en las fábricas Reales.

### 5.1.1.1. Antonio de Gaztañeta Yturrivalzaga (1656-1728)

Natural de Motrico e hijo de marino, es uno de los personajes más memorables de la España de los inicios de siglo. Entre las variadas facetas que nos presenta la rica personalidad de Gaztañeta destaca su aportación a la fábrica de naves. Representa un hito para la construcción naval y punto de referencia. Sus obras son claro ejemplo de lo que venimos diciendo: en ellas se combinan los conocimientos técnicos y los prácticos[10]. Es decir, los datos fundamentales de su obra los obtiene de:

1. Su curiosidad de científico que le provocó estudiar el comportamiento de las naves en la mar e indagar las causas de los fallos que observaba.

2. Su experiencia práctica como testigo del resurgimiento de la marina francesa y su enfoque científico de la construcción naval.

3. Los esfuerzos de Inglaterra por establecer unas bases sólidas para la construcción naval a partir de 1660.

4. De la eclosión y posterior declive de la industria naval de los Países Bajos.

---

9 En la correspondencia remitida a las autoridades provinciales y municipales con respecto a las levas de marinería que se hicieron en la Provincia en los años 1730-33 se indicaba que todos aquellos carpinteros de ribera, de blanco, ensambladores, escultores y calafates que pasasen a trabajar a los Departamentos de Marina recibirían una gratificación de 160 Reales para el viaje, que no la tendrían que devolver, y una "enfermería separada sólo para los vascongados limpia y aseada" (A.M.F.: E-6-V-2-5)

10 MERINO NAVARRO, J.P.: Op. Cit., p. 47

5. Y en menor grado, de las teorías elaboradas con la matemática o la física[11].

Su carrera profesional fue muy brillante e intensa. Hizo su primer viaje como marino a los 12 años y en 1684 pasó a servir en la Real Armada del Mar Océano. La publicación de su obra *Norte de navegación hallado por el cuadrante de reducción* le sirvió para que en 1702 fuera nombrado Superintendente General de los astilleros de Cantabria. A partir de este momento, puso en práctica sus conocimientos de ingeniería naval y comenzó a dirigir la construción de navíos en los astilleros de Cantabria, Galicia y el País Vasco[12]. Y en 1727, fue ascendido a Teniente General

Como Superintendente eligió los astilleros de Pasajes y el Oria para la labra entre 1713-15 de 6 navíos para las flotas de la Real Armada. La razón de esta elección estuvo en que estos astilleros resultaban "ser cómodos" por su proximidad a los montes en donde debían hacerse las cortas. No obstante, presentaban un inconveniente, posiblemente común a todas las instalaciones de la época: los maestros y operarios de las diferentes profesiones no querían

> "(...) consentir que otro les puede advertir lo que an de hazer, quando han de azer, y cómo han de ejecutar (...)"[13]

La preferencia que Gaztañeta mostró por los astilleros cántabros y, en particular por los guipuzcoanos, fue clave para el proceso de recuperación y ulterior expansión de la industria de la construcción de navíos de Gipuzkoa. Ello supuso, además de la reanudación de la fábrica de unidades para el Estado, la contratación, directa e indirecta, de un importante número de mano de obra para llevar a efecto estas labores constructivas, normalmente de las zonas próximas en donde estaban en grada los vasos. Y en ocasiones

---

11 VV.AA.: *Antonio de Gaztañeta, 1656-1728* pp. 27-28; FERNANDEZ GONZALEZ, Francisco: "Gaztañeta y los grandes galeones de la Carrera de Indias" *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajeles del Astillero de Guarnizo*. Ayuntamiento de Astillero-Quinto Centenario-Universidad de Cantabria, Santander 1991. pp. 81-83

12 TELLECHEA IDIGORAS, J.I.: "Los vascos y el mar. Siglo XVIII" *Itsasoa*, T.VI. Itor, Bilbao 1989, pp. 62-74

13 M.N.: Ms. 75 bis

incluso, por exigencia expresa de los municipios que vendían las maderas o arrendaban las instalaciones navales[14].

Por ello, podría afirmarse que la presencia de Gaztañeta en su tierra natal, aunque corta, fue muy fructífera dado que de alguna manera supuso la recuperación, por unos años, de un de los principales clientes del sector: la Corona.

### 5.1.1.2. Juan Bauptista de Donesteve (1704-1787)

Este guipuzcoanao natural de Mendaro, padre y abuelo de insignes marinos, comenzó toda una ilustre saga de hombres de mar; él en la construcción naval, y ellos en la Marina Mercante y la Armada Real.

Ingeniero naval y Teniente de Fragata, su formación como constructor naval la adquirió en los astilleros vascos. Pero su dilatada carrera profesional la desarrolló, como otros tantos técnicos y marinos vascos, en la Real Armada. Sus servicios en la Real Armada comenzaron en 1728 y se prolongaron por espacio de 57 años. En esta larga carrera profesional, fue requerido para el desempeño de diversos cargos, todos ellos relacionados con el ramo de la construcción de bajeles.

Su primera etapa la pasó trabajando como constructor de navíos en el Real Astillero de Guarnizo. Durante ese tiempo, además de las unidades labradas para el servicio de Su Magestad, fabricó otros vasos por encargo de particulares y con destino al corso y al comercio. La profesionalidad que acreditó en estas construcciones, así como los encargos que se le confiaron para el acopio de maderas para la construcción de ocho navíos en los años 1747 y 1748, le sirvieron para que el Rey le nombrara en noviembre de 1749 Ayudante de Construcción[15]. A partir de esta fecha, Donesteve dirigió todas las cortas y labras de maderas que se realizaron en la provincia de Santander para los barcos que se ejecutaron en los Departamentos de Marina

---

14 A.M.R.: Libros de actas municipales, libro 36

15 A.G.M.: Arsenales-Individuos (1785-1786), leg. 2604

de El Ferrol, Cartagena y Cádiz.

Después de ello y hasta 1766, Fernando VI le encargó la fábrica de un notable número de bajeles para el servicio de la Real Armada[16], y terminó las obras de los seis navíos de 70 cañones que el constructor inglés David Howell dejó a medio fabricar en Guarnizo. Todos estos trabajos y servicios le valieron para que el 18 de Junio de 1766 el monarca le nombrara Constructor de la Real Armada, al tiempo que se le mandaba continuar con el cuidado de las cortas y labras de maderas para los seis navíos que se debían manufacturar en Guarnizo[17].

Un año después abandonaría las tierras santanderinas y desempeñaría su servicio a la Armada en tierras vascas y navarras, labor que fue clave tanto para los intereses de la Real Hacienda como para los del sector naval guipuzcoano. Concretamente, al servicio del Estado porque en 1767 fue juez y árbitro en las controversias que surgieron con los asentistas madederos Miguel Antonio de Yriarte y Belandía. Asimismo, fue la persona encargada de acondicionar y preparar las gradas del Barrio de Vizcaya para la construcción de un navío de línea de 70 cañones; y de separar para tal fin las piezas principales de la quilla, branques y codastes. Y respecto a su quehacer en favor de los intereses del sector naval de Gipuzkoa, además de construir dos unidades en el nuevo astillero de Santa Catalina, proyectó la obra de remodelación del dique de Herrera (Puerto de Pasajes) para la conservación de las maderas[18].

Aunque Donesteve desempeñó todos estos trabajos "con el mayor, celo, integridad y ahorro de la Real Hacienda", el final de su carrera fue un poco triste: una vez retirado, y a la edad de 81, la Real Hacienda por Real Orden de 20 de Octubre de 1785 le privó del goce de la gratificación de 40 Reales diarios por la Comisión de Montes de las provincias de Gipuzkoa y Navarra; y le dejó tan sólo con la asignación que le correspondía como constructor. Las diligencias que el propio Donesteve o su familia hicieron, e incluso la

---

16 Entre ellos estuvieron los 6 paquebotes que labró para el Consulado de Cádiz; 2 fragatas para la expedición de Campeche; 3 paquebotes para la conducción de maderas del asiento de Juan de la Isla; los navíos *Príncipe y Victorioso*; y la fragata *Soledad* de 30 cañones. (Ibidem)

17 Ibidem.

18 Ibidem.

intervención mediadora que hizo a su favor el Ministro de Marina de San Sebastián no sirvieron para nada. Esto, de alguna manera, supuso una falta de reconocimiento de sus numerosos méritos.

### 5.1.1.3. Gerónimo de Aizpurua y Echeveste, y Joseph Nicolás de Aizpurua

La figura de este usurbiltarra perteneciente a una saga de reombrados constructores navales, -nieto del Capitán de Maestranza en Cantabria Gerónimo de Echeveste[19] y padre de Joseph Nicolás de Aizpurua-[20], desempeñó su trabajo siempre al servicio de la Real Armada.

Trabajó entre 1723 y 1750 en los astilleros de Guarnizo, y desde esta fecha hasta 1754 en el de El Ferrol, ostentando en ambas dependencias los cargos de Contramaestre de Construcción y Ayudante de Construcción en los Reales Bajeles[21], puestos ambos que pertenecían al cuerpo de lo que hoy denominaríamos técnicos.

Apenas tenemos noticias de sus aportaciones y servicio a la Armada, pero de las pocas que hay se desprende que éstas, en verdad, fueron notables. Cuando estuvo destinado en el Real Astillero de Guarnizo, además de las

---

19 Estuvo empleado durante largos años en Cantabria, pero quizá lo que nos interesa resaltar es que gran parte de su vida profesional la pasó trabajando en los astilleros de Gipuzkoa. En 1666 fue junto con el constructor Martín de Azanobieta el encargado de codear los robles que se cortaron en Rentería para la fábrica que iban a hacer Santiago de Tellería y los capitanes Miguel de Tellería y Miguel de Arlateguieta. En los albores del siglo XVII construyó en Usúrbil un navío para la Carrera de Indias con las medidas y proporciones propuestas por Antonio de Gaztañeta. Por estas mismas fechas alcanzó el grado de Capitán de Maestranza en Cantabria. Unos años más tarde, en plena Guerra de Sucesión, aparece ya con el grado de maestro mayor de S.M. de las fábricas navales de Cantabria; para finalmente obtener el grado de Capitán allá por el año 1733. Además de todo ello, conviene resaltarse que Gerónimo de Echeveste fue uno de los asentistas encargados de la construcción de dos de los seis navíos que se hicieron entre 1713-15 en Gipuzkoa para la Real Armada bajo la supervisión de Antonio de Gaztañeta. (A.H.P.G.: 3/2378, 3/2462, 3/1886 3/2493; A.G.I.: Indiferente 2798; A.M.P.: A-1-56)

20 M.M.: Ms. 2413

21 Ibidem; y A.H.P.G.: 3/2752, fols. 50-55

labores propiamente constructivas, realizó un manuscrito de gran valor para la historia de la ingeniería naval española: nos referimos al documento *Observaciones que se practican para la delineación de los navíos de las costas de Cantabria*[22]. Desconocemos la fecha exacta de su redacción, pero por las medidas y dimensiones que Aizpurua adjunta al final del documento de algunos de los navíos de la Real Armada labrados en Guarnizo, pensamos que éste fue redactado hacia 1731[23]. El valor e importancia de este escrito radica en que hace una descripción pormenorizada, no sólo de las proporciones y medidas esenciales que debía de tener un navío de guerra de 80 cañones, sino también, aspectos tan puntuales como: las dimensiones de los materiales empleados en el casco; reglas a respetar en la unión de los materiales; el número de piezas de todas las partes del bajel; las proporciones básicas de la arbololadura, jarcias y velamen, entre otros aspectos.

En cuanto a las razones de su traslado al Departamento de El Ferrol, los pocos documentos localizados en ese sentido inducen a pensar que éste, de alguna manera, supuso un ascenso en su carrera profesional dado que se le otorgaron labores de mayor responsabilidad que en Guarnizo. En estos años, se le encomendó la misión de contratar en Gipuzkoa la maestranza competente y cualificada de los oficios de carpintería de ribera y blanco, escultura, ensamblaje y calafatería para los 12 navíos de a 70 cañones que iban a fabricarse el año 1753 en los astilleros de Esteiro. Esta tarea parece que era harto difícil dado que en la correspondencia que fue remitiendo a las autoridades municipales y provinciales ponía especial énfasis en indicar las condiciones ventajosas en las que iban a ser contratados estos oficiales. Así, indicaba que todos ellos recibirían una gratificación de 160 Reales para el viaje, que no sería descontada de sus sueldos tal y como se había

---

22 Agradezco a la Sociedad Oceonográfica de Donostia-San Sebastián todas las facilidades que me han dispensado para la reproducción de este documento depositado entre sus fondos bibliográficos y documentales.

23 Aizpurua adjunta una detallada relación de las dimensiones y proporciones que tuvieron los navíos siguientes: *San Phelipe El Real* de 116 cañones fabricado en 1726; *Santa Ana* y *La Reina*, de a 70 cañones y fabricados el año 1729; *El Príncipe* y *La Princesa* de 70 cañones cada uno, que entraron a servir en la Armada en 1731; y de los navíos *Santiago* y *San Isidro*, también artillados con 70 cañones, el primero botado en 1728 en Guarnizo y el segundo en 1716. (M.B.: Add,. 20.926; y MOYA BLANCO, C.: Op. cit., pp. 415 y ss.)

hecho hasta este momento. Además, contarían con unos "sueldos ventajosos" sobre el resto de la maestranza; y se les garantizaba que en los días de descanso y enfermedad tendrían "sus diarios limpios y aseados"[24]. Uno de estos oficiales que pasó a trabajar a los astilleros de Esteiro fue su hijo Joseph Nicolás.Este, bajo las órdenes del constructor inglés Rooth, le ayudó a fabricar el navío de guerra de 72 cañones *El Gallardo* [25]. Tras ello, padre e hijo se retiraron a su casa de Usúrbil y parece ser que el primero no volvió a trabajar más en la construcción naval.

Su hijo, Joseph Nicolás de Aizpurua es otro ejemplo más en el que se confirma que el eje fundamental de su formación fue la experiencia, tal y como se indicaba en una carta que el propio Joseph Nicolás remitió al Ministro de Marina Marqués González de Castejón. Afirmaba que desde su infancia, a imitacion de lo que hacían su bisabuelo Gerónimo de Echesveste y su padre Gerónimo de Aizpurua, se había dedicado a la construcción de navíos[26].

Su trayectoria profesional pasó por varias etapas diferentes y éstas tuvieron bastantes puntos en común con las de su difunto bisabuelo. En una primera fase, que se prolongaría hasta 1750, Joseph Nicolás estuvo empleado en la fábrica de navíos en los astilleros guipuzcoanos, -posiblemente en los de su pueblo natal de Usúrbil-, pero desconocemos si lo hizo como constructor encargado de las obras o como ayudante de otro maestre. Esta etapa culminó en 1750, momento en el que se fue a trabajar con su padre Gerónimo de Aizpurua al Real Arsenal de El Ferrol. Su estancia en el Departamento de Marina gallego, aunque corta, fue muy fructífera y provechosa para su formación como constructor. Por una parte, porque le sirvió para estudiar el método de construcción naval inglés con las enseñanzas que in situ le impartió el ingeniero Rooth. Y por otra, porque pudo poner en práctica estos conocimientos, tal y como se ha indicado, trabajando bajo la dirección de su maestro en la manufactura del navío

---

24 A.M.F.: A-1-97; E-V-5-6-2; y M.N.: Vargas Ponce (Serie Románica), XXXV, Ms. 66, p.2

25 M.N.: Ms. 2413; y M.B.: Add. 20.926

26 M.N.: Ms. 2413

*Gallardo* de 72 cañones[27].

Terminada las obras de esta fábrica, allá por el año 1754, regresó, junto a su padre, a la casa familiar que tenían en Usúrbil. A partir esta fecha, y gracias a la "inmesa práctica y inteligencia" adquirida en El Ferrol con los constructores ingleses, se dedicó a la manufactura de diferentes navíos para los particulares que, según sus propias palabras, "salieron de bellísimas propiedades"[28].

Sin embargo, su anhelo era volver a servir a Su Magestad, pero hacerlo sin tener que moverse de Gipuzkoa. Así, en 1778 expuso al Ministro de Marina Castejón su disposición a fabricar en los astilleros de Aguinaga (Usúrbil), bien "por quinta del Rey" o bien por vía de *asiento*, fragatas de 20 a 24 cañones procurando

> "(...) cunstruir dhas Fragatas delas mejores condiciones, y propiedades que son dables, asi de aguante como de govierno y lijereza, procurando también que su coste no suba de los precios justos y regulares (...)"[29]

Su propocisión no fue del todo desatendida, porque Castejón le contrató como Maestro Ayudante de Construcción de Juan Bauptista de Donesteve para el paquebot *San Román* que se hizo en el nuevo astillero easonense de Santa Catalina[30]. Y porque en el siguiente decenio, fue la persona encargada de efectuar las relaciones de los carpinteros que trabajaban para el Rey en los astilleros guipuzconaos, y en concreto, en los de Usúrbil[31].

Tras esta última intervención se pierde toda pista del quehacer de este constructor usurbiltarra.

---

27 Ibidem; y M.B.: Add. 20.926
28 M.N.: Ms. 2413
29 Ibidem.
30 A.G.M.: Arsenales-Construcción, leg. 3764
31 A.G.G.: JD IM 2-12-66

### 5.1.1.4. Manuel de Aizpurua

Fue otro de los grandes constructores del XVIII, y como tal, miembro de la *élite* de estos artesanos en Gipuzkoa. Sin embargo, la carrera profesional de este constructor pasaitarra tuvo unas características un tanto diferentes a las que hemos ido reseñando hasta este momento. A diferencia de Antonio de Gaztañeta, Juan Bauptista de Donesteve, Gerónimo de Echeveste, Gerónimo de Aizpurua o Joseph Nicolás de Aizpurua, Manuel de Aizpurua adquirió todos sus conocimientos y experiencia en los astilleros de la Provincia; y no basó su promoción profesional en el servicio y trabajo en los Reales Arsenales.

Las primeras noticias sobre Manuel de Aizpurua datan de la década de 1750, y desde este mismo momento, aparece como un refutado constructor naval. En este sentido, reseñar que Manuel de Aizpurua fue el único fabricante naval de Gipuzkoa que redactó un detallado plan de construcción de bajeles que sirviera de pauta para ulteriores fábricas. Este se puso en práctica en 1756 cuando los oriotarras Joseph de Beldarrain y Juan de Arizmendi construyeron un navío para Francisco de Mendinueta (residente en la Corte de Madrid) siguiendo este plan y a semejanza del *San Francisco Xavier alias Torete*, fabricado cuatro años antes por los mencionados Aizpurua y Arizmendi[32]. Además de ello, por estas mismas fechas fue el encargado de la manufactura de dos de los lanchones que se hicieron en la Provincia para los navíos que estaban en grada en el astillero de El Ferrol[33].

Pese a todo ello, su "gran salto" laboral tendría que esperar unos años más. Este no llegó hasta la década de 1760, momento en el que fue nombrado Capitán de Maestranza Interino de la Provincia de Gipuzkoa[34]. Parece ser que el reconocimiento profesional que este nombramiento conllevaba no se hizo esperar: casi simultáneamente, fue contratado por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas con los cargos de Maestro Constructor y Capitán de Maestranza de sus fábricas navales.

---

32 A.H.P.G.: 2/636, fols. 160-172; y véase apéndice documental nº 9
33 A.H.P.G.: 3/1901, fols. 67-68
34 A.G.I.: Contratación 5003

Desde este momento, -1761-, y hasta 1779, Airpurua trabajó en exclusiva para la sociedad caraqueña, tal y como era la práctica en la maestranza contratada por el Estado para sus Arsenales o Reales Fábricas[35]. Posiblemente, con ello la Compañía trataba de implantar en sus astilleros de Pasajes una organización laboral semejante al de los grandes centros navales de la Corona, a modo de garantía de una eficiente, o por lo menos, disciplinada dirección de las obras navales. Parece ser que hasta esta fecha[36], la sociedad mercantil no había contado con una mínima maestranza permanente en las gradas de Pasajes. Ello le obligaba tomar diversas medidas extraordinarias cuando se veía en la necesidad de labrar nuevas unidades. Así, unas veces contrató a constructores de la Provincia para estos menesteres[37]; y otras, solicitó a las autoridades de Marina que le cedieran alguno de sus maestros en estas artes para que pasara a trabajar a su servicio a Pasajes[38].

El trabajo de Aizpurua en la Compañía de Caracas tuvo tres vertientes fundamentales. La primera, y posiblemente la más importante de todas, la construcción de unidades para la Compañía, como por ejemplo: la fragata *Nuestra Señora del Rosario*; los navíos *San Ignacio*, *San Vicente Mártir*, *San Miguel y Santiago*, *Nuestra Señora de la Asumpción alias La Guipuzcoa*; y la

---

35 En estos años M. de Aizpurua fuera de su trabajo para la Compañía de Caracas tan sólo reconoció el armamento en corso de la fragata *La Guipuzcoana* propiedad de Pedro de Larralde. (A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales, leg. 333)

36 Los arqueos de los navíos de la Compañía de Caracas que se hicieron entre 1757 y 1760, ambos inclusive, todos ellos fueron realizados por el Capitán de Maestranza de la Provincia de Gipuzkoa Phelix de Ybargoyen con la ayuda del Maestro Calafate y constructor Thomás de Allo. En estos años Ybargoyen y Allo fueron los encargados de arquear el navío *San Joseph alias La Guipuzcoa* (1758); el bergantín *La Esperanza* (1758); el navío *Nuestra Señora del Coro* (1759); el navío *Nuestra Señora de Aránzazu* (1759); el navío *Santiago Apóstol alias El Caballo Marino* (1757); y el navío *San Carlos* (1760). Ello, de alguna manera denota, el interés de la Compañía por contar con los servicios de una maestranza altamente cualificada para la realización de todas las labores relacionadas con la construcción, mantenimiento o arqueo de sus efectivos navales (A.G.I.: Contratación 5002)

37 Este fue el caso de Joseph de Iriberri que trabajó entre 1729-30 en la fábrica del navío *San Joaquín*. (A.H.P.G.: 3/2519, fols. 267-284)

38 Este fue el caso de Joseph de Arzueta que en 1740, una vez que terminó en Guarnizo las fábricas que Felipe V le había encomendado, fue a Pasajes a fabricar dos navíos para la Compañía. (A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales, leg. 310)

urca *Santa Teresa de Jesús*[39]. Una segunda, fue la de hacer labores de peritaje en los arqueos de los navíos de la sociedad. Para ello, siempre contó con la colaboración y ayuda de un maestro calafate, que fue distinto según los años. Así, los primeros arqueos los realizó con el ayudante de su predecesor: Thomás a de Allo; a él le siguieron Joseph de Garay[40], Juan Bauptista de Aguirre y Rafael de Aguirre[41]. Por fin, la tercera, un tanto difícil por los problemas de deforestación que tenían los montes próximos a las factorías navales, fue la de comprar a precios ventajosos el maderamen necesario para la labra de los nuevos efectivos navales de la Compañía[42].

Todo induce a pensar que los últimos años de vida de Compañía coincideron con el final de carrera profesional de Aizpurua. La última noticia que tenemos de este maestro en el ejercio de su profesión data de 1778; es decir, del momento en el que concluyó la fábrica del malogrado navío *Nuestra Señora de la Asumpción alias La Guipuzcoa* de 1.100 Tns, artillado con 64 cañones y labrado conforme al plano del *San Genaro*[43].

Su trayectoria como constructor terminó con la manufactura del navio *La Asumpción*. Esta unidad, tal y como se ha explicado, fue apresada por la escuadra inglesa del Almirante Rodney al poco tiempo de haber sido botada en aguas del Puerto de Pasajes. Posteriormente, los ingleses la armaron con otros seis cañones más y pasó a integrar las flotas inglesas bajo el

---

39 A.G.I.: Contratación 5003; M.N.: Ms. 2319; M.B.: Add. 20.926

40 Parece ser que Joseph de Garay fue una persona un tanto inconformista. Después de haber estado establecido 30 años en el Puerto de Pasajes y de haber estado capleado en la Compañía de Caracas, prefirió morirse de hambre antes de seguir subordinado a Manuel de Aizpurua. Mas este no fue el único episodio desafortunado de este personaje. A los pocos días de haber llegado Gautier a Guarnizo, Garay fue a El Ferrol para buscar empleo en el Real Arsenal, pero no lo logró. Unos años más tarde, el ingeniero Vicente Pió quiso contratarle como Capataz para la manufactura del *San Fermín*, pero exigió ser empleado como Contramaestre. Los mandos de la Secretaría de Marina no tenían ninguna constancia de la habilidad de Garay para el desempeño de este cargo, por lo que finalmente optaron por no aceptarlo para esta fábrica. (A.G.M.: Arsenales-Acopios, leg. 3763)

41 A.G.I.: Contratación 5003

42 A.H.P.G.: 3/2564; A.M.R.: Actas municipales, libro 100; y A.G.G.: CO UCI 1609

43 A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales 363; y M.N.: Ms.2819

seudónimo de *Príncipe Guillermo*[44].

### 5.1.1.5. Juan Ignacio de Ulacia

Juan Ignacio de Ulacia, de alguna manera ejemplariza lo que Mikel Barkham denominó para el siglo XVI empresarios navales del "tipo a". Es decir, constructores pertenecientes a los estratos socioeconómicos más altos de los municipios y que, además de estar atareados en la construcción y propiedad de barcos, participaban en la producción y comercio de hierro. Lo que definía este grupo de empresarios-inversores era la obtención de ganancias por medio de la manufactura y el comercio[45].

Ulacia fue por mucho el constructor de pequeñas y medianas embarcaciones más acaudalado de la provincia de Gipuzkoa en el siglo XVIII. No perteneció a ninguna de las familias adineradas de su pueblo natal, -Motrico-, ni tampoco aumentó su patrimonio con las dotes que le aportaron sus tres esposas, sino más bien al contrario: antes de contraer segundas nupcias con Josepha Antonia de Lizardi liquidó todas las deudas que ésta tenía contraídas. Por lo tanto, su holgada situación económica la logró con el esfuerzo de su trabajo y con los beneficios que sus negocios le reportaron[46].

Su vida como empresario la desarrolló toda ella en las tierras pertenencientes al vínculo y Mayorazgo de Astigarria, propiedad del Conde de Peñaflorida; y giró fundamentalmente en torno al negocio de la construcción naval. Esta comenzó en 1758 con la construcción de un patache para el vizcaíno Pedro Martín de Urteaga[47]; a esta fábrica siguieron las que hizo para Antonio de Orbeta; Joseph de Ibarra; Juan Bauptista de Artamoniz; Thomás de Zuazo; Manuel de Múxica y Mateo de Portuondo; Martín Antonio de

---

44 A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales 363; y SUSTETA, José Manuel: "Dos navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas" *Boletín de la R.S.B.A.P.*, Año XXXI, cuadernos 3-4, San Sebastián 1975, pp.507-517

45 BARKHAM, Mikel: "La construcción naval en Zumaia (1560-1600) *Itsasor*. T. III. Itor, Donostia-San Sebastián 1984, p. 220

46 A.H.P.G.: 1/2756, fols. 21-41

47 A.H.P.G.: 2/2133, s.f. (escritura de 5 de enero de 1758)

Axeo; y Josseph de Oleaga y Juan Telleche[48]; y la del patache *San Antonio y las Benditas Animas* de 440 quintales que labró para la sociedad que formaron Mendesona-Aldape-Iriondo, y en la que el fabricante tenía una participación de un octavo[49].

Esta importante cartera de pedidos animó a Ulacia a solicitar al Conde de Peñaflorida el permiso para construir su vivienda junto al astillero de Astigarribia. La escritura de cesión del terreno para tal fin se cerró en febrero de 1772, y parece ser que la edificación de la casa comenzó casi de inmediato[50]. Por estas mismas fechas, Ulacia invirtió alrededor de otros 1.600 Reales en la adquisición de nuevas herramientas para la construcción de navios, y en la erección de una fragua con el objeto de hacer los elementos metálicos que éstos necesitaban, además de otros menesteres; y una cantidad sin especificar en su inventario de bienes, en la compara de tabla y maderamen para labra de nuevas unidades[51].

En un primer momento estos desembolsos de capital no tuvieron los resultados esperados: Ulacia tuvo una demanda ostensiblemente inferior a la de la etapa anterior. Así, entre los años 1772 y 1779 tan sólo estuvo ocupado en la manufactura de cuatro unidades: el barco del pasaje de las villas de Deva y Motrico[52]; los dos barcos que hizo para Juan de Laumeta y Manuel de Lusarraga en 1775[53]; y la embarcación que fabricó para el matrimonio mutricuarra Ezerrano-Unanue en 1779[54]. Esta situación pudo ser decisiva en el interés que mostró Ulacia por encauzar sus ahorros hacia la compra de un porcentaje de la propiedad de 4 pataches, entre los que se encontraban el *San Juan Bauptista y Animas*; y el *Nuestra Señora de la*

---

48 A.H.P.G.: 1/2722, fols. 454-455; 2/2134, fols. 20-21; 1)/2726, fols. 293-294 y 396-397; 2/3139, fols. 121-122; 3/2151. s.f. (convenio de construcción de 27-7-1768); 2/2142, fols. 112-113

49 A.H.P.G.: 1/2136, s.f., escritura de 8 de abril de 1761

50 No poseemos una descripción pormenorizada de la vivienda pero debió de ser bastante grande y confortable dado que los peritos Ygnacio de Ybarreche y Xavier Ygnacio de Echeverría el año 1779 estimaron el valor del inmueble en la suma de 22.134 Reales y 22 maravedíes; y en otros 1.793 1/4 Reales el camino que Ulacia había construído para llegar hasta la misma. (A.H.P.G.: 1/2734, fols. 51-57; y 1/2756, fol. 28)

51 A.H.P.G.: 1/2756, fol. 28

52 A.M.M.: Cartas y despachos

53 A.H.P.G.: 2/2134, fols. 225-226

54 A.H.P.G.: 1/2733, fols. 23-24

*Consolación*[55].

Estos años desafortunados para Juan Ignacio de Ulacia como empresario naval terminaron en 1779. A partir de esta fecha Ulacia, no sólo volvió a ser contratado regularmente como maestro de fábricas navales, sino que podría decirse que trabajó al máximo ritmo de producción que le permitía la infraestructura de su astillero de Astigarribia. En efecto, entre 1780 y 1786 Ulacia fabricó nada más y menos que doce barcos para el comercio de cabotaje; es decir, una media de dos unidades al año. Sus principales clientes volvían a ser los mismos que en los años precedentes: los comerciantes y transportistas de mineral de hierro vizcaínos; y los precios de estas fábricas oscilaron entre los 8.700 Reales del vellón del bajel de 300 quintales que construyó para el santanderino Francisco Ruiz[56] y los 38.000 Reales del patache *Nuestra Señora de Aránzazu* de 47 Tns. y propiedad de la compañia formada por los azcoitiarras Balthasar de Palacios y José de Arambarri[57]. Parte de los beneficios obtenidos con estas fábricas. -alrededor de 6.134 Reales de vellón-, Juan Ignacio de Ulacia los invirtió en la participación de la propiedad de cuatro pataches: el *San Antonio*; el *San Ygnacio y las Animas*; el *Nuestra Señora de la Consolación*; y el *San Juan Bauptista y las Animas*; y otra parte, en la compra de varias partidas de tablonería y maderamen para la construcción de navíos[58]. Y de nuevo también, gastó casi 18.000 Reales de vellón en las mejoras que hizo en su casa de Astigarribia y en la fragua que había instalado en las inmediaciones del astillero[59].

A partir de la primavera de 1786, Ulacia tan sólo construyó un barco: el patache *Nuestra Señora de la Asumpción* que hizo para el vecino de Somorrostro Juan de Goitia[60]. Y con esta manufactura terminó la historia de Ulacia como empresario y fabricante naval.

---

55 Ibidem.
56 A.H.P.G.: 1/2751, fols. 103-104
57 A.H.P.G.: 2/2166, fols. 175-176
58 A.H.P.G.: 1/2756, fols. 28-29
59 Ibidem, fols. 32-33
60 Ibidem, fol. 36; y A.H.P.G.: 1/2754, fols. 78-79

### 5.1.1.6. Otros constructores navales

La expansión y recuperación del sector de la construcción naval guipuzcoano del que nos hacíamos eco en capítulos anteriores, fue resultado de la labor silenciosa y, a veces, hasta anómina, de muchos fabricantes que no gozaron del prestigio y renombre de los antes mencionados. Unos trabajaron bajo las órdenes conocidos maestros en la construcción de los navíos de la Real Armada, la Compañía de Caracas o la de Filipinas. Otros estuvieron ocupados en la manufactura de pequeñas y medianas embarcaciones para la pesca, comercio de cabotaje, tránsito y comercio fluviales. Y unos pocos, labraron un número relativamente reducido de grandes navíos, bien para la Armada, tras la firma de asientos con la Corona; o bien para la Compañía de Caracas, cuando ésta aún no contaba con una maestranza propia, y para la de la Filipinas.

En términos generales, la actividad de estos hombres en el ramo de la construcción naval no fue continua en el tiempo e, incluso en algunos casos, podría decirse que hasta esporádica. Por ello, pensamos que muchos de ellos pudieron compaginar este trabajo con otros relacionados con el ramo de la carpintería, la pesca o el comercio. Sin embargo, entre ellos existe un grupo que destaca sobre los demás, en unos casos por el número de pedidos que tuvieron; y en otros, por el volumen de toneladas fabricadas y la complejidad técnica de los vasos que labraron. Así, y por las razones indicadas, cabe mencionarse a los siguientes:

a. Antonio De La Piedra (1727-1729): Sabemos que en 1727 se desplazó desde Santoña, de donde era vecino, al puerto de Pasajes para construir diferentes navíos para el Rey por el sistema de *asientos*. El primero de estos asientos, lo cerró con el Comisario Ordenador de Marina Espíritu Pascali el 29 de Diciembre de 1727. Por él se comprometía a fabricar un navío de 50 cañones *en rosca*[61]. Una vez entregado este bajel, De La Piedra cerró con Felipe V el *asiento* más importante firmado en Gipuzkoa en el XVIII. Con este contrato se obligaba a fabricar en el plazo de tres años 9 navíos en rosca: 3 de 66 cañones y 77 codos de

61 A.H.P.G.: 3/2005, fols. 277-278

quilla; 3 de 56 cañones y 68 codos de quilla; y otros tres de 36 cañones y 55 codos de quilla[62].

b. Francisco de Necolalde (1700-1702): Superintendente de Fábricas Reales por S.M. en la Provincia de Gipuzkoa, fue el encargado de construir en los astilleros de Mapil dos galeones de 1.200 Tns: *La Capitana* y *La Almiranta* para las Flotas de la Nueva España. Dado el gran tamaño de las dos unidades, éstas en 1701 fueron trasladadas en lastre hasta el puerto de Pasajes para su total pertrechamiento. Los construyó sobre el fundamento de 58 codos de quilla, y 3 cubiertas con sus alcázares capaces de montar 62 cañones cada una[63]; y para ello empleó maderas procedentes de los montes de Usúrbil y Aya[64].

c. Joseph de Castañeda (1713-1714): Fue el asentista encargado de la construcción de uno de los seis navíos fabricados en Gipuzkoa bajo la dirección y supervisión de D. Antonio de Gaztañeta y su inmediato subalterno Joseph del Llano: el navío *San Pedro* de 60 cañones. Para poder llevar a efecto el asiento, Castañeda nombró como sus fiadores al matrimonio formado por Juan de Dubières y Mª Teresa de Zavalaga, vecinos de Ascain (Francia), quienes para ello hipotecaron diversas propiedades[65]. Castañeda falleció antes de haber finalizado la fábrica del navío. No obstante, su viuda Mª Andrés de Juanmartindegui se hizo cargo de la conclusión del asiento de su difunto marido.

d. Joseph de Iriberri (1702-1730): Este pasaitarra, Maestro Mayor de Fábricas Navales de S.M. y maestro de arboladuras, compaginó la construcción de navíos con las labores de peritaje y reconocimiento de otras embarcaciones; reparaciones de unidades; y contratación de mano

---

62 A.H.P.G.: 3/2506, fols. 14-20. Véase apéndice documental nº 2

63 A.G.I.: Indiferente 2514, libro 5º; e Indiferente 2717 (Agradezco a Cruz Apestegui la cesión y localización de este documento).

64 A.H.P.G.: 2/1337, fols. 79-80; 1/1700, s.f. (carta de pago de 1 de mayo de 1700).

65 En concreto, la casa y caserío de Martisco, sus manzanales y tierras seabradías; los montes trasmochos que eran de su propiedad; las pertenencias que tenían en la Universidad de Lezo; y las dos casas que poseían en Pasajes (la de Martisco y la de Zavalaga). [ ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799)", pp. 20-21]

de obra para los navíos de la Armada que se fabricaban en los astilleros de la Provincia. En su faceta de constructor, cabe destacarse la fábrica del navío *San Joanchín* de 350 Tns. que hizo por encargo de la Compañía de Caracas y del que era propietario de una octava parte[66]; y las reparaciones que efectuó en el navío *San Joseph* de 250 Tns., propiedad de Francisco Romero, natural de Santa Cruz de Tenerife y residente en Pasajes[67]. Y como perito, fue el encargado de reconocer en 1702 los palos de las arboladuras para la *Almiranta* y *Capitana* que estaban en grada en la Ría de Bilbao[68]; declarar el estado en el que se hallaba la fragata de guerra *San Francisco Javier*[69]; y de reconocer en navío ballenero *San Antonio de Padua*[70].

Su buen quehacer y profesionalidad demostrada en todas estos trabajos, hicieron que Don Joseph de Grimaldi le ordenara en 1713 pasar al Puerto de La Habana, -con el mismo cargo y funciones que tenía en Gipuzkoa-, para dirigir las obras de los navíos que tenían que fabricarse en los astilleros de aquella ciudad. Sin embargo, finalmente Iriberri no fue a este destino por los "justos motivos" que en carta de 27 de Julio de 1727 expuso Bernardo Miguel de la Esdarena al mencionado Grimaldi[71].

e. Juan de Arizmendi (1738-1756): Este constructor oriotarra destacó por su especialización en la fábrica de pequeñas y medianas unidades, lo cual le sirvió para que Fernando VI le encargara en 1752 la construcción de 6 lanchas y 12 lanchones para los navíos de guerra que se fabricaban en el Arsenal de El Ferrol[72]. Asimismo, cabe destarse que este mismo de 1752 junto, al también constructor y ayudante del Capitán de Maestranza de Gipuzkoa, Tomás de Allo, fue el encargado de redactar las normas que debían seguir todos los navíos que se fabricaran *en rosca*[73].

---

66 A.H.P.G.: 3/2519, fols. 267-289; y GARATE OJANGUREN: *La Real Compañía de Caracas*, p. 126

67 A.H.P.G.: 3/641

68 A.G.I.: Indiferente 2740

69 A.H.P.G.: 3/2460, s.f. (escritura de 4 de diciembre de 1705)

70 A.H.P.G.: 3/2498, s.f. (escritura de 26 de marzo 1726)

71 A(rchivo) H(istórico) N(acional): Estado 783

72 A.H.P.G.: 2/3187; y A.G.G.: JD IM 3-13-46

73 A.H.P.G.: 3/2549

En cuanto a las unidades que labró merece que detengamos nuestra atención en dos de ellas: el *San Francisco Xavier* hecho junto al maestro Manuel de Aizpurua en 1752; y la fragata *San Ignacio de Loyola* (630 Tns.) labrada en 1756 con el maestro de Usúrbil Joseph de Beldarrain; y realizada a imitación del *San Francisco Xavier* y siguiendo el plan de construcción que, tal y como hemos visto, para tal efecto redactó Manuel de Aizpurua[74].

f. Lorenzo de Agote (1703-1708): Fue uno de los pocos fabricantes de navíos que tuvo la villa de Zumaya. Su trabajo estuvo siempre caracterizado por dos elementos: por trabajar siempre en sociedad con otro constructor naval (Antonio de Arriola en 1703 y Joseph de Agote en 1708); y por elegir para sus obras los astilleros de su pueblo natal. Entre los vasos que fabricó caben mencionarse el patache *Nuestra Señora de Iciar* que hizo por encargo del Capitán Embil y Compañía[75]; y el patache que labró para Thomás y Juan de Garramuño, y Miguel de Ordeñana[76].

g. Lorenzo de Arzueta (1718-1729): Este constructor y asentista de San Pedro de Deusto (Bizkaia) estuvo especializado en la labra de unidades de guerra para el servicio de S.M. Su presencia en los astilleros guipuzcoanos fue más bien testimonial: en 1717 presentó a Felipe V un pliego de condiciones ofreciéndose a construir en el puerto de Pasajes tres navíos de línea. Sin embargo, Arzueta no siguió adelante con este *asiento* y se lo traspasó y cedió a Juan Bauptista de Guendía[77]. Unos años más tarde, -1729-, volvió a Pasajes para fabricar los tres navíos que le había encargado Juan Antonio de Gandica[78]. Arzueta compaginó estas fábricas con su trabajo en las factorías de la ría de Bilbao[79].

---

74 A.H.P.G.: 2/636, fols. 160-172. Veáase apéndice documental nº 9

75 A.H.P.G.: 2/3467, fols. 29-30; y 2/3468, s.f. (escritura de 2 de diciembre de 1703)

76 A.H.P.G.: 2/3473, fols. 59-60

77 A.H.P.G.: 3/2501, s.f. (escritura de 7 de diciembre de 1725)

78 A.H.P.G.: 3/1313

79 ZABALA, Aingeru: *La función comercial del País Vasco en el S. XVIII* (I). Haramburu-Editor S.A., San Sebastián 1983, p. 258

La década 1730 marcará el inicio de una nueva etapa en su carrera profesional: abandonará los astilleros vascos y pasará a trabajar en los astilleros Reales de El Ferrol y La Graña. Su aportación en estas factorías fue bastante notable. En El Ferrol fue el encargado de diseñar el plano de una fragata y de construir una *chata*[80]. Y en La Graña, construyó por asiento una fragata de 40 cañones; y reconoció el estado en el que se hallaban diversos navíos como por ejemplo: el *Santiago* y el *Galicia*[81].

h. Martín y Pedro de Urrutia: Los hermanos Urrutia eran más maestros en la carpintería de ribera, que constructores de barcos. Su producción naval fue muy limitada y toda ella la ejecutaron en el astillero de Fuenterrabía en plena Guerra de Sucesión. Tan sólo se tiene constancia de la manufactura de dos pequeñas unidades para el comercio, el *San Jacabo y San Joseph*; y *el San Joseph*, ambos de 60 Tns. Ambas fueron realizadas por encargo del comerciante de Fuenterrabía Juan Benito de La Fuente[82].

i. Pedro Antonio de Berroeta (1728-1731): Este vecino de Pasajes, fue otro de los maestros constructores de la Provincia especializado en la manufactura de unidades de gran porte. A diferencia de muchos de sus contemporáneos en estas artes, sus fábricas fueron pagadas, unas con capitales públicos, y otras con privados. Con respecto a los navíos fabricados para el Estado, cabe indicar que ésta no fue una experiencia muy positiva para el maestro. Tras haber labrado entre 1729-31 los navíos *Segundo Ruby*, y *La Guipuzcoa*, pertenecientes a la segunda línea de la Armada, en 1764 la Corona aún adeudaba a sus herederos por tales fábricas la cantidad de 117.873 Reales y 21 maravedíes[83]. En cuanto, a los vasos fabricados por encargo de los particulares, destacar los que hizo en 1728 para el gaditano Joseph de Duque y Muñoz; y el que fabricó

---

80 Embarcación de la América del Sur de dos palos y como de unas sesenta toneladas de porte. (VV.AA.: *Diccionario Marítimo Español*, P. 196)

81 A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales, legs. 304, 306 y 307

82 A.H.P.G.: 3/654, fols. 204-207; y 3/655, fols. 67-70

83 M.B.: Add. 20.926; y A.H.P.G.: 3/2562,fols. 224-225; y 3/2573, fols. 42-43

en Basanoaga para la Compañía de Caracas[84].

j. Los hermanos Phelipe y Simón de Zelarain (1708-1729): Estos donostiarras comenzaron a fabricar embarcaciones en el último decenio del siglo XVII. Como fabricantes y asentistas navales rara vez trabajaron conjuntamente, y cuando así lo hicieron labraron tres navíos de guerra en los astilleros de Pasajes en 1718. Estos vasos cuando aún estaban en grada, fueron quemados por el ejército francés[85]. En el caso de actuar individualmente, se observa que ambos coincidieron trabajando en los mismos astilleros, -Pasajes y Orio-. No obstante, pueden observarse algunas diferencias en lo referente al destino de los bajeles que uno y otro fabricaron. En efecto, Phelipe de Zelarain trabajó única y exclusivamente como asentista del Rey, haciendo para éste los navíos *San Isidro*, y *San Juan Bauptista* bajo la dirección de Gaztañeta[86]; un bajel en Basanoaga el año 1718[87]; y perfeccionando y acabacando en rosca el navío *Santa Teresa*[88]. Por su parte, el Capitán Simón de Zelarain, se dedicó a hacer vasos para los particulares, como por ejemplo: el navío *Nuestra Señora del Rosario* (462 4/5 Tns.) del comerciante Andrés Martínez de Murguía[89]; la nao que hizo en Orio el año 1721[90]; y la nao ballenera que erigió en Pasajes por encargo del vecino de Rentería Santiago de Salaverría[91].

k. Ramón de Aizpurua (1786-1808): Constructor de la Real Compañía de Filipinas, compaginó este trabajo con la labra de otros barcos para el comercio ultramarino. Como constructor de la sociedad mercantil por acciones construyó en los astilleros de Pasajes diversos vasos entre los que se encontraban un cachemarín; dos fragatas; el navío *Santo*

---

84 A.H.P.G.: 3/2505, fols. 344-348; y A.M.R.: Libros de actas Municipales, libro 52, s.f. (acuerdo de 1 de junio de 1729)

85 A.G.G.: CO ECI 3426

86 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La industria naval guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799)", pp. 20-22

87 A.M.R.: Libros de actas municipales, libro 41, acuerdo de 9 de febrero de 1718.

88 A.H.P.G.: 3/2504, s.f. (contrato de 9 de noviembre de 1726); 3/2503, s.f. (escritura de 14 de julio de 1727).

89 A.H.P.G.: 3/1879, fols. 30-31; y documento cedido por Cruz Apestegui del Archivo General de Indias.

90 A.H.P.G.: 3/1882, fols. 84-85

91 A.H.P.G.: 3/2506, fols. 211-213

*Domingo* (666 Tns.); y el bergantín *San Francisco Xavier* (173 Tns.), éstos dos últimos en 1802[92]. Además de estos bajeles, Ramón de Aizpurua labró en las gradas de Berrachocoa un bergantín de 168 Tns. y una fragata para el gaditano Esteban Saenz de Pardo[93].

1. Thomás de Miranda (1706-1715): Fue uno de los más destacados en la construcción de pequeñas embarcaciones, -fragatillas armadas al corso, pataches, entre otros-, en los dos primeros decenios del siglo. Este oriotarra, como alcalde ordinario de su villa, desarrolló su faceta de constructor preferentemente en los astilleros de las riberas del Oria. Podría afirmarse que en estos años monopolizó gran parte de la manufactura de los barcos pequeños que se hicieron en estas gradas: de 7 de estos vasos, Miranda fue el encargado de la construcción de 5 de ellos[94]. Y éstos fueron: la fragata corsaria *San Esteban*[95]; el navío que hizo para el francés Sebastián de Darreche[96]; el patache del vizcaíno Antonio de Barcena[97]; el barco de 25 codos de quilla del mutricuarra Andrés de Plaza[98]; y el patache de 20 codos de quilla que hizo en 1708[99].

En 1718 abandonó los astilleros guipuzcoanos y pasó a trabajar, junto a otros oficiales carpinteros de Zarauz, al astillero de Santoña con el cargo de contramaestre de fábricas navales[100].

---

92 A.H.P.G.: 3/2587, s.f. (escritura de 18 de marzo de 1790); y A.G.G.: JD IM 2-13-117, 133

93 A.H.P.G.: 3/2589, fols. 179-181; y 3/2590, fols. 119-121

94 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "Trayectoria histórica de la industria naval del Oria", pp. 35-38

95 A.H.P.G.: 3/1879, fols. 11-15; y A.G.G.: CO ECI 1922

96 A.H.P.G.: 3/1879, fols: 65-66

97 A.H.P.G.: 3/1880, fols. 61-62

98 A.H.P.G.: 1/2678, fol. 139

99 A.M.O.: Libros de actas municipales (1703-1721), C. 219

100 A.H.P.G.: 3/3158

Cuadro nº 14: Nómina de los constructores que trabajaron en los astilleros de Gipuzkoa, siglo XVIII

| NOMBRE | AÑOS | ASTILLEROS |
|---|---|---|
| Aizolaraz | 1765 | Deva |
| Agustín Murua | 1752 | Sin especificar |
| Alejo Paies | 1770 | Sin especificar |
| Antonio Altuna | 1784 | San Francisco |
| Antonio Arriola (II) | 1752 | Sin especificar |
| Antonio Alcolaraz | 1768 | Zumaya |
| Antonio de Arriola (I) | 1703-1717 | Zumaya |
| Antonio de Gaztañeta | 1713-1718 | Pasajes, Orio |
| Antonio De La Piedra | 1727-1729 | Pasajes |
| Asencio de Aspillaga | 1726-1741 | Orio |
| Bartholomé de Bengoa | 1767-1789 | Rentería |
| Bauptista de Aróstegui | 1775 | Sin especificar |
| Domingo Antonio de Aristegui | 1753-1754 | Basanoaga |
| Domingo de Lerchundi | 1752-1775 | Orio |
| Domingo de Albizu | 1712 | Fuenterrabia |
| Domingo de Urquidi | 1767-1770 | Sin especificar |
| Domingo Pablo de Aizpurua | --------- | Orio |
| Francisco Antonio de Berrotaran | 1777-1788 | Fuenterrabia (?) |
| Francisco de Azpillaga | 1775 | Orio |
| Francisco de Elcano | 1715-1718 | Zarauz (?) |
| Francisco de Larragoien | 1749-1750 | Sin especificar |
| Francisco de Necolalde | 1700-1702 | Mapil, Pasajes |
| Francisco de Sagarzazu | 1745-1751 | Pasajes, Orio |
| Francisco de Ybarra | 1736 | Sin especificar |
| Francisco de Larragoien | 1748 | Orio |
| Gabriel de Aquerregui | 1728 | Pasajes |
| Gabriel de Oñate | 1752 | Zumaya |
| Gerónimo de Echeveste | 1707-1733 | Pasajes, Orio |
| José Antonio Gómez | 1799 | Zumaya |
| Joseph Antonio de Elgorriaga | 1775-1783 | Arratola |
| Joseph de Arzueta | 1740 | Pasajes |
| Joseph de Agote | 1708 | Zumaya |
| Joseph de Balzola | 1758 | Zumaya |
| Joseph de Beldarrain | 1752-1756 | Pasajes, Rentería |
| Joseph de Castañeda | 1713-1714 | Barrio Vizcaya |
| Joseph de Gorostiola | 1710-1713 | Fuenterrabia, B. Vizcaya |
| Joseph de Iriberri | 1702-1730 | Barrio Vizcaya, Pasajes |
| Joseph de Mendiola | 1770 | Pasajes |
| Joseph de Susperregui | 1798 | Irun |
| Joseph Joaquín de Gaztañaga | 1775- 1782 | Orio |
| Joseph Nicolás de Aizpurua | 1754-1781 | Santa Catalina, Aguinaga Usúrbil |
| Joseph Ygnacio de Bustinzuria | 1765 | Deva |
| Joseph de Urrizmendi | 1750 | Sin especificar |
| Juan Bauptista de Agote | 1709-1725 | Orio |
| Juan Bauptista de Donvesteve | 1777-1780 | Santa Catalina, Orio |
| Juan Bauptista de Yruretagoiena | 1766-1775 | Pasajes |
| Juan de Arizmendi | 1738-1756 | Orio, Pasajes |
| Juan de Arriola | 1700-1701 | Sin especificar |

| | | |
|---|---|---|
| Juan de Lorchundi | 1741-1759 | Orio |
| Juan de Recondo | 1737 | Pasajes |
| Juan de Villar | 1783 | Barrio Vizcaya |
| Juan Ignacio de Ulacia | 1758-1786 | Astigarribia |
| Juan Joseph de Garay | 1765-1782 | Bodua, Pasajes |
| Juan Joseph de Garbuno | 1770 | Sin especificar |
| Lázaro de Arveztain | 1754-1755 | Sin especificar |
| Lázaro de Manterola | 1791 | Zarauz |
| Lorenzo de Agote | 1703-1708 | Zuaaya |
| Lorenzo de Aresti | 1733 | Sin especificar |
| Lorenzo de Arzueta | 1718-1729 | Pasajes |
| Manuel de Altuna | 1775 | Berrachocoa |
| Manuel de Aizpurua | 1752-1779 | Mapil, Pasajes, Sebico Barrio Vizcaya |
| Manuel de Jauregulcta | 1725 | Orio |
| Manuel de Yraola | 1781 | Pasajes |
| Martin de Allo | 1713 | Rentería |
| Martin de Mendizabal | 1763 | Sin especificar |
| Martin de Urrutia | 1708 | Fuenterrabía |
| Martín Thiburcio de Ostolaza | 1779 | Sin especificar |
| Miguel de Echeveste | 1700-1709 | Sin especificar |
| Miguel de Ocrostiola | 1706 | Fuenterrabía |
| Miguel de Muthiosaval | 1747-1751 | Motrico |
| Miguel Manuel de Yriberrri | 1727-1729 | Pasajes |
| Nicolás de Ynda | 1753-1754 | Ugarrico |
| Pedro Antonio de Berroeta | 1728-1731 | Basanoaga, Pasajes |
| Pedro Boyer | 1729 | Pasajes |
| Pedro de Aróstegui | 1700 | Rentería |
| Pedro de Urrutia | 1708-1710 | Fuenterrabía |
| Phelipe de Miranda | 1770 | Sin especificar |
| Phelipe de Zelarain | 1715-1729 | Pasajes, Basanoaga |
| Ramón de Aizpurua | 1786-1793 | Berrachocoa |
| Felix de Ybargoyen | 1733- 1762 | Sin especificar |
| Ramón Santos de Zubieche | 1787 | Pasajes |
| Ramón Murua | 1752-1753 | Sin espicificar |
| Sebastián Yriarte | 1700 | Rentería |
| Simón Zelarain | 1708-1729 | Rentería, Barrio Vizcaya, Orio |
| Thomás Allo | 1728-1752 | Pasajes |
| Thomás de Miranda | 1706-1715 | Orio |
| Vicente Joseph de Segura | 1783-1787 | Orio |
| Vicente Pló | 1780-1783 | Barrio Vizcaya |
| Xavier Arana | 1741 | Sin especificar |
| Ynacio Eznal | 1753 | Zarauz |
| Ygnacio de Lorchundi | 1759-1767 | Sin especificar |

Elaboración propia

### 5.1.2. Los carpinteros

Desde el punto de vista numérico, los carpinteros constituyeron el grupo de operarios más importante empleado en la construcción naval. Hasta la revolución de los transportes, la madera fue el material empleado para hacer la estructura y equipamiento interior de los barcos. Dada la complejidad y diversidad de todos estos trabajos, éstos fueron realizados por carpinteros altamente especializados y cualificados, que estuvieron agrupados en dos grandes categorías profesionales: "los de ribera" y "los de blanco".

Los carpinteros de ribera eran aquellos que se dedicaban a la labra de las piezas de madera que se necesitaban para la construcción de una embarcación. Normalmente, solían trabajar en los astilleros bajo las órdenes de algún maestro naval, que les contrataba para el tiempo que durase la fábrica del barco o barcos que tenía que hacer. Por lo tanto, -salvo en el caso de servir al Rey en los Reales Arsenales-, estos carpinteros no solían estar de forma permanente en los astilleros, sino que se desplazaban hasta ellos cuando algun navío estaba en grada. Si bien este era el lugar de trabajo habitual de esta maestranza, en otras ocasiones algunos de estos operarios desempeñaban su trabajo en otros dos ámbitos diferentes: los buques de guerra y los puertos.

En el primer caso, cuando embarcaban como miembros de las dotaciones de los buques de guerra, lo hacían con carácter de oficiales de mar y su cometido era el de atender en el navío todo lo concerniente a su oficio. Mas, no todo carpintero de ribera podía desempeñar su profesión en este medio. Para ello era imprescindible reunir una serie de cualidades y requisitos especiales. Y éstos eran:

a. Haber trabajado en la construcción de navíos.

b. Ser buen marinero para que en la mar pudiera subir a los masteleros a hacer cualquier tipo de obra.

c. Y saber hacer todas piezas necesarias en un buque, como por ejemplo: los masteleros, las vergas, los baos de gavias, las roldanas y la chalupa, entre otros[101].

Estos carpinteros tenían como obligación hacer cuanto se ofreciere en los buques, tanto en la mar como en tierra. Mas el método era diferente si se trata de obras menores o de envergadura. Cuando había que hacer pequeños trabajos, como reparar la chalupa o algunos remiendos en el bajel, éstos los debían de hacer sin ayuda de ningún otro carpintero. Pero si se trataba de obras mayores, la Armada tenía obligación de proporcionarle algunos carpinteros para que le ayudasen en estos menesteres. Además de estos trabajos, en algunas ocasiones estos carpinteros podían ser requeridos por la Real Armada para trabajar fuera de su navío en la carena, u otras obras, de los efectivos de la Armada. En este caso, el oficial, además de su sueldo, percibía una gratificación que consistía en la mitad del sueldo que tenían "los forasteros" que trabajaban en la Armada[102].

El otro ámbito de trabajo de los carpinteros de ribera era el de los puertos marítimos. En este caso, además de tener la maestría en su oficio, debían de ser también maestros en el arte de la calafatería; es decir eran maestros carpinteros-calafates. En Gipuzkoa, su número fue muy restringido y estuvo controlado por las autoridades municipales. Por ello, no existió una legislación común que regulara el nombramiento de estos cargos, y los derechos y las obligaciones que contraían las personas contradas para este menester.

Tomando como punto de referencia las Ordenanzas de San Sebastián aprobadas en 1764 y ratificadas por Fernando VII en 1814, podemos establecer un modelo de los requisitos que estos operarios debían de reunir, y las condiciones en las que desempeñaban su oficio. En primer lugar, para poder ser admitido en el puerto donostiarra como maestro carpintero-calafate, era indispensable demostrar ante el Prior y Cónsules de la ciudad que se había trabajado, cuando menos, durante ocho años como carpintero de navío y otras embarcaciones; y de haber servido dos años como aprendiz de calafate y otros

---

101 DE LUNA, Juan Carlos: *La mar y los barcos*. Editorial Nacional, Madrid 1950, p. 153

102 Ibídem

seis años más como oficial calafate. Además, entre los canditatos se preferían aquellos que acreditaban ser maestros constructores o contramaestres de construcción[103].

La persona o personas elegidas recibían de manos del Prior y Cónsules de la ciudad el título de Maestro Carpintero-calafate. En el momento de su nombramiento, éstos juraban cumplir con las obligaciones de su oficio y obras que se le encomendaren, debiendo ser éstas siempre firmes y duraderas. Y éstas eran fundamentalmente las de:

a. Prevenir al Teniente del puerto cuando iban a realizar las labores de carena de las embarcaciones, para que de antemano se tomara la providencia de hacer apartar los barcos que estaban en las imedicaciones.

b. Asisitir y dirigir personalmente las carenas y demás obras que se les encomendaren, repasando durante la operación todos los trabajos que fuesen ejecutando los oficiales, y en especial, las tablas de los costados; las cubierta; las cabillas; los clavos y los rimbos[104].

El segundo gran grupo de carpinteros especialistas era el de los carpinteros de blanco. Su cometido en las fábricas navales era algo menos importante que el de los carpinteros de ribera, puesto que eran los encargados de hacer todas las obras interiores del vaso como camarotes, muebles, mamparas, puertas, taquillas y demás obras menores. Por ello, y dado la naturaleza de estas labores, la gran mayoría de estos maestres combinaron su trabajo en la industria naval de Gipuzkoa, con otras tareas que nada tenían que ver con este sector económico.

Las herramientas con las que trabajaban estos operarios eran bastante rudimentarias y consistían básicamente en hachas; martillos (grandes y pequeños); taladros; barrenas para los pernos, de costado y de medio

---

103 A(rchivo) M(unicipal) de P(asajes): B-5-1-3-, pp. 176 y ss. Y véase apéndice documental nº 12

104 Ibídem.

costado; sierras de mano; formones; compases; cepillos; y escofinas[105].

Si los carpinteros de ribera y de blanco constituyeron el grueso de los carpinteros empleados en la construcción de navíos, existió otro grupo de especialistas de la madera cuya participación también fue muy activa y decisiva: los peritos agrimensores. Eran los encargados de seleccionar y dirigir en los montes la corta de las maderas que iban a emplearse en la manufactura del vaso. Era un cometido sumamente difícil y delicado, porque por una parte, solían aprovecharse las formas naturales de los troncos y ramas de los árboles para hacer las principales piezas de los navíos. Y por otra, porque además de tener presente la orientación de los árboles a la hora de su tala, -eran preferibles los que estaban al norte porque resultaban tener una mayor durabilidad en el agua-, eran los encargados de dar la forma de todos los ángulos que formaban las curbas de los "árboles tiernos y fáciles de doblar"[106]. Para todo ello, estos peritos contaron con la inestimable ayuda de los aserradores y de algunos carpinteros de ribera.

### 5.1.3. Los calafates

Su número fue bastante más reducido que el de los carpinteros y muchas veces este oficio estuvo asociado al de la carpintería de ribera.

Los calafates eran quienes cerraban las juntas de las maderas con estopa y brea para que no entrara el agua. El proceso era bastante rudimentario y se llevaba a cabo en dos fases. En la primera, las juntas de las tablas de los fondos, costados y cubiertas se llenaban con estopa a fuerza de mazo y demás instrumentos que se tenían a propósito para ello (azuelas, martillos, magajos, hachas, barrenas, etc.). Tras ello, el calafate procedía a calentar la brea[107], para seguidamente proceder a poner una espesa capa en el casco,

---

105 M.N.: *Diccionario de arquitectura naval (1719-1750)* del Marqués de la Victoria; y DE LUNA, J.C.: Op. Cit., p. 153

106 M.N.: *Diccionario de arquitectura naval* del Marqués de la Victoria

107 Especie de betún artificial compuesto de pez, resina, sebo y otros ingredientes y que podía ser de dos clases: *negra o seca*, que se aplicaba a las costuras y costados; y *rubia o grasa*, a los "mastelerce de respero" y maderas. (VV.AA.: *Diccionario Marítimo Español*, p. 99)

cubiertas y masteleros de la embarcación.

Al igual que los carpinteros de ribera, los calafates tenían como lugar habitual de trabajo las factorías navales. Pero también, podían desempeñar su oficio en los buques de guerra siempre que se fuera "buen marinero y cuidadoso en las cosas de su profesión"[108]. En este ámbito, los calafates tenían como obligación conservar en buen estado la impermeabilización del bajel. Así, debía de recorrer las cubiertas y altos donde había goteras; "adrezar" la chalupa y lancha cuando se lo ordenare el capitán ; visitar varias veces al día la caja de la bomba, y si hubiere agua, achicarla; y finalmente, tener guarnidas las bombas[109]. Para efectuar todos estos trabajos contaba con "un mallo de meter"; "dos mallos de recorrer", tres hierros de cortar; seis hierros de calafatear; dos magajos; una sierra de mano; cuatro martillos (dos grandes y dos pequeños); dos hachas y dos azuelas; y un juego de barrenas[110].

### 5.1.4. Otras profesiones relacionadas con el ramo de la construción naval

a. Los montoneros: Eran los que hacían montones. Es decir, pedazos de madera ovalados y achatados con una abertura, dentro de la cual se sujetaba una roldana o rueda por medio de un perno, que atravesándola por su centro, descansaba por ambos lados de la madera, de tal suerte que la dejaba en disposión de girar hacia la parte que convenía. La utilidad de los montones radicaba en que servían para disminuir el esfuerzo que necesitaban hacer los agentes empleados en una maniobra[111].

En la documentación consultada, tan sólo hemos encontrado un montonero guipuzcoano. Se trata del maestro Juan de Arizmendi que en 1781 pasó a trabajar a los astilleros de Pasajes en servicio de la Real

---

108 DE LUNA, J.C.: Op. Cit., p. 154
109 Ibidem
110 Ibidem.
111 VV.AA.: *Diccionario Marítimo Español*, p. 368

Armada[112].

b. Los barrenadores: Eran los especialistas encargados de taladrar y hacer agujeros en la madera de los navíos con finalidades varias. Una de ellas era de llevar a pique el barco; para ello se abrían uno o más rumbos en los costados por debajo de la lumbre de agua. También se barrenaban la lancha y bote que iban dentro del buque cuando éstas se llenaban de agua con los golpes de mar. Y por último, también solían abrir varios agujeros en la cubierta de entrepuentes junto a los trancalines, para que en los temporales abrir el paso del agua a la bodega[113].

En Gipuzkoa, las noticias sobre los barrenadores son muy puntuales y escasas. Estas tan sólo existen para dos de los navíos que se fabricaron en los astilleros guipuzcoanos: el *San Fermín* y el *San Sebastián*. Y en ambos casos, los barrenadores aparecen haciendo los agujeros de la cubierta de entrepuentes[114].

c. Los cordeleros: Eran los operarios encargados de fabricar las cuerdas o los cabos que se emplean a bordo de los buques y que según su grueso, constaban de dos, tres o cuatro cordones. Solían utilizar como materia prima el cáñamo, pero teniendo en cuenta que para el caso de Gipuzkoa, este género bien se importaba o bien se adquiría en otros puntos de la península (Granada, Navarra, Murcia, Aragón, Galicia, Valencia y Cataluña, especialmente), fue una profesión muy poco representativa en la Provincia[115].

Los pocos datos existentes en este setido nos constantan dos hechos. Primero, que los cordeleros guipuzcoanos trabajaron siempre siriviendo en la Marina: unas veces en los Reales Arsenales y

---

112 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3763/L
113 VV.AA.: *Diccionario Marítimo Español*, p. 79
114 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3763
115 MERINO NAVARRO, J.P.: Op. Cit., pp. 267 y ss.

Astilleros Reales[116]; y otras en los navíos de la Real Armada[117]. Y segundo, que cuando los astilleros guipuzcoanos trabajaron en la labra de algún navío para el Rey, muchas veces se vieron en la necesidad de contratar cordeleros de otras provincias, tal y como aconteció en 1781 cuando el *San Fermín* estaba en las gradas del Barrio de Vizcaya[118].

d. Los bueyerizos: Las personas encargadas de conducir hasta los astilleros las maderas que habían sido cortadas en los montes. Solían ser propietarios de una o varias juntas de bueyes; y en algunos municipios, como por ejemplo Aya, constituyeron un grupo social de bastante poder económico.

e. Los fabricantes de remos: Ataún y Lazcano eran dos de los principales centros de producción de remos de la Provincia. En el siglo XVIII, esta actividad económica conoció un notable desarrollo, sobre todo, a causa del crecimiento de la demanda generado a partir de la creación de los Departamentos de Marina[119]. Para su fabricación se utilizaban maderas procedentes de los montes de Ataún o de localidades navarras vecinas como Echarri-Aranaz.

Estos remos solían conducirse en carros hasta el municipio de Anoeta (a media legua de Tolosa)[120]; y desde allí, vía fluvial, eran llevados hasta el puerto de San Sebastián de donde salían hasta su destino definitivo.

---

116 Por ejemplo, el pasaitarra Isidro de Lujambio trabajó haciendo la jarcia del navío *Santa Rosa* en el Real Astillero del Barrio de Vizcaya (A.H.P.G.: 3/2447).

117 El mutricuarra Joseph De La Sierra embarcó en el navío de la Real Armada *San Juan Neponuceno* como maestre de jarcia (A.H.P.G.: 1/2741)

118 Este año, el Ministro de Marina se vio en la necesidad de firmar un asiento con el maestro cordelero bilbaíno Joseph Antonio de Ugalde para que hiciera toda las jarcias y cordelería que necesitaba este navío (A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3763)

119 Por ejemplo, Phelipe de Urioste envió el 3 de junio de 1727 un lote de 96 remos para las dos fragatas que se estaban construyendo en Cádiz. En 1747, el donostiarra Antonio de Orella mandó fabricar en los montes de Ataún diferentes cantidades de remos a razón de 30 reales de vellón el carro (A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales. 307; y A.G.G.: PT. leg. 1906)

120 MADOZ, Pascual: *Guipúzcoa 1845-1850* (Edición facsimil). Ambito-Juntas Generales de Guipúzcoa, Salamanca 1991, p. 19

f. Los escultores y tallistas: Solían encargarse de esculpir las figuras que iban a popa y proa de los navíos. Sin embargo, parece ser que éstas sólo solían hacerse para las grandes unidades.

Todo induce a pensar que en Gipuzkoa había un número bastante limitado de escultores y tallistas, y que éstos solían tener una demanda significativa. Ello de alguna manera explica las dificultades que tuvo el Ministro de Marina para encontrar en la Provincia un escultor que hiciera las tallas del *San Fermín*. En un primer momento, pensó contar con la colaboración del maestro Miguel Antonio de Jáuregui; pero éste, le contestó que no podía pasar a Pasajes porque estaba empleado como maestro de dibujo asalariado por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País[121] . Tras ello, se barajó la posibilidad de contratar a los tallistas Ygnacio de Labi y Zeberio, pero éstos también estaban ocupados en otros trabajos. Finalmente, fue Juan Baupitsta de Mendizabal, discípulo de la Academia de San Fernando y "escultor de pericia", la persona encarga de hacer la escultura del *San Fermín*[122].

g. Los ancoreros: Durante el siglo XVIII Gipuzkoa fue el principal centro de producción de anclas de la península. Ello se debió a la pericia del maestro ancorero Juan Fermín de Guilisasti, que tras viajar a Holanda pensionada por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas para "espiar" los procedimientos más avanzados en la fabricación de anclas, supo aplicarlos, e incluso parece ser que mejorarlos, en su ferrería de Arrazubía[123]. Si esto fue clave, no lo fue menos el mérito que tuvieron los ancoreros guipuzcoanos de ir aprendiendo de Guilisasti las nuevas técnicas de producción, resultando de ello el establecimiento de una Real Fábrica de Anclas en Gipuzkoa allá por el año 1750; y la suscripción de varios *asientos* de anclas.

---

121 A.G.G.: JD IM 2-13-66

122 Ibídem.

123 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La Real Fábrica de Anclas de Renteriola: un intento fallido" *Boletín R.S.B.A.P.*, año XLVI, cuadernos 1-2, San Sebastián 1990, pp. 41-77

Mas, estas no fueron las únicas profesiones que aparecieron, directa e indirectamente, vinculadas a la industria naval. Junto a ellas existió una larga lista, entre las que estaban: los cristaleros, los claveteros, los toneleros, los delineadores, los pintores, los doradores, los herreros, los fabricantes de velas y los herreros, entre otros.

## 5.2. Organización laboral en los centros navales

Las noticas sobre la vida y las condiciones de trabajo en los astilleros son más bien muy limitadas, y todas ellas hacen referencia a la construcción de los grandes navíos de guerra de la Real Armada. La razón de ello posiblemente esté en que, tal y como hoy en día acontece en los pequeños astilleros de ribera tradicionales del País Vasco, las instalaciones navales dedicadas la labra de pequeñas y medianas unidades no contaron con una organización laboral singular, dedibo a la propia naturaleza de las fábricas.

Sin embargo, las condiciones laborales en uno y otro tipo de astilleros apenas presentaban diferencias y éstas eran fracacamente duras. En este sentido, nada más elocuente que la exposición que hace Antonio de Gaztañeta en una carta remitida en septiembre de 1711 en la que indicaba que

> "(...) en esta tierra (sólo en los Astilleros donde se fabricaban vageles) trabajan de luz a luz en todo el año, sin distinzión de tiempo y sólo se les da una ora para medio día parar a comer, pues a las doze se llama y hasta la una no buelven; y esta Canal de los Passajes, así carpinteros como galafates y marineros en el verano, no se mueben de tierra para hir a bordo hasta que den las seis y a las ocho dadas todos salen en tierra a almorzar, esta las nueve dadas no se mueven, a las doze dadas buelven a comer y hasta la una no se mueben para ir abordo y a las seis de la tarde dejan el trabajo, de suerte que un día de verano (...) todos los días que desde que amanece hasta las seis están trabajando para otro como desde las seis de la tarde hasta

anochezer, y sólo a las horas expresadas como comunidad (...)"[124]

En el caso de Gipuzkoa tan sólo hemos podido reconstruir la organización laboral para dos de los grandes navíos que se hicieron en sus gradas: el *San Fermín* y el *San Sebastián*. En estos casos, -y parece ser que al igual que en otras grandes construcciones navales para la Real Armada-, la organización laboral fue muy jerarquizada, debido sobre todo al gran número de mano de obra que fue necesaria contratar para tal efecto[125]. La mayor parte de esta maestranza era contratada para trabajar en las instalaciones navales en donde se iba a poner en grada el buque; y otro porcentaje menor, pero asimismo importante, tenía como destino de trabajo en los montes en donde se iban a efectuar las cortas de la madera para la susodicha unidad. En uno y otro ámbito de trabajo, los operarios tuvieron un ordenamiento distinto. En las instalaciones navales del Puerto de Pasajes, los artesanos se dividían en grupos o cuadrillas de trabajo comandados por un capataz; quienes a su vez, obedecían las órdenes del Contramestre de construcción encargado de la obra y su ayudante. No obstante, parece que estas fábricas no siguieron un esquema rígido de organización laboral; pero también es cierto, que las variaciones que hemos podido observar fueron pequeñas y que no afectaron a las secciones que llevaban el peso de la construcción[126]. Así por ejemplo, se observa que para la manufactura del *San Fermín* la maestranza se distribuyó en 10 grupos de trabajo. A saver:

1. <u>La construcción propiamente dicha:</u> Era por mucho el grupo más importante de todos, tanto por el número de personas que trabajaban en él (de 426 a 200 operarios), como por el tipo de trabajo que desarrollaban. Estaba integrado por los capataces de ribera; carpinteros medidores; cabos de los carpinteros de ribera; oficiales de ribera; y carpinteros de ribera.

2. <u>La calafatería:</u> En la que estaban un capataz de calafates; un 2º maestro de calafates; los oficiales calafates; y los aprendices

---

124 M.N.: Fondo Vargas Ponce (Serie Arábiga), Ms. 75 bis.

125 Entre los 1.041 operarios que trabajaron en febrero de 1783 en el *San Sebastián*; y los 279 en los meses de marzo y mayo de 1781 en el *San Fermín*. (Véanse cuadros nºs 15, 16 y 17)

126 A.G.M.: Arsenales-Acopios 3763

calafates. En algunos momentos, en estas labores trabajaron hasta 87 operarios.

3. Los aparejos: Era un grupo bastante reducido en número. Estaba encabezado por un Contramestre de la Real Armada, quien contó con la colaboración de otros altos mandos de la Armada (un Primer Guardian de la Real Armada, un Oficial de Mar y Contramestre de Mar), y el trabajo de los marineros.

4. El obrador en blanco: Presentaba la mismo esquema que el indicado para el grupo primero (construcción propiamente dicha). En él trabajaron una media de unos 25 carpinteros.

5. La ornamentación: En este grupo trabajaban los escultores (un capataz y varios oficiales) y los faroleros (un maestro y varios oficiales).

6. Los barrenadores: Estaban comandados por un capataz y un cabo de barrenadores quienes dirigían las labores realizadas por los oficiales y los aprendices.

7. El velamen: Estaba integrado por un maestro y capataz de velamen, que no siempre estuvieron presentes en el astillero; y varios oficiales y aprendices (un máximo de 21 individuos).

8. La albañilería: Su cometido era el de hacer los fogones de la cocina. Por ello tan sólo se requería la presencia de un oficial y unos pocos aprendices para que pudieran ayudarle al primero.

9. Las gabarras: Esta sección esta comandada por el patrón de gabarras y su ayudante. Su cometido era dirigir las labores que realizaran los peones marineros y los peones ordinarios, estando éstos últimos, a su vez, encabezados por un capataz.

10. Conducción y custodia de los materiales: Para la conducción del maderamen hasta las instalaciones navales, la Real Armada contrataba a varios bueyerizos, indivíduos de dirección y peones. Una vez en el

astillero, una persona se encargaba de guarda todos estos materiales, así como las herramientas del resto de los operarios.

Por su parte, la mano de obra empleada al año siguiente en el astillero del Barrio Vizcaya para la labra del *San Sebastián* estuvo repartida en 14 grupos en vez de los 10 del *San Fermín*. Las diferencias entre una y otra fábrica se debieron a que en el navío *San Sebastián*

a. Los operarios encargados de hacer la arboladura y aparejos del navío estuvieron distribuídos en dos divisiones: la del "aparejo de labor" y la de "recorrida de aparejos". En la primera estaban un capataz de ribera y varios oficiales y aprendices; y en la segunda, un Primer Guardián de la Real Armada, marineros y peones marineros.

b. La cuadrilla de peones ordinarios y las personas encargadas de las labores del pontón y las gabarras, pese a trabajar en el mismo ámbito y tareas similares o complementarias, presentaron una organización independiente.

c. La construcción de la lancha del *San Sebastián* fue ejecutada por un capataz y oficiales de ribera distintos a los contratados para las obras del navío.

d. Se contrató a un medidor carpintero y cinco carpinteros como personal auxiliar en el cargamento de maderas en las urcas que debían partir hacia los Departamentos de Marina.

e. Y finalmente, para las obras de esta unidades se contrataron artesanos pertenecientes a dos gremios que no habían estado presentes en el *San Fermín*: los canteros y los toneleros[127].

Por lo que respecta a los operarios que trabajaron en los montes en la corta y tala el maderamen siguieron un modelo de organización un tanto diferente. Mas, no podemos lanzar una tesis contundente a este respecto dado que tan sólo conocemos con certeza la coordinación del personal empleado en

---

127 Ibídem.

los montes de Navarra y Araba para la manufactura del *San Sebastián*. En esta ocasión, los operarios no tuvieron un orden laboral tan jerarquizado como los contratados para las gradas pasaitarras, quizá debido a que su trabajo era mucho más homogéneo que el de estos últimos. En este caso, los puestos más relevantes estuvieron ocupados por el contramaestre de construcción, los delineadores y los tasadores del montazgo. Estos contaron con la ayuda de los varios cabos y capataces que, a su vez, eran los encargados de la coordinación de las labores que tenían que efectuar los carpinteros y aprendices de ribera[128].

Pese a no contar con fuentes documentales de esta naturaleza para las grandes unidades producidas en Gipukoa para la Compañía de Caracas, Compañía de Filipinas o algunos particulares, nos inclina a pensar que para llevar a efecto estas fábricas se tuvo que contratar a un número similar de mano de obra: que su organización laboral sería bastante similar a la descripta para los navíos de la Real Armada *San Fermín* y *San Sebastián*.

---

128 Ibidem; y véase cuadro nº 17. Este cuadro puede conducir a ciertos equívocos puesto que en él aparecen varios operarios bajo los conceptos de "carpintero de reconocimiento de Santa Catalina" y "composición del dique de Santa Catalina". Esta maestranza no trabajó en las obras de construcción del navío *San Sebastián* sino en otro trabajo totalmente independiente a éste: el arreglo del dique de Santa Catalina de Donostia-San Sebastián.

## Cuadro nº 15: Mano de obra empleada en la construcción del navío San Fermín (1781-1782)

| OPERARIOS | ENERO | | FEBRERO | | MARZO | | ABRIL | | MAYO | | JUNIO | | JULIO | | AGOSTO | | SEPTIEMBRE | | OCTUBRE | | NOVIEMBRE | | DICIEMBRE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 | 1781 | 1782 |
| Contramestre construcción | | 1 | | 1 | | | | | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Ayudante contramestre | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Capataz carpintero ribera | | 5 | | 6 | 2 | 3 | | 3 | 3 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 5 | 7 | 0 |
| Carpintero medidor | | | | | 1 | 0 | | | 1 | 0 | | | | | | | | | | 1 | | 1 | | |
| Cabo carpintero ribera | | 2 | | 4 | 1 | 3 | | 3 | 1 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 5 | 2 | 0 |
| Carpinteros oficiales | | 303 | | 297 | 183 | 259 | | 193 | 211 | 100 | 243 | 127 | 328 | 156 | 415 | 184 | 335 | 204 | 333 | 213 | 310 | 287 | 291 | 0 |
| Carpinteros aprendices | | 1 | | 3 | 1 | 9 | | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 | 4 | 3 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 | 6 | 2 | 0 |
| Capataz calafates | | | | | 1 | 0 | | | 1 | 0 | 1 | 1 | | 1 | | | | | | | | | | |
| 2º maestro calafates | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Oficiales calafates | | 82 | | 49 | 23 | 15 | | 15 | 7 | 6 | | 10 | | 13 | | 8 | | 20 | 37 | 0 | 70 | 0 | 84 | 0 |
| Aprendices calafates | | 3 | | 3 | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oficial de mar | | 1 | | 1 | 1 | 1 | | | | | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Contramestre de mar | | | | | | | | | 1 | 0 | | | | | | | | | | | | | | |
| Marineros | | 21 | | 17 | 9 | 13 | | 17 | 2 | 11 | 3 | 11 | 3 | 5 | 6 | 5 | 21 | 0 | 25 | 3 | 28 | 3 | 26 | 0 |
| Capataz carpinteros de blanco | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Cabo carpinteros de blanco | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Oficiales carpinteros de blanco | | 25 | | 25 | | 25 | | 24 | | 24 | 9 | 4 | 22 | 7 | 24 | 15 | 23 | 21 | 21 | 21 | 24 | 26 | 29 | 0 |
| Aprendices carpinteros de blanco | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | | 2 | | 2 | | |
| Maestro farolero | | 1 | | | | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Escultor capataz | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 | 1 | 0 | | | | |
| Oficiales escultores | | 9 | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 0 | 4 | 0 | 3 | 0 | 9 | 0 |
| Oficiales faroleros | | 3 | | | | | | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | | | | | | 3 | 0 |
| Capataz barrenador | | 1 | | | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | | | 1 | | 1 | | |
| Barrenadores oficiales | | 33 | | 28 | 9 | 16 | | 15 | 4 | 3 | | 3 | 45 | 2 | 55 | 10 | 52 | 0 | 55 | 37 | 56 | 44 | 54 | 0 |
| Cabo barrenador | | | | 1 | | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Barrenadores aprendices | | 5 | | 3 | | | | 3 | | | 14 | 0 | | | | | 2 | 0 | | | 5 | 14 | | |
| Contramaestre Real Armada | | 1 | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 1º Guardián Real Armada | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Maestro velamen | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | 1 | | |
| Capataz velamen | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | | | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Oficiales velamen | | 7 | | 8 | | 5 | | 4 | | 1 | 13 | 5 | 20 | 6 | 17 | 7 | 17 | 7 | 13 | 8 | 6 | 7 | 8 | 0 |
| Aprendices velamen | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oficiales albañiles | | | | | 1 | 0 | | | | 7 | | | | 2 | | | | | | | | | | |
| Aprendices albañiles | | | | | 3 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Patrón gabarras | | 1 | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Ayudante patrón | | 1 | | 1 | | 1 | | | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| Peones marineros | | 28 | | 28 | 24 | 28 | | | 27 | 14 | 27 | 4 | 27 | 4 | 27 | 4 | 27 | 27 | 27 | 0 | 27 | 27 | 23 | 0 |
| Capataz peones ordinarios | | 1 | | 1 | | 2 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | | |
| Peones ordinarios | | 10 | | 10 | | 41 | | 76 | 47 | 90 | 38 | 76 | | 37 | | 37 | 26 | 37 | 24 | 19 | 23 | 40 | | |
| Bueyerizos | | 9 | | 10 | 11 | 5 | | 7 | 21 | 9 | 8 | 7 | 16 | 11 | 16 | 11 | 25 | 8 | 15 | 11 | 10 | 10 | 9 | 0 |
| Individuos dirección | | | | | 1 | 0 | | | | | 1 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | | | | | | |
| Peones | | | | | 7 | 0 | | | 4 | 0 | 4 | 7 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 6 | 1 | 5 | | 5 | | |
| Guarda herramientas | | 1 | | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 |
| TOTAL | | 561 | | 503 | 279 | 439 | | 372 | 297 | 283 | 381 | 273 | 515 | 271 | 641 | 308 | 554 | 340 | 579 | 363 | 568 | 442 | 587 | 0 |

FUENTE: A.G.M., Arsenales-Acopios 3763

**Cuadro 16: Maestranza empleada en la fábrica del navío San Sebastián**

| OPERARIOS | DICIEMBRE | ENERO | FEBRERO | MARZO | ABRIL | MAYO | JUNIO | JULIO | AGOSTO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1782 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 |
| Ayudante contramestre construcción | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | 1 |
| Capataz carpintero ribera | 4 | 4 | 4 | 4 | 5 | | 4 | | 2 |
| Cabos | 6 | 6 | 6 | 5 | 6 | | 3 | | |
| Oficiales | 255 | 232 | 236 | 205 | 260 | | 142 | | 30 |
| Aprendices | 2 | 2 | 4 | 1 | 7 | | 7 | | |
| Capataz carpintero de blanco | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | 1 |
| Cabo | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| Oficiales | 30 | 34 | 33 | 37 | 28 | | 18 | | 10 |
| Obreros | 2 | | | | 4 | | | | |
| Aprendices | | | | | 2 | | 2 | | |
| Peones | | | | | | | | | 2 |
| Capataz ribera | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | |
| Oficiales | 30 | 41 | 57 | 54 | | | | | |
| Aprendices | 4 | 1 | 1 | 1 | | | | | |
| Capataz barrenadores | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | |
| Oficiales | 50 | 52 | 52 | 50 | 29 | | 16 | | |
| Aprendices | 15 | 11 | 11 | 11 | 11 | | 2 | | |
| 1º Guardián de la Real Armada | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | 1 |
| Marineros | 23 | 16 | 15 | 15 | 16 | | 77 | | 1 |
| Peones marineros | | | 6 | 6 | 6 | | | | |
| Mestro velas | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | 1 |
| Oficiales | 8 | 15 | 15 | 13 | 13 | | 9 | | 5 |
| Aprendices | | | | | | | | | |
| Capataz | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | 1 |
| 2º Maestro calafates | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | 1 |
| Cabo | | 1 | 1 | | | | | | |
| Oficiales | | 104 | 104 | 99 | 79 | | 7 | | 17 |
| Aprendices | | 5 | 7 | 6 | 5 | | 2 | | |
| Escultor maestro | | | | | | | | | |
| Oficial | | 3 | 4 | 4 | | | | | |
| Capataz peón ordinario | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | 4 |
| Peón ordinario | 32 | 52 | 33 | 31 | 4 | | 90 | | 111 |
| Patrón pontón | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | |
| Ayudante patrón | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | |
| Peones marineros | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 | | | | |
| Guarda herramientas | | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | |
| Bueyerizos con yuntas | 8 | 9 | 7 | 4 | 3 | | | | 6 |
| Peones | 5 | 5 | 5 | 3 | 4 | | | | 4 |
| Guarda herramientas | 1 | | | | | | | | 1 |
| Construcción lancha | | | | | | | | | |
| Cabo de ribera | | | 1 | 1 | | | | | |
| Carpinteros de ribera | | | 2 | 18 | | | | | |
| Albañiles para los fogones y horno | | | | | | | 8 | | |
| Canteros | | | | | | | | | 2 |
| Toneleros | | | | | | | | | 3 |
| Auxiliares cargamento urcas | | | | | | | | | |
| Medidor maderas | | | | | | | | | 1 |
| Carpinteros | | | | | | | | | 5 |
| TOTAL | 523 | 624 | 654 | 610 | 549 | 0 | 397 | 0 | 210 |

Fuente: A.G.M., Arsenales-Acopios 3763

| Cuadro 17: Maestranza empleada en los montes de Navarra y Araba para la fábrica del navío San Sebastián. | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| OPERARIOS | Diciembre | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio | Julio | Agosto |
| | 1782 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 | 1783 |
| Capataz de ribera | 4 | 5 | 6 | 5 | 5 | | 6 | | 4 |
| Delineador | 4 | 4 | 6 | 5 | 5 | | 6 | | |
| Capataz reconocimiento Santa Catalina | | 2 | 2 | 2 | | | | | |
| Contramestre construcción | | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | |
| Tasador montazgo | | 1 | 1 | | | | | | |
| Carpinteros de ribera | | 207 | 364 | 273 | 305 | | 383 | | 78 |
| Aprendices carpinteros | | 1 | 1 | 1 | | | | | |
| Composición dique de Santa Catalina | | | | 8 | 3 | | 3 | | 7 |
| Cabo | | | | | | | | | |
| TOTAL | 8 | 221 | 381 | 295 | 319 | | 399 | | 89 |
| Fuente: A.G.M., Arsenales-Acopios 3763 | | | | | | | | | |

## 5.3. Los salarios

Los datos disponibles sobre los honorarios que percibía la maestranza empleada en la industria naval guipuzcoana son más bien escasos y puntuales. Además, salvo en un caso, éstos tan sólo nos aportan información de la remuneración abonada a la mano obra contratada para las fábricas Reales. Estos documentos se caracterizan por no tener una continuidad temporal y muchos de ellos tampoco indican los salarios pagados a cada de las categorías y profesiones. Por ello, en este epígrafe básicamente se va a tratar de hacer un breve esbozo de la evolución de los salarios en algunos oficios; las desiguladades salariales existentes dentro de una misma categoría profesional y oficio; y las diferencias remunerativas que había de unos a otros gremios.

La primera noticia localizada sobre esta cuestión data del año 1704. Por ella sabemos que los oficiales carpinteros que trabajaron en el apresto del *San Joseph* en Pasajes cobraron una cantidad diferente dependiendo del trabajo que hicieron. Los oficiales encargados de las obras de carpintería

percibieron un jornal diario de 4'5 a 5 Reales. Por su parte, los carpinteros-calafates que hicieronn la carena y calafateado del navío cobraron una cantidad algo mayor: 6 Reales diarios[129].

Tras esta información, existe un silencio documental hasta una década después. En esta ocasión, fue Antonio de Gaztañeta la persona encargada de indicar, -además de las condiciones de la jornada laboral en los astilleros de Gipuzkoa-, los salarios a abonarse a los carpinteros y calafates guipuzcoanos. Se observan dos hechos: primeramente, que la remuneración de los carpinteros era similar, e incluso, algo inferior a la de años atrás (4'5 Reales/día para todos); y en segundo término, que la de los calafates era ostensiblemente menor: pasó de 6 Reales diarios a 4'5[130].

Esta notable reducción de los salarios de los calafates generó un malestar generalizado; y consiguiente, esto tuvo un reflejo inmediato en la marcha de las obras de los vasos que estaban en las gradas de Pasajes. La situación llegó hasta tal límite, que Gaztañeta se vió obligado a remitir al Ministro de Marina un informe negativo sobre la actitud y quehacer de estos oficiales. Indicaba que los calafates pasaitarras contratados trabajaban lentamente y de mala gana; y que, incluso, después de comer no querían reincorporarse al trabajo. Para solucionar el grave problema generado, y, ¡cómo no!, para garantizar la conclusión de las carenas de los 6 buques en las fechas acordadas, Gaztañeta optó por una medida que no gustó nada a los calafates pasaitarras: traer 50-54 calafates de Bilbao; y contratar a calafates de Orio, Zarauz y otros pueblos guipuzcoanos. Los calafates de Pasajes, como medida de presión y boicot a esta resolución, se negaron a incluir en sus cuadrillas a los nuevos empleados. Ante ello, se decidió crear nuevos grupos de trabajo para estos oficiales vizcaínos y guipuzcoanos[131].

Por estas mismas fechas, un grupo de oficiales reclamaba a Joseph del Llano, -ayudante de D. Antonio de Gaztañeta-, las cantidades que la Hacienda aún les adeudaba por su trabajo en los mismos 6 navíos de línea. El protocolo notarial del "poder" que daban estos oficiales al madrileño D.

---

129 A.H.P.G.: 3/2160

130 M.N.: Fondo Vargas Ponce (Serie Arábiga), Ms. 75 bis

131 Ibidem.

Carlos Ponz y Delgado para cobrar del monarca Felipe V todo lo que áun se les debía, tan sólo recoge el monto total de la deuda que tenía la Hacienda con cada uno de estos oficiales. Este documento no obstante, no indica a cúantos días de trabajo equivalía esa cantidad, o el salario que se había acordado pagar a cada uno de ellos. Mas, por él sabemos que la deuda ascendía a la cantidad 3.897 pesos escudos de plata[132].

De 1747 data la redacción del único documento que recoge los salarios que cobraban los oficiales cuando trabajaban en la construcción de barcos con usos civiles. No obstante, conviene indicar que esta ocasión también esta fábrica fue pagada con dinero público: el de las arcas municipales de los ayutamientos de Deva y Motrico. Las obras de esta unidad, -el "barco del pasaje" que ambas municipios tenían mancomunadamente-, duraron alrededor de 22 días. Fueron realizadas por cuatro oficiales en la carpintería de ribera, -Agustín de Areizaga, Carlos de Ussobiaga, Antonio de Burgoa y Nicolás de Galarreta-, y percibieron por ello un salario diario de 5 Reales.

Pese al carácter puntual de esta información, ésta de alguna manera nos puede servir como base para esbozar la evolución que tuvieron los salarios de los carpinteros en el siglo XVIII. Refleja que la remuneración de estos oficiales prácticamente no sufrió alteraciones a lo largo de toda la centuria: en 1704 el salario de los oficiales carpinteros era de 4'5 a 5 Reales diarios; en 1715 de 4'5; en 1747 de 5; y en la década de 1780 los oficiales de ribera que trabajaron en el Astillero del Barrio de Vizcaya en la construcción de los navíos *San Fermín* y *San Sebastián* cobraron de 8 a 4'5 Reales diarios[133].

Otro aspecto interesante a la hora del estudio de los salarios es el de la diferencias salariales existentes entre las distintias categorías

---

132 Esta suma estaba repartida de la siguiente manera:

a. 755 al calafate y constructor Martín de Allo por encarenar los 6 navíos.

b. 500 a Pedro de Ansorena; y otros 265 a Manuel Ygnacio de Juanchorena por hacer el poleamen de los navíos *San Phelipe el Real*, *Santa Isavel*, *San Fernando* y *San Juan*.

c. 806 a Martín de Arena; 711 a Juan de Guilisasti; y 860 a Juan y Joseph de Vidaondo por la manufactura de los herrajes. (A.H.P.G.: 3/2497, fols. 55-57)

133 A.G.M.: Arsenales-Acopios 3763

profesionales de un mismo oficio. No podemos lanzar afirmaciones contundentes en este sentido, dado que ésta información tan sólo la tenemos para los operarios que trabajaron en el Puerto de Pasajes entre 1780-83 en la manufactura de los dos navíos de guerra que Carlos III ordenó hacer para la Real Armada. Sin embargo, es muy posible que la escala salarial mostrada en estos informes fuera la que se aplicaba en los astilleros guipuzcoanos en aquella época, básicamente por dos razones. Primero, porque en un momento de gran actividad constructiva en las factorías navales guipuzcoanas el Ministro de Marina no tuvo problemas para reclutar durante más de dos años a un elevado número de hombres (una media de 512 personas al mes)[134]. Y segundo, porque no se registraron protestas de parte de ningún colectivo de operarios tal y como aconteció años atrás en las fábricas que dirigió Gaztañeta.

Llama la atención, que en estos años la escala salarial no sólo afectaba a las distintas categorías profesionales, sino que incluso ésta se aplicaba con mayor fuerza dentro cada estamento laboral. En cuanto a la primera cuestión, las mayores diferencias retributivas se dieron entre los altos y medios cargos. Los puestos más cualificados, -contramestre de construcción y ayudante-, tuvieron un tratamiento especial, y hasta privilegiado, con respeto al resto de la maestranza. Por una parte, porque contaron con un salario mensual, y no se les pagaba por los días trabajados. Y por otra, porque además de ello, recibían una gratificación diaria, muy superior a cualquiera de los salarios pagados al resto los operarios, que se destinaba a sus familias[135]. Inmediante despúes de ellos estaban los capataces y los cabos. Estos contaron con un salario diario que para los primeros fue de 11 a 12 Reales y para los últimos de 8 a 9 Reales. A partir de estos puestos, las diferencias no fueron tan acusadas dado que algunos oficiales solían percibir 8 o incluso 10 Reales diarios de paga. No obstante, no todos los oficiales tenían un salario tan alto, dado que muchos de ellos, -desconocenos su porcentaje-, tenían una retribución similar o igual al de algunos aprendices: de 4'5 Reales a 5'5 Reales[136]. La conclusión a la que

---

134 Véanse cuadros nºs 15, 16 y 17

135 En estos años esta gratificación era de 20 Reales diarios cuando los puestos inmediamentos a ellos, -capataces y cabos-, tenían un salario que oscilaba entre los 12 y 8 Reales al día. (A.G.M.: Arsenales-Acopios 3763)

136 Ibidem.

podemos llegar con estos datos es que, -con la excepción de los altos cargos de la obra-, las mayores diferencias salariales se registraron dentro una misma categoría profesional y no entre los distintos puestos laborales. En este sentido, el caso más extremo fue el de los oficiales cuyos salarios fueron desde los 4'5 a los 10 Reales.

Estas no fueron las únicas desigualdades retributivas que existieron dentro de un mismo puesto laboral, porque los salarios también variaron en función del lugar de trabajo. La maestranza mejor pagada era la que estaba en el astillero haciendo las labores de construcción del navío; y la remuneración era menor para los contratados para hacer en Pasajes las obras del pontón y las gradas. Esta es una costante que se da en todos los puestos con la salvedad de los capataces en los que se invirtieron los términos. Así, los carpinteros que hicieron las obras de ribera y de blanco, y la arboladura de las naves percibieron de 10 a 4'5 Reales; y los que arreglaron el pontón y las gradas todos ellos cobraron de 6 3/4 Reales diarios[137].

Por último, cabe indicar que todos los gremios que trabajaron en la construcción de navíos presentaron las mismas características y similares desigualdes salariales entre las diferentes categorías profesionales. Sin embargo, la disparidad de los estipendios dentro de los puestos laborales varió bastante de unos oficios a otros. Las mayores desproporciones las tuvieron los barrenadores, los carpinteros de ribera y los de blanco; en un lugar intermedio estuvieron los operarios encargados de hacer el velamen y la arboladura; y los sueldos más equitativos los tuvieron los bueyerizos, los toneleros y los albañiles[138].

## 5.4. La movilidad laboral

En líneas generales, podría decirse que la movilidad laboral de la mano de obra empleada en la industria naval guipuzcoana fue mínima. Las referencias documentales exitentes en este sentido, confirman que los

---

137 Ibídem.
138 Ibídem.

constructores, carpinteros de ribera y de blanco, y calafates solían trabajar preferente en los astilleros de la localidad en la que tenían su vecindad, o en otro municipio cercano al suyo. Esto no fue un hecho excepcional del siglo XVIII, sino que venía reptiéndose cuando menos desde el siglo XVI. La razón de ello era de índole económico. Los maestros constructores preferían contratar oficiales del municipio en el que estaba en grada la quilla del barco, porque con ello se evitaban un importante gasto: el del alojamiento y manutención de esta maestranza. Ello explica, que los constructores tan sólo emplearan mano de obra cualificada de otros municipios cuando en épocas de gran actividad constructora éstos estaban ocupados en otras fábricas[139].

Cuando la maestranza cambiaba su domicilio laboral, unas veces voluntariamente y otras por imposición, lo hacía básicamente en uno de estos tres supuestos:

1. Cuando en los astilleros guipuzcoanos estuvieron ocupados en la labra de navíos de línea para la Real Armada. En este caso, la propia naturaleza de las construcciones, obligaba a los Comisarios Ordenadores de Marina a reclutar gente de los pueblos de la Provincia. Sim embargo, su política de contratación era la misma que la de los fabricantes navales particulares: intentar llenar el máximo número de puestos laborales con oficiales del lugar en el que iba fabricarse el barco; o de los alrededores. Y en una fase posterior, cubrir las vacantes con mano de obra procedente de otras localidades.

2. Cuando los guipuzcoanos decidían hacer su "carrera profesional" sirviendo en la Real Compañía de Caracas, bien trabajando en los astilleros que tenía en el Puerto de Pasajes; o enrolándose en sus navíos con el puesto de carpintero, calafate o tonelero. Este fue el caso de los hondarribitarras Agustín de Yndo, Miguel Antonio de Yarza, Pedro de Yñigo, Joseph de Abad; el irunés Phelipe Ybargoien; los vecinos de Lezo Joseph Ygnacio de Aparzechea, Ramos de Echegarai, Juan Bauptista de Martierena, Francisco de Echeverría; los pasaitarras Joseph de Abad, Gerónimo de Celaieta, Juan Antonio de Juanchorena,

139 ODRIOZOLA, M.L.: *Zumaia: Historia de un puerto.*

Santiago de Ansola, Antonio de Arístegui; los vecinos de Rentería Joseph Luis del Puerto, Francisco de Noguera, Miguel Manuel de Aranalde, Manuel de Michelena, Nicolás de Yriberri, Gaspar de Ortiz o Martín de Mendizaval, entre otros muchos.

3. Y por último, cuando por las levas de marinería pasaban a trabajar al servicio del Rey a los Departamentos de Marina, los Astilleros Reales, o como oficiales en los navíos de la Armada.

No obstante, estas tres circunstancias no tuvieron los mismos efectos sobre el trasiego laboral de la mano de obra. No poseemos muchos datos cuantitativos al respecto, pero todo induce a pesar que fueron las levas de marinería las que mayor incidencia tuvieron en el desplazamiento de la maestranza. A lo largo del siglo XVIII los Borbones recurrieron asíduamente a esta fórmula para reclutar personal cualificado, unas veces para servir en la Marina; y otras, para la construcción de bajeles de guerra en los Reales Arsenales. Para el primero de los casos, según la memoria que presentó Bernabé Antonio de Egaña en 1788, los monarcas realizaron en Gipuzkoa entre 1714 y 1778, 24 levas con las que más de 3.805 guipuzcoanos pasaron a servir en los navíos de la Armada como marineros, artileros, grumetes o pajes[140].

---

140 EGAÑA. Bernabé Antonio: *Continuación de la memoria que sobre las Fábricas de Anclas, de Palanquetas, de Baterías de Fierros, la Fandería y otros establecimientos de la Provincia de Guipúzcoa, dio a luz Don Antonio Enriquez del Consejo de S.M., su Secretario, Ministro General de Marina y Juez de Arribadas de Indias en los Puertos de dicha Provincia.* Tolosa 1788

Cuadro 18: Servicios de marinería de la Provincia de Gipuzkoa (1714-1778)

| LEVA | PERSONAL RECLUTADO |
|---|---|
| 17 de mayo de 1714 | No consta el número de marineros dado |
| 3 de agosto de 1716 | 200 marineros |
| 27 de julio de 1724 | 176 marineros |
| 16 de abril de 1726 | 249 personas |
| | -90 artilleros |
| | -130 marineros |
| | -25 grumetes |
| | -4 pajes |
| Agosto de 1750 | 250 marineros |
| 28 de abril de 1729 | 300 marineros |
| 1731 | 80 marineros[*] |
| Julio de 1735 | 150 marineros |
| 5 de mayo de 1738 | 100 marineros |
| Noviembre de 1740 | 120 marineros |
| Marzo de 1745 | 200 marineros |
| Julio de 1754 | 180 marineros |
| Junio de 1755 | 90 marineros |
| 1757 | 150 personas |
| | -50 artilleros |
| | -70 marineros |
| | -30 grumetes |
| 1759 | 100 marineros |
| Abril 1760 | 181 personas |
| | -95 marineros |
| | -36 grumetes |
| | -50 artilleros |
| Febrero de 1761 | 110 marineros |
| Diciembre de 1766 | 80 personas |
| | -27 artilleros |
| | -29 marineros |
| | -24 grumetes |
| Agosto de 1768 | 37 personas |
| | -10 artilleros |
| | -15 marineros |
| | -12 grumetes |
| Noviembre de 1770 | 310 personas |
| | -95 artilleros |
| | -142 marineros |
| | -73 grumetes |
| Febrero 1771 | 42 personas[**] |
| Julio de 1776 | 170 personas |
| Abril de 1778 | 80 personas |
| | -30 artilleros |
| | -35 marineros |
| | -15 grumetes |
| TOTAL HOMBRES | 3.805 +los de 1714 |

*Sólo se reclutan 80 marineros de los 300 que se pidieron; por lo que los Ministros de Marina comienzan a dar graficiaciones a los marineros guipuzcoanos
** De los 80 que pidió el Rey
FUENTE: EGAÑA, Bernabé Antonio: Op. Cit.

No contamos con una información tan detallada para cuantificar los oficiales que pasaron a los Departamentos de Marina, Arsenales y Astilleros del Rey. Mas, las series disponibles demuestran que su número también fue ciertamente importante. En 1718 salieron hacia los astilleros de Santoña los primeros oficiales guipuzcoanos a trabajar en la construcción de bajeles Reales. Su número fue muy reducido y lo hicieron voluntariamente. Se trata de los oficiales carpinteros de Zarauz Antonio de Sagarna (menor), Benito de Manterola, Antonio de Yrizquieta, Francisco Elcano y Joseph de Zulaica; y del constructor de Orio Thomás de Miranda que pasó a ocupar el cargo de Contramestre de construcción[141]. Al año siguiente, salieron para la misma factoría otros dos oficiales: el usurbiltarra Pedro Ignacio de Aizpurua Echeveste, y el vecino de Aya Pedro Ignacio de Unanue[142].

En los años siguientes otros oficiales en la carpintería de ribera y la calafatería optaran por hacer lo mismo. Pero a partir de 1726 cambiará totalmente el panorama para los artesanos navales guipuzcoanos. Esta fecha marca el inicio de las levas de oficiales para las fábricas Reales. En septiembre de este año, la Diputación de Gipuzkoa remitió a todos los concejos de la Provincia una carta con la Real Orden de Felipe V, por la que autorizaba al Comisario Ordenador de Marina a alistar de 400 a 500 oficiales carpinteros para la manufactura de los cinco navíos de línea que iban a hacerse en los astilleros de Santoña y Santander. No obstante, antes de llevar a cabo la leva, el Comisario de Marina solicitaba a las autoridades provinciales una memoria con las personas que quisieran pasar a trabajar libremente a estas factorías[143]. Fueron muy pocos los municipios que respondieron a la Diputación indicando las personas que querían ir a Santander. En concreto, fueron las villas de Deva, Orio, Motrico, Idiazábal y Réjil. Y además, los voluntarios que había en cada una de estas

141 A.H.P.G.: 2/3158
142 A.H.P.G.: 3/1882
143 A.M.F. A-1-68, fol. 120-121; y A.M.R.; Libros de acuerdos municipales, libro nº 49, fol. 214

localidades eran muy pocos (1 en Deva; 10 de Orio; ninguno en Ydiazabal por no haber personas que tuvieran este ofico; 6 en Motrico; y 5 en Réjil[144]). Por ello, podría pensarse que el silencio de las demás localidades pudo deberse a que no tenían ninguna persona que quisiera ir a estos astilleros.

Las mayores y más importantes levas de artesanos navales en la Provincia tuvieron lugar entre 1750-1752. Es decir, en el momento que el Marqués de la Ensenada puso en marcha su ambicioso programa naval. En 1750, el Intendente de Marina D. Manuel de las Casas remitió una carta a las autoridades provinciales de Gipuzkoa solicitando 150 carpinteros, -y si eran 200 mejor-, además de los 100 ya remitidos por la Provincia, para el Departamento de Marina de El Ferrol, puesto que tenía noticia que

> "En las Villas de Orio, y Usúrbil, Universidades de Aya, y Lezo, Lugares del Passage, y otros muchos Pueblos como lo acredita el haverse estado poco ha fabricado à un mismo tiempo tres Embarcaciones en Usúrbil, otras tres en Orio, y una en el Passage (...)"[145]

Dos años más tarde, Manuel Diego de Escovedo volvió a solicitar a la Provincia, a través de diversas circulares, otros 500 carpinteros, 300 canteros, contramestres y capataces para las obras de construcción del Arsenal de El Ferrol. Al mismo tiempo, se ordenaba que esta maestranza no pasara a El Ferrol hasta que terminaran las lanchas y lanchones que se estaban construyendo para el Rey en los astilleros guipuzcoanos. Conscientes de las dificultades que entrañaba el reclutamiento de tantos oficiales, las autoridades de la Marina les ofrecían "buenos y ventajosos jornales" y una gratificación para los gastos del viaje[146]. Pese a todos estos incentivos, los carpinteros y canteros que se presentaron a los Comisarios de los pueblos fueron bastante menos de lo que en un principio se pensaba: 54 canteros y 201 carpinteros. Posteriormente, estos individuos fueron presentados al Ministro de Marina para su admisión o no en el Servicio Real. De ellos, 46 carpinteros y 5 canteros fueron rechazados por "ser aprendizes de poco tiempo, y nada inteligentes en aquellos oficios"[147]. En agosto de

---

144 A.G.G.: JD IM 2-13-36
145 A.G.G.: JD IM 2-13-42
146 A.G.G.: JD IM 2-13-46
147 Ibidem.

1752, los 155 carpinteros y 49 canteros restantes salieron hacia El Ferrol, unos pocos por tierra; algunos en un barco gallego; y unos 150 en la fragata *San Nicolás* al mando del capitán Pablo de Lacosa y Latazo[148].

En la década de 1760 el Comisario Ordenador de Marina D. Francisco Núñez Ybánez, solicitó a la Provincia 20 ó 30 carpinteros de ribera "inteligentes y de robustez" para las cuatro fragatas que se estaban haciendo en Guarnizo. En esta ocasión también, -pese al reducido número de oficiales solicitado-, los carpinteros recibirían un buen salario que sería, mayor o menor, en función de la habilidad que demostrara cada uno; y además, se les expediría un pasaporte para pasar al astillero de Guarnizo. A diferencia que en levas anteriores, el Comisario impuso un requisito para los que quisieran trabajar en estas instalaciones: no haber sido despedido con anterioridad en aquel lugar[149]. Esto no supuso obstáculo e impedimento alguno para contar prontamente con esta maestranza, puesto que los carpinteros solicitados todos ellos se alistaron voluntariamente y no fue necesario proceder al reclutamiento obligatorio[150]. Es muy posible que esto no hubiera ocurrido con anterioridad, porque el Sr. Núñez Ybáñez escribió a la Provincia una misiva agradeciéndole la prontitud con la que le había facilitado todos los carpinteros que necesitaba[151].

De 1770 data la última lista de carpinteros que querían pasar al servicio del Rey a las instalaciones que tenía en El Ferrol. Llama la atención que entre ellos había oficiales de municipios navarros como Sumbilla (los Hermanos Andrés y Mathías de Ezpeleta); guipuzcoanos de localidades que nada o casi nada tenía que ver con la industria de la construcción de navíos como Escoriaza; o el francés Joanes de Yrisart, que pese a estar avecindado en Hendaya, quería servir a Carlos III[152].

En definitiva, podría afirmarse que las levas de marinería, -para uno u otro fin-, constituyeron en el siglo XVIII la principal causa y motivo de la movilidad de la maestranza del sector naval guipuzcoano.

---

148 Ibídem.
149 M.N.: Fondo Vargas Ponce (Serie Románica) XXXVI, Ms. 67, p. 270
150 A.G.G.: JD IM 2-13-52
151 M.N.: Fondo Vargas Ponce (Serie Románica) XXXVI, Ms. 67, p. 277
152 A.H.P.G.: 3/736

# 6. Pertrechos e industrias relacionadas con la construcción naval

# 6. PERTRECHOS E INDUSTRIAS RELACIONADAS CON LA CONSTRUCCION NAVAL

## 6.1. La madera

### 6.1.1. Los Reglamentos

La madera, uno de los materiales básicos para las fábricas navales, fue un bien más bien escaso en la península y en el País Vasco. Los problemas de escasez de madera y de deforestación de los montes venían de antaño, y en algunas zonas cuando menos desde el siglo XVI[1]. No obstante, la falta de maderamen no afectaba por igual a todos los lugares: ésta era un tanto mayor en los montes propios y concejiles de los municipios en donde había instaladas gradas, o en aquellos que estaban próximos a éstas; y por el contrario, en la Provincia existían montes con abundantes maderas en parajes despoblados y de difícil acceso. Por todo ello, a lo largo del siglo XVIII se dictaron una serie de Reglamentos y Ordenanzas orientadas a regular las cortas y fomentar las plantaciones de maderas para una mejor conservación de los montes. Al mismo tiempo, con ello los monarcas perseguieron asegurar su suministro en los arsenales y astilleros Reales de los tres Departamentos de Marina.

Los Reglamentos aprobados en el XVIII para la conservación de los montes guipuzcoanos fueron emitidos por instituciones distintas, -las Juntas Generales de Gipuzkoa y la monarquía-, y en consecuencia, también lo fue su naturaleza. En este sentido, cabe destacarse por una parte, que la Provincia fue pionera, -posiblemente en todo el estado-, en este tipo de disposiciones. Y por otra, que éstas para el caso guipuzcoano sirvieron de base reguladora para todas las que años posteriores aprobaron, no sólo los municipios guipuzcoanos, sino también los Borbones.

---

1 BARKHAM, M.: Op. Cit.

### 6.1.1.1. El Reglamento de plantaciones de 1738[2]

Esta ordenanza pionera en el mil setecientos fue diseñada por las instituciones provinciales y aprobada en la Junta General celebrada el 6 de mayo de 1738 en Deva. Sin embargo, no era la primera vez que las máximas autoridades de la Provincia habían manifestado su preocupación por el estado en el que se hallaban los montes, y la necesidad de cuidar y fomentar las plantaciones y viveros de árboles. Ejemplos fehacientes de ello lo tenemos en los Fueros, que en su capítulo 38 título 38 mandaba que cada pueblo tenía que destinar la décima parte de sus rentas a plantar árboles. Asimismo, en los acuerdos de las Juntas Generales de los años 1718, 1727, 1733 y 1736 varias personalidades fueron comisionadas por la Provincia para el reconocimiento, y posterior dictamen, de los montes de algunas de las Repúblicas del territorio guipuzcoano[3]. Mas, la compleja aplicación de la ordenanza foral, -por las dificultades que había para determinar cúal era la décima parte de las rentas-, hicieron que las autoridades provinciales decidieran redactar unas nuevas disposiciones para ello: *El Reglamento de Plantaciones de 1738.*

El Reglamento de 1738, además de tener en cuenta los preceptos forales, recopiló todos los informes y acuerdos registrados en las actas de las Juntas Generales de Gipuzkoa; así como todos los papeles que recogían las reiteradas órdenes emitidas por los monarcas para la plantación de árboles. El resultado fue la redacción de un Reglamento de 28 puntos que abordaban 5 temas fundamentales:

1. Control de las plantaciones de cada República (Capítulos 1-4, y 21-23). Se establecía que cada pueblo debían de tener un libro distinto y separado de los demás del Concejo, para las plantaciones que se hicieran dentro de su término. En él, se indicarían los terrenos más óptimos para llevar a efecto estas plantaciones y los árboles "presos en dos hojas" de cada especie que se entregaren cada año. Asimismo, aparecerían los viveros o parajes de donde se habían sacado los

---

2 Véase apéndice documental nº 13

3 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 61, fols. 319-322

plantíos para evitar el fraude de arrancar los árboles de una parte y colocarlos en otra.

Mas, dado que las Juntas Generales tenían una breve duración, se establecía que cada pueblo debía de enviar a la Diputación de Gipuzkoa, para finales del mes de diciembre de cada año, su libro de plantaciones para que éstos pudieran ser analizados con el sosiego conveniente. Y también, para que posteriormente la Diputación pudiera remitir a las Juntas Generales un informe con las alegaciones pertinentes el caso que las hubiere.

2. Regulación de la manera en que debían hacerse las plantaciones (Capítulos 5-14). Estos capítulos trataban de aspectos muy diversos de las plantaciones y pretendían abordar todas las cuestiones relacionadas directa e indirectamente con esta materia. Los capítulos 5º, 6º y 7º, disponían las medidas que debían respetarse para garantizar la buena calidad de las plantaciones. En concreto, ordenaban que: a) las plantaciones debían de ser "jóvenes, de buena sazón, y de bastante cuerpo". b) Para impedir que el ganado los dañase, se les atara algunos espinos o cosas semejantes. Y c) que, aunque la distancia regular de una plantación a otra era de "ocho codos", ésta sería mayor o menor según la naturaleza del terreno en el que debían de poner los árboles.

El capítulo 8º sólo atañía a los montes que estaban a una legua del mar y su objeto era prohibir que los robles se redujeran a transmochos. En suma, que éstos fueran cultivados para "bravos" por ser más necesarios en las fábricas navales.

En los artículos siguientes, el Reglamento establecía las condiciones en las que los particulares debían de criar árboles en las propiedades concejiles y la forma en la que debían de hacerse las rozaduras en estos términos. Cabe destacar que, pese a que el Reglamento no prohibía las rozaduras de las tierras concejiles para destinarlas a usos agrícolas, imponías unas condiciones muy severas y duras para estos usuarios. Ordenaba que: a) por cada fanega de sembradura debían de plantarse seis castaños o robles. b) En el último

año en el que gozaren de dichas tierras, tenían sembrar en ellas bellotas o castañas. Y c) dejar después la heredad, cuando menos, cerrada dos años y evitar que el ganado entrara.

Sin embargo, el tratamiento que daba el Reglamento a los particulares que criaran árboles en tierras concejiles era otro muy distinto. se trataba de premiar a estos vecinos dándoles los seis mejores árboles que hubieran cultivado en el terreno.

3. Capitales que cada pueblo debía de destinar a las plantaciones y número de árboles a plantar cada año (Capítulos 15-18). La filosofía y planteamientos de estos artículos era la misma que la contemplada en los Fueros. Cada pueblo debía destinar anualmente la décima parte de sus rentas a nuevas plantaciones; y plantar , como mínimo, 10 árboles por cada unos de los *fuegos* que tenía.

No obstante, el Reglamento mostraba cierta flexibilidad en esta materia. Si una República en un año no entregaba los árboles que le correspondían, podía subsanar esta falta al año siguientes o en los inmediatos. Además, las autoridades en el intento de incentivar al máximo el cultivo de árboles, estipularon dar una gratificación de un cuartillo de real de vellón por cada árbol sembrado de más.

Junto a todo ello, el Reglamento recomendaba a cada República que tuviera contratada de una forma estable a una "personal havil, celosa, è inteligente" para el correcto cuidado de estas plantaciones.

4. Talas y reposiciones de los árboles (Capítulos 19 y 20). Las disposiciones contempladas en estos dos artículos eran de carácter muy estricto puesto que:

a) Prohibían cortar árbol fructífero alguno para carbón hasta que éstos estuvieran entropeados, so pena de un duro castigo.

b) Obligan a poner el doble de los árboles de los cortados.

5. Especies vegetales a criarse en los vivieros (Capítulos 24-27). Especifican aquellas especies que eran necesarias para las fábricas navales y el servicio Real, y que al mismo tiempo escaseaban. A este respecto, se mandaba que las villas de Placencia y las inmediatas a ella se dedicaran a plantar nogales por ser un material imprescindible para las Reales Fábricas de Armas de Placencia. Sin embargo, como esta madera también era precisa para otros usos como la motonería o poleamen de los navíos, se explicaba a los pueblos la manera de plantarlos en los montes pelados de piedra caliza que había en la Provincia.

Otra de las especies carente y necesaria para la motonería y el poleamen eran los olmos o àlamos negros. Por esta razón, se establecía que los pueblos cercanos al litoral dedicaran un buen número de sus plantaciones al cultivo de este género.

Por último, se hacía una especial mención a los pinavetes; era un tipo de madera que tenía un limitado uso, -las arboladuras de los navíos-, pero pese a ello era uno de los géneros más exíguos en Gipuzkoa, posiblemente, por las especiales condiciones que requería su cría. Para subsanar en lo posible en este problema, el Reglamento establecía que se trajera la semilla de esta planta de los Pirineos; y que ésta se sembrara en oyadas sombrías de las tierras de Usúrbil, Lezo y parajes semejantes.

El Reglamento de 1738 concluía con el capítulo vigésimo octavo que recalcaba la necesidad de acatar y cumplir todas las providencias anteriores. En caso contrario, de castigar con el mayor rigor posible, -tal y como lo contemplaba el capítulo 3 título 38 de los Fueros-, a los infractores de estas leyes; y a todos aquellos que cortaren los árboles jóvenes de mejor calidad para fines y usos domésticos.

En definitiva, el Reglamento de 1738 tuvo en cuenta todas aquellas cuestíones burocráticas, administrativas, botánicas, de cultivo y corta de especies que, directa e indirectamente, podían atañer al éxito o fracaso de las plantaciones y vivieros que se establecieran en las propiedades concejiles de cada una de las Repúblicas guipuzcoanas. Con ello se

perseguían tres fines:

1. Evitar, o cuando menos frenar, la deforestación de los montes guipuzcoanos.

2. Garantizar el suministro del maneramen que necesitaba una de las manufacturas más importantes de la Provincia: la industria de la construcción de navíos.

3. Contar con los árboles necesarios para el servicio Real.

### 6.1.1.2. La Ordenanza sobre el fomento y conservación de montes de 1748[4]

La decadencia y penuaria de los montes cercanos a ia costa era generalizada en todo el litoral a causa de las frecuentes talas indebidas, los incendios y el poco cuidado que habían tenido los vivieros y las plantaciones. Por ello, Fernando VI redactó una ordenaza "inviolable" para todas las provincias y distritos que en la Real Cédula se experesaban, salvo en el caso que un privilegio, derecho o costumbre autorizara una práctica contraria o distinta.

Esta Ordenanza, aunque bastante más compleja que el Reglamento de 1738, tenía una misma filosofía y finalidad: el fomento y la conservación de los montes próximos al litoral para tener aseguradas las maderas para la construcción de bajeles. Era una Real Cédula larga y extensa, compuesta de 79 capítulos que podrían ser englobados en dos grandes grupos. En el primero, estarían todas las providencias generales que trataban la regulación, control, y modo de hacerse las plantaciones y talas. Y en el segundo, los artículos en los que se especificaban los municipios y propiedades de cada Departamento de Marina afectados, y las peculiaridades

---

4 Véase apéndice documental nº 14

de cada uno de ellos[5].

La Ordenanza aplicada literalmente, no se adaptaba a algunos de los privilegios forales que tenía el País; y esto, perjudicaba los intereses de los guipuzcoanos. Por ello, Fernando VI con fecha 28 de junio de 1749 redactó unas disposiciones especiales para la adaptación de la Real Cédula al régimen y gobierno especial de la Provincia.

Estas nuevas providencias, además de garantizar que las autoridades provinciales conservarían la jurisdicción que hasta el presente habían ejercido sobre sus montes, trataron de cumplir y respetar lo contemplado en el título 38 de los Fueros y el Reglamento de 1738. Ello explica que el Rey elevara al grado de ordenanza y ley perpetua todos los contenidos del citado Reglamento[6]. Sin embargo, la adaptación de la Ordenanza de 1748 no se limitó tan sólo a esto, sino que introdujo algunas matizaciones y ampliaciones, -de índole y naturaleza diferentes-, para salvaguardar el servicio Real.

Una de estas cuestiones era la referente a los montes "trasmochaderos". La regla que debía aplicarse era diferente para los montes del litoral y del interior guipuzcoano. Para los primeros, el Rey estableció que los parajes que distaban menos de una legua del mar cumplieran taxativamente lo indicado en el artículo 8º del Reglamento de 1738. Y para los del interior de Gipuzkoa, que tan sólo podían reducirse a trasmochos las dos terceras partes de las plantaciones que se hicieren, reservándose el otro tercio restante al cultivo de árboles bravos[7].

A continuación, el monarca solicitaba a la Provincia que facilitara el transporte de las maderas por las cuencas fluviales del Deva, Urola, Oria, Urumea y Bidasoa, procurando hacer sus cursos navegables para conducir estos materiales hasta sus desembocaduras.

Pero las disposiciones más importantes aprobadas por el Rey para la conservación y fomento de los montes de Gipuzkoa fueron aquellas que atañían al control y examen de las plantaciones. Estos, en última instancia, estaban

---

5 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 72, fols. 168 y ss.
6 Ibídem, fols. 259-261
7 Ibídem.

bajo la potestad del Ministro de Marina establecido en la Provincia. A este respecto, el monarca ordenó que las Juntas Generales pasaran cada año al Ministro los registros en los que aparecían las plantaciones que cada una de las Repúblicas había efectuado. Mas esto no era suficiente para contar con el beneplácito y visto bueno de las autoridades de Marina. Era necesario que el Ministro verificase personalmente si las noticias que se le entregaban eran ciertas; y que examinara si la cría y conservación de los árboles se hacía tal y como era preceptivo. Esta visión ocular, -tal y como lo mandaba el artículo 38 de la Ordenanza General de Montes de 1748-, la haría cada dos años, y siempre acompañado por un guía para que el reconocimiento dc los montes fuera más fácil. Asimismo durante esta visita, la Justicia de cada pueblo debía de presentar al Ministro de Marina el libro de plantíos para comprobar si éste plasmaba el verdadero estado de los montes. En caso afirmativo, el Ministro haría una diligencia satistactoria y lo firmaría.

Era también menester del Ministro examinar los montes más óptimos para el cultivo de árboles bravos, así como determinar los medios que fueran más convenientes para facilitar su conducción por tierra o agua. Esto debía comunicárselo a las autoridades provinciales, y discutir con ellas lo que era más pertinente ejecutarse.

Además, no podían talarse, parcial o totalmente, los montes sazonados para la construcción naval sin una licencia explícita del Ministro de Marina. Este, la concedería o denegaría, en función de la abundancia o escasez de maderas que hubiere en la Provincia; y de la necesidad de materiales que hubiere para el servicio Real. Además, en caso de otorgarse la licencia, la décima parte del producto de la venta debía de aplicarse a la plantación de nuevos árboles.

Otra cuestión abordada con ciertas diferencias con respecto al Reglamento de 1738, era el de las especies a plantarse en Gipuzkoa. Estos artículos hacían referencia a géneros que antes ni tan siquiera habían sido contemplados y mencionados en el Reglamentos, como las encinas, los chopos y las hayas[8].

---

8 Ibidem.

Mas, conviene reseñarse que la adaptación de la Ordenanza de 1748 tuvo un alcance mucho mayor que el Reglamento de 1738. Este sólo afectaba a los montes concejiles y comunes del territorio guipuzcoano. En cambio, las nuevas disposiciones ampliaron su efecto a todos los montes propios y particualres. El Rey estipuló que éstos debían de seguir y respetar las mismas reglas que los montes comunes; y que una tercera parte de los plantíos debían de ser árboles bravos que no podían cortarse sin la previa licencia del Ministro de Marina. Asimismo, se dejó la posibilidad que los Ministros de Marina pudieran vistar estas propiedades del mismo modo que los montes concejiles, siempre y cuando éstas fueran propias para el servicio real[9].

Las nuevas providencias no contravenían en nada el régimen foral del País. Sin embargo, algunos de sus puntos, -en concreto el capítulo 18-, eran de difícil y hasta de casi imposible aplicación. Las características orográficas de Gipuzkoa y el emplazamiento de muchas de las ferrerías, molinos, casas y caserías en parajes despoblados e intricados hacían sumamente gravosos para los vecinos y pueblos de la Provincia el necesitar la licencia del Ministro de Marina para la corta de cualquier tipo de madera. Pero también lo era para la Haciencia el establecer en todos los pueblos subdelegados del Ministro. Por ello, en una conjunción de intereses, las autoridades provinciales y el Intendente de Marina D. Manuel de las Casas y la Quadra acordaron una serie de reglas para un mejor cumplimiento de la Ordenanza. Y éstas fueron:

1. Los pueblos y particulares de la Provincia no podrían cortar sin expresa licencia del Ministro de Marina madera, monte o árbol alguno que se marcare y reservare para la construcción de bajeles.

2. Los montes y árboles que se hallaren en parajes en donde no existieran ni caminos y senderos, y que pudieran servir entonces o en futuro para la construcción de bajeles, no podrían ser cortados y utilizados so pretexto de construir o reparar casas, puentes, ferrerías y molinos. Ello evitaría que persona o pueblo alguno se aprovechara de esta dificultad y, en definitiva, perjudicara el servicio al Rey.

---

9 Ibídem.

3. Anualmente decir en público ayuntamiento estas reglas, para que las comunidades y particulares pusieran especial cuidado en no cortar los árboles y montes que pudieran servir para la construcción de navíos, tanto si estuvieran reservados como no[10].

Junto a todo ello, en la Junta General celebrada en la villa de Vergara las autoridades provinciales acordaron dictar otra serie de reglas para, todavía, un mejor cumplimento de la Ordenanza particular de montes expedida por Fernando VI el 28 de junio de 1749. Estas medidas, todas ellas atañían al libro de plantaciones que debía de tener cada pueblo y fueron de carácter formal. Su objeto era uniformizar y crear un único modelo de libro de plantaciones para todas las repúblicas del territorio guipuzcoano. Así, se contemplaba que:

1. Cada libro debían de tener impresos la Real Ordenanza de Montes; el Reglamento de 1738; los decretos acordados sobre esta materia en las Juntas Generales de los años 1739,1742, 1744, 1747 y 1748; las reglas acordadas por el Ministro de Marina; y estas nuevas medidas.

2. Los folios que debían de destinarse a cada uno de los conceptos como por ejmeplo: autos que preveyeren los Ministros, fuegos de cada pueblo, rozaduras, plantaciones, cortas, viveros, etc[11].

Finalmente, Fernando VI con fecha 1 de septiembre de 1749 acordó aprobar, tanto las reglas que las autoridades de la Provincia y el Intendente D. Manuel de las Casas redactaron, así como estas últimas medidas porque con todas ellas se lobraba un mejor fomento y conservación de los montes guipuzcoanos[12].

---

10 Véase Apendice documental nº 15; e ibidem, fols. 268-273

11 Ibidem.

12 Véase apéndice documental nº 16

### 6.1.2. La durabilidad de las maderas

La durabilidad de las maderas era otro de los grandes problemas al que tenían que enfrenarse los constructores, y los propietarios y armadores de las embarcaciones, pues de ello dependía la vida y la calidad de los vasos. Este no era un problema único y específico de la industria naval peninsular y vasca, sino que era generalizado para todos los centros navales europeos.

El deterioro de la madera era resultado de la corrupción que generaban la conjunción de tres elementos o agentes: el agua, el aire y los insectos o gusanos vermiculares. Esto era conocido desde tiempos remotos. Por ello, los carpinteros y aserradores de maderas adoptaron una serie de medidas preventivas que las aprendieron de la observación de la naturaleza. Estas fundamentalmente fueron dos: la primera, la de cortar los árboles robles y trasmochos en los cuartos menguantes de los meses de noviembre, diciembre y enero de cada año. Se desconoce cúales eran las causas de los efectos positivos que la luna generaba sobre la corta del maderamen en estos meses; pero lo que era indiscutible, era que los robles talados en estos meses solían tener una mejor calidad y durabilidad que los cortados en los otros meses del año. Ello explica, que en muchos de los contratos de construcción y asientos firmados con el Rey hubiera una cláusula en la que se indicaba implícitamente que las maderas tenían que ser cortadas en esta época. Dos ejemplos de ello los tenemos en el contrato de capitulación entregado por Pedro de Aróstegui para la fábrica de varios navíos para el Rey en 1696[13]; y en la escritura firmada en Zumaya el 12 de marzo de 1702 para la construcción del barco *Nuestra Señora de Iciar*[14].

La segunda medida era la de emplear en las fábricas navales las maderas de los árboles plantados en la parte Norte de los bosques. Estas piezas eran las más afectadas por las inclemencias metereológicas, y en concreto, por las lluvias, lo cual les hacía tener un "tratamiento" natural para la humedad; y en definitiva, una mayor perdurabilidad en todas las fábricas

---

13 A.H.P.G.: 3/2417, s.f. (Escritura de 6 de Julio de 1696)

14 A.H.P.G.: 3/3467, fols. 29-30

navales[15].

Estas medidas preventivas no eran suficientes y los arquitectos y constructores navales fueron buscando otras soluciones para atajar, o cuando menos retrasar, la podredumbre de la madera. Los procedimientos ideados fueron diversos, pero ninguno de ellos llegó a solventar totalmente el problema. Entre estos remedios caben citarse a modo de ejemplo los siguientes:

a. Cubrir las "obras vivas"[16] del navío de planchas de hojalata plomo o cobre.

b. Tapar totalmente las "obras vivas" de los bajeles de cabezas de clavos singularmente unidos entre sí.

c. Guarnecer los navíos de tablas de pino poniendo entre los huecos o rendijas que quedaban pieles de vaca, ceniza de cal, moho o carbón. Esta medida como las dos anteriores, no evitaba la entrada de las carcomas hasta el interior de los navíos; y además, presentaban el inconveniente de aumentar considerablemente el peso de la embarcación. En definitiva, se reducía sensiblemente las condiciones de navegabilidad y la velocidad de los vasos.

d. Los portugueses optaron por una solución que no afectaba a la ligereza de los navíos. Consistía en quemar exteriormente varias veces los barcos de modo que los pedazos de madera convertidos en carbón llegaban a hacer una corteza de un dedo de grueso en las "obras vivas". Sin embargo esta medida presentaba un grave incoveniente: en muchas ocasiones, al realizar esta operación el navío se llegaba a quemar; y en otras, solía quedar inservible[17].

En 1786, tras diez años de intenso trabajo, un investigador vienés descubrió un elemento capaz de preservar la madera del agua, el aire y de

---

15 M.S.: *Diccionario de Arquitectura Naval* del Marqués de la Victoria (1719-1750), T. I y II; II 314 e II 313

16 Los fondos de la embarcación o parte sumergida de la misma.

17 M.N.: Ms. 1041

toda especie de insectos vermiculares: nos estamos referimos a un "nuevo cinabrio" que nada tenía que ver con el cinabrio ordinario. Este descubrimiento y todas sus ventajas estan recogidos en un manuscrito anónimo de 1786 depositado entre los fondos del Museo Naval de Madrid y que lleva por título *Tratado de un descubrimiento utilísimo para la conservación de las maderas empleadas en los Navíos, y toda suerte de edificios dentro de el Agua y sobre Tierra. Año 1786*[18]. El autor de este escrito declara que se planteó como meta el dar la máxima divulgación posible a este hallazgo científico, porque con ello, contínuaba diciendo

> "Creo haver cumplido con la obligación de buen Patriota, sólo falta que el Público se aproveche de mis trabajos, y de mis descubrimientos, y que el Mecenas que me è propuesto, como tan protector de las Artes útiles corone mis esfuerzos con su poderoso influxo, y honre con su alta protección à un hombre que no desea por premio de sus fatigas más que la satisfacción de participar en compañia de sus conciudadanos los provechos que de ellas resultan."[19]

Este nuevo elemento era un barniz muy fuerte y corrosivo que le hacía tener dos ventajas básicas. La primera

> " (...) la resistencia phisica de la materia, porque además de que la calidad desecante, y astringente de este cinabrio estrecha y une fibras de la madera, y de este modo la hace más dura, y consistente de lo que era antes; su composición se endurece contínuamente por el ácido bituminoso, que contiene el agua del Mar; de modo que llega à ser tan duro, y tan impenetrable à los insectos, y à los elamentos, como el vidrio a quien iguala en lo inflesible sin tener su fragilidad."[20]

Y la segunda,

> "(...) es que quando los insectos llegaran ha hacerse un camino, y introducirse en la madera por un cuerpo tan duro como queda denotado, la

---

18 M.N.: Ms. 1041; y véase apéndice documental nº 17

19 Ibidem

20 Ibidem

> substancia corrosiva de que se coapone, y que era p[r]ociso roiesen, y tragasen les daría infaliblemente la suerte antes que pudiesen haver llegado á penetrar en lo interior de la madera."[21]

Todo ello hacía que las maderas impregnadas con cinabrio tuvieran una duración tres veces mayor al que tenían en condiciones regulares.

Además de estas utilidades el cinabrio presentaba otras que, asimismo, ayudaban a la conservación de la madera. Una de ellas era que, a diferencia del resto de las lacas y pinturas al olio, las maderas expuestas al sol no se levantaban ni descararillaban; sino muy al contrario, la adherencia de este barniz iba en aumento en razón a su exposición a los rayos solares. Y otra ventaja era, que las maderas tiernas y frágiles podían adquirir por medio del cinabrio la dureza y calidades de las maderas duras; de tal suerte, que estas maderas podían ser tan propias como la encina, el olivo o la madera de Indias[22].

### 6.1.3. La procedencia

La industria naval guipuzcoana gastó elevadas cantidades de maderas a lo largo de todo el siglo XVIII. La demanda generada por el sector, junto con la expansión de las roturaciones y el aumento de las necesidades de leña de las ferrerías, hicieron de la escasez de las maderas un problema secular en el mil setecientos. Ello originó que algunas villas guipuzcoanas se mostraran reticentes a prestar y vender su leña y madera, tanto al monarca como a los particulares[23]. Pese a todo ello, las factorías navales de la

---

21 Ibidem

22 Ibidem

23 En 1760 la villa de Rentería denegó a la Real Compañía de Caracas los 150 robles bravos y los 100 ó 200 trasmochos que solicitaba porque ello perjudicaba a los intereses del municipio. En 1767, los constructores renterianos presentaron una queja a la Villa porque los árboles trasmochos para la construcción de navíos para el Rey eran los aplicados a la Ferrería de Añarbe. Estos son tan sólo dos ejemplos de las reticencias mostradas por una de las villas guipuzcoanas. (A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 83, fol. 163; y libro 90, fols. 16-17)

Provincia básicamente se abastecieron con maderamen procedente de parajes próximos, y muy especialmente, de aquellos que estaban en su misma jurisdicción. Con ello lograban importantes ventajas económicas, y al mismo tiempo, se evitaban todas las dificultades derivadas de los acarreos y transportes largos[24]. Ello explica que los centros navales de Gipuzkoa tanto sólo recurrieran a la demanda y compra de maderas en otros municipios más distantes en momentos muy concretos: cuando la actividad constructora era tan intensa en sus instalaciones que éstas no podían encontrar en las inmediaciones los materiales sazonados que necesitaban en unos plazos de tiempo cortos. Así por ejemplo, esta circunstancia se dió sobre todo en el primer tercio del siglo; es decir, cuando los astilleros de Pasajes estuvieron ocupados en la fábrica de un importante número de navíos y fragatas para la Real Armada. En estos años los constructores y asentistas de estas unidades se vieron obligados a comprar diversas partidas de materiales en lugares tan alejados de Pasajes como el monte bravo perteneciente al Mayorazgo de Yraeta[25]; los montes propios de Motrico[26]; el monte de Bedaio[27]; o Atáun[28], entre otros.

---

24 A lo largo del siglo XVIII en la Provincia se suscitaron diversos pleitos y problemas derivados de los acarreos. El trasnporte de las maderas en carros tirados por juntas de bueyes ocasionaba desperfectos en las calzadas de las villas. Así en 1732, el municipio de Tolosa obligó a la Compañía de Caracas a conducir las maderas arrastrándolas, tal y como se hacía antaño; y le prohibió la utilización de carros para evitar que la nueva calzada que acababan de hacer se estropeara. Otro ejemplo en este sentido lo tenemos 9 años después, cuando las autoridades municipales de Rentería expedieron la licencia pertinente para el acarreo de leña a la sociedad caraqueña siempre y cuando ésta sufragase los daños que causase en la calzada. (A.G.G.: JD IM 2-38-13; y A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 64,, fol. 133)

25 Era propiedad del vecino de Azcoitia Pedro de Ydiáquez. (A.H.P.G.: 3/2062, fols. 399-400)

26 A.M.M.: Libros de acuerdos municipales, libro que comprende las actas del 6 de Septiembre de 1682 al 14 de Diciembre de 1729.

27 A.H.P.G.: 3/2103, fols. 21-24

28 A.G.G.: PT legs. 1888, 1889 y 1890

### 6.1.3.1. Rentería

Era uno de los municipios guipuzcoanos que mayor riqueza maderera tenía. Su extenso término municipal estaba integrado por diversos montes propios en los que había maderas abundantes y de buena calidad; y gran cantidad de materiales apropiados para elaborar carbón de leña. Estos, eran empleados por las ferrerías de su juridicción; sus astilleros y los del Puerto del Pasajes; y los vecinos del lugar.

Por lo que respecta, a la construcción naval y el servicio Real, la Villa destinó varios de sus montes y partidas a las plantaciones y cría de árboles, -fundamentalmente, robles bravos y trasmochos-. Estos fueron los de: Vidagorri, Francesillaga, Usaque (Usascue), Inciarte, Zelaibitarte, Ensuaga, Mandavide, Isturizaga, Picocaeta, Nucera, Eguieder, Archubi, Trabalecu, Bercoistegui, Picoacarate, Urrizaga, Abuño y Selaicho[29].

La política de venta de las partidas de maderamen para la construcción de navíos, tuvo como filosofía dar prioridad a las cortas para las fábricas que utilizaran los astilleros de la Villa. Además, en algunas ocasiones cuando el constructor aún tenía sin decidir la factoría en la iba a poner en grada la quilla del navío/s que iba a manufacturar, Rentería solía poner como condición para la venta de los materiales que se demandaban que éste se hiciera en una de sus atarazanas. Así por ejemplo, en 1713 las autoridades concejiles acordaron concederle al asentista Phelipe de Zelarain el maderamen y tablonería que necesitaba para los dos navíos que iba a fabricar bajo la dirección de D. Antonio de Gaztañeta, siempre y cuando éstos se hiciera en el Real Astillero de Basanoaga. Zelarain aceptó el requirimiento impuesto por el municipio renteriano; y éste, a su vez, acordó concederle todos los materiales que necesitaba al precio de 23-24 maravedíes de plata el codo[30].

---

29 A.M.R.: Libros de plantaciones y libros de acuerdos municipales de 1700 a 1799, ambos inclusive.

30 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 36; acuerdos de 8, 9, 11, 12 y 19 de abril de 1713; carta de Zelarain de 10 de abril de 1713; y plenos de ayuntamiento de 23 de julio y 30 de diciembre de 1713.

Una de las instituciones más afectadas por esta política, un tanto restrictiva, fue la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Esta, en repetidas ocasiones, solicitó a Rentería partidas de árboles y maderas de sus montes concejiles para la construcción de nuevos efectivos navales en sus astilleros del Puerto de Pasajes; y la sociedad recibió varias negativas de los representantes municipales, como por ejemplo: en 1764 cuando Nicolás de Errazquin solicitó maderas útiles para la construcción de 2 navíos de 500 ó 600 Tns. cada uno[31]. En 1772, cuando no le vendieron los 3500-4000 codos de madera para la unidad que iba a poner en grada[32]. O dos años después, cuando la Villa acordó no dar a la compañía mercantil los 300 robles bravos que le pedía. En este último caso, Rentería adujo necesitarlos para el retablo de su iglesia parroquial[33].

La aportación de maderas por parte de la villa de Rentería al servicio Real fue más bien escasa en relación a su potencial maderero. Si bien, en el primer tercio del siglo, Rentería concedió al Rey notables cantidades de maderamen para la construcción de unidades para la Real Armada, lo hizo porque un porcentaje notable de estos bajeles se hicieron en las instalaciones de Basanoaga. En la segunda mitad de la centuria, las aportaciones, pese a la política naval emprendida por los monarcas borbónicos, fueron más bien limitadas y reducidas. En estos años, además de los 300 pies de robles trasmochos que vendió a Nicolás de Inda para la construcción en Ugarrice de 12 lanchones para los navíos que se estaban erigiendo en El Ferrol[34], la Villa contribuyó al servicio Real con:

a. 60 robles para el asiento que Joseph de Beldarrain había firmado con el Ministro y Comisario Ordenador de Marina D. Manuel Diego de Escobedo en 1751[35].

b. En 1753, concedió nuevamente a Beldarrain licencia para cortar 88 robles, que contenían 6.384 codos regulares, para los Reales bajeles. Por este nuevo asiento Beldarrain se había comprometido a entregar en

---

31 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 93, fol. 111
32 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 95, fols. 173-174
33 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 97, fol. 60
34 A.H.P.G.: 3/2550, s.f. (Escritura de 16 de Julio de 1753)
35 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 75, fols. 21-22

el puerto easonense 4.000 tablones de los montes propios y concejiles de Gipuzkoa[36].

c. En el año 1766, la Villa concedió al asentista Miguel Antonio de Velaundía 150 robles bravos y 150 trasmochos para los dos navíos de 70 cañones que se iban a hacer para la Real Armada en el astillero de Esteiro. No obstante, finalmente Rentería decidió darle 200 árboles bravos en vez de los 150 que en un principio estaban estipulados[37].

d. Tras numerosos y conflictivos dimes y diretes con el Comisario de Marina Echeverría, Rentería participó en 1769 en el servicio a la Corona con tan sólo 24 robles bravos y 7 trasmochos, cuando por ejemplo Oyarzun lo hacía con 170 bravos y 80 trasmochos[38].

e. En 1768 concedió al asentista de Usúrbil Gabriel de Amestoi, 250 robles bravos para el Departamento de Cartagena, al mismo precio que se se los vendía al constramestre de construcción de la Compañía de Caracas Manuel de Aizpurua[39].

f. A finales de la década de los 70, Rentería vendió al ingenerio naval Juan Bauptista de Donesteve 307 árboles bravos para el Departamento de El Ferrol, en vez de los 300 que en principio le habían sido solicitados[40].

g. Y finalmente, entre 1788 y 1789 se hicieron las últimas contribuciones a la Real Hacienda con la venta de 170 árboles que contenían 377'5 codos[41].

---

36 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 76, fols. 58-59, 64 y 84.
37 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 89, fols. 554-555; y libro 90, fols. 16-17
38 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 92, fols. 15 y ss.
39 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 91, fols. 40-42 y 622-624.
40 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 100, fols. 47, y 100-101.
41 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 110, fols. 23 y ss.

Por lo que respecta a la política de venta de los materiales para carbón de leña que mantuvo el municipio de Rentería, se caracterizó por anteponer la defensa de los intereses de sus vecinos y de los Fueros antiguos al servicio Real. Como ello, pretendía evitar la ruina de una de sus principales fuentes de ingresos: las ferrerías. Esta actitud la llevó hasta sus últimas consecuencias el año 1749, cuando por las reticiencias mostradas por el Concejo para el regular abastecimiento de leñas; y la falta de acuerdo en el precio de las mismas con el Intendente D. Manuel de las Casas, entre otras razones, hicieron fracasar un ambicioso proyecto Real: el de establecer en el término de Rentería una Real Fábrica de anclas, la de Renteriola o Santa Barbára[42].

6.1.3.2. Ataún

Era otro de los grandes centros madederos de la Provincia y uno de los que más contribuyó al servicio Real.

Los montes de este municipio tuvieron especies arbóreas muy diversas. Estas maderas, además de para los usos cotidianos de sus vecinos, se destinaron a la producción de remos; y a la construcción naval en los astilleros de Pasajes y en los Departamentos de Marina.

En cuanto al maderamen para la producción de remos, podría decirse que Ataún posiblemente fue el principal centro madedero, entre otras razones, porque algunos de los principales comerciantes de este género recurrieron reiteradamente a las autoridades de este municipio guipuzcoano para la compra de esta madera. Este fue el caso del comerciante donostiarra Juan Antonio de Orella que en varias ocasiones compró en Ataún diversas partidas de hayas para la fábrica de remos, como por ejemplo en 1746-48[43]; y en otras ocasiones, como en 1756 los mandó hacer en los mismos montes ataudatarras[44]. O del donostiarra Miguel de Caminos que compró en 1715 un pedazo de hayal

42 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La Real Fábrica de anclas de Renteriola: un intento fallido" pp. 41-77
43 A.G.G.: PT leg. 1907
44 A.G.G.: PT leg. 1915

para destinarlo a la producción de remos[45], entre otros.

Los robles aportados por Ataún para la construcción de navíos en los astilleros de Pasajes fueron más bien escasos y, además, lo hizo en un período de tiempo muy corto: de 1727 a 1737. Salvo en un caso, todos estos robles se emplearon en la manufactura de navíos para el Rey. Uno de los principales destinarios de los mismos fue el asentista Pedro Antonio de Berroeta, al que entre 1727-30 el municipio le vendió diversas partidas para los bajeles que tenían en grada en Pasajes, entre ellos el *Guipúzcoa* y el *Segundo Ruby*[46]. Las autoridades de Ataún vendieron maderas para la construcción de navíos para fines civiles o comerciales en tan sólo tres ocasiones, y todas ellas, para la Real Compañía de Caracas: una en 1731 cuando el contramaestre de la Compañía Juan Recondo encargó a los maestros carpinteros de Ataún Pedro de Unanue y Juan Antonio de Arratibel, que le aserrasen más de 10.500 codos de tabla[47]. La segunda al año siguiente[48]; y la última en 1737. En esta fecha, Pedro Antonio de Unanue, en representanción de la Villa de Ataún, y Antonio de Gorostiola y Juan de Recondo, representando los intereses de la Real Compañía de Caracas, señalaron 61 robles para los navíos que iba a poner en grada en sus astilleros de Pasajes[49].

Interrumpida la producción de embarcaciones para la Real Armada en los astilleros guipuzcoanos, Ataún continuó contribuyendo al servicio Real con todos los materiales que se le solicitaron. A diferencia de Rentería, no hemos encontrado ni un sólo ejemplo en el que las autoridades municipales de Ataún pusieran inconveniente alguno en el número de árboles a dar al Rey, o en el precio de los mismos. Su actitud fue la cumplir plenamente con sus obligaciones en el servicio al Rey. No obstante, su aportación de maderas y árboles a los Departamentos de Marina fue más bien escasa a pesar de su gran

---

45 A.G.G.: PT leg. 1883

46 A.G.G.: PT legs. 1888 y 1890

47 Estas tablas tenían que ser de distintas dimensiones y calidades. A saver: 8.000 codos de tablas en tiras de ocho pulgadas; 480 codos de cintas de a ocho pulgadas; 480 de tabla de a seis pulgadas; y 1.600 codos de tabla de a cuatro pulgadas. (A.G.G.: PT leg. 1891, fols. 367-368)

48 A.G.G.: PT leg. 1892

49 Fueron de los parajes de Allecocoalachoa, Allecoco, Ayztondoa, Urrinocoz, Amihondoa, Tganiz, Amilzuarte y Ossaga. (A.G.G.: PT leg. 1873, escritura de 25 de mayo de 1737)

potencial maderero. La principal causa de ello probablemente fuera de tipo geográfico; es decir, la larga distancia que había entre este municipio y el puerto de San Sebastián o el de Pasajes para el acarreo de estos materiales, encarecía notablemente el precio final de los mismos. Ello puede explicar que Ataún tan sólo vendiera maderas para los navíos de la Real Armada en cinco ocasiones:

a. En 1756, vendiendo al asentista Joseph de Beldarrain 50 robles bravos[50].

b. En este mismo decenio, -1759-, el Ministro de Marina Manuel Diego de Escovedo ordenó a la Villa que le franquera al asentista Juan Miguel de Zatarain 150 robles para tablonería de los Reales Arsenales[51].

c. En 1763, cuando se señalaron diversos árboles bravos para los bajeles de la Real Armada[52].

d. Seis años después, vendieron al Alferez y constructor de navíos Juan Bauptista de Donesteve todos los robles que se le solicitaban para el servicio Real[53].

e. Y por último, en 1776 vendieron al maestro carpintero de Villafranca Joseph Manuel de Uranga, 200 robles para reducirlos a tablonería para la labra de bajeles Reales[54].

Como puede observarse, la política de venta y concesión de maderas para la construcción de navíos fue totalmente diferente a la que mantuvo Rentería. Este municipio del interior de la Provincia, primó el servicio al Rey sobre cualquier tipo de intereses particulares; y otorgó a los asentistas y Ministros de Marina todos los materiales que se le solicitaron, bien fueran con destino a los astilleros guipuzcoanos, o bien para cualquiera de las factorías de los Departamentos de Marina.

---

50 A.G.G.: PT leg. 1915
51 A.G.G.: PT leg. 1918
52 A.G.G.: PT leg. 1922
53 A.G.G.: PT leg. 1926
54 A.G.G.: PT leg. 1930

### 6.1.3.3. Deva

Deva, uno de los principales centros navales del siglo XVI, fue una de las jurisdicciones más afectadas por la deforestación de sus montes. Mas, esto no fue óbice para que las autoridades municipales concedieran regularmente, aunque parece ser que con un control muy estricto, los materiales constructivos que sus vecinos necesitaban para la labra de pequeños barcos; los árboles que solicitaban las autoridades de Marina para el Real servicio; y los que pidió la Compañía de Caracas para algunos de los navíos que hizo en Pasajes.

La decadencia de sus montes era tal, que por una carta de febrero de 1751 remitida por el Marqués de la Enseñada al Concejo, sabemos que en este distrito no había ni un sólo oficial aserrador que sólo viviera del ejercicio de su oficio. Tan sólo había "mozos" que habían aprendido algunas de estas artes[55].

Pese a todas estas vicisitudes, la villa de Deva tuvo una conducta que podría calificarse de ejemplar en lo que se refiere a la concesión de maderas para la construcción de bajeles Reales. Sus aportaciones se hicieron en dos momentos históricos muy diferentes: a principios de siglo, entre 1718-28; y en la segunda mitad, entre 1769-76. El primer período estuvo caracterizado por ser los años en los que se dieron los primeros pasos para la reordenación y "modernización" de la Real Armada. En este momento, aún no se habían creado los Departamentos de Marina y sus respectivos Arsenales; y una parte de los navíos de guerra que Felipe V encargó, se hicieron en los astilleros guipuzcoanos. Por ello, las contribuciones de Deva fueron para algunos de los navíos que se erigieron en los astilleros pasaitarras para la Armada Real. Así, en 1718 vendieron a los constructores y asentistas donostiarras Simón de Zelarain y Lázaro de Arzueta 20.078 codos de tabla de los montes pertenecientes a su jurisdicción[56]. Una década más tarde, Juan Santos de Elduayen, contramestre de construcción nombrado por Espíritu Pascali, convino con Carlos Lanz, -vecino de Deva-, 126 "pies" de robles

---

55 A.M.D.: Libro 6º, Marinería, fol. 151

56 En concreto, del Mayorazgo de Yraeta (A.H.P.G.: 2/2062, fols. 399-400)

para los navíos que estaban en grada[57].

Tras ello, a Deva no se le volverán a demandar nuevos materiales para el Real servicio hasta 1769. A partir de esta fecha y hasta 1776, el municipio contribuyó con diversas partidas de maderas para los Departamentos del Rey. La primera de estas aportaciones la realizó en los primeros meses de 1769 tras recibir una carta del Comisario de Marina D. Manuel de Echeverría. Tras su lectura en un pleno de ayuntamiento, las autoridades municipales acordaron que "sus peritos Jospeh Antonio de Aguirre y Agustín de Areizaga pasasen a reconocer los árboles que el contramaestre delineador enviado por el Comisario de Echeverría, Domingo de Urquidi, había señalado para el Real servicio". Dos semanas después, se dió el permiso para que comenzara la tala de los árboles elegidos por el contramaestre Urquidi[58].

Tres años más tarde, la Villa recibió una nueva carta de las autoridades de Marina, esta vez, del Señor Boyer. En ella se decía que Francisco Julián de Arriaga, Ministro General de Marina, había encomendado al asentista Lorenzo de Ysasa para que obtuviera de los montes de Deva mil curbas de robles para la construcción de bajeles Reales. Estos materiales se emplearían en las primeras y segundas cubiertas, por lo que tendrían que reducirse al tamaño de once y doce onzas[59] de grueso. En esta ocasión, de nuevo el municipio de Deva proporcionó todos los materiales corbos que se pidieron. Mas, como éstos tuvieron unas dimensiones mayores a las que en un principio se pensaba, los asentistas tuvieron que pagar un precio superior por los mismos[60].

Llegado un punto, Deva debió de modificar su postura respecto al servicio Real. En 1775 llegó a oídos de la Diputación de Gipuzkoa que la

---

57 Estos robles eran de las siguientes calidades: 12 pies para los baos de la primera cubierta de 18-20 codos de largo; 46 pies de 16 codos de largo para los barrotes de la segunda cubierta, trancaniles, durmientes, liguernas y plajamares; y otros 68 pies que sirvieran de curvas, cintas, espaldones y sobreplanes. (A.G.P.G.: 2/2103, fols. 21-24)

58 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1762-1770, acuerdos de 1 de enero y 1 de marzo de 1769.

59 Equivale a 287 decigramos y es una de las 16 partes iguales del peso de la libra.

60 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1770 a 1786, acuerdos de 12 y 20 de marso de 1772.

Villa había resuelto poner en pública almoneda y remate una porción de árboles bravos y trasmochos útiles para los Reales bajeles, lo cual estaba terminante prohibido por Real Cédula de 28 de junio de 1749. En vista de ello, Deva decidió suspender las almonedas acordadas; y notificar a la Diputación que la información que le habían remitido no era del todo cierta, y que estaba sacada de contexto porque

> "(...) lo cierto es que la porción de árboles que ha resuelto bender, que es absolutamente de bravos, y ninguno desmochadero, como se supone en la citada carta, ha sido precisión y urgencia, y no hallarse al presente la Villa con medios prontos para attender a los crecidos gastos ocurrentes y los fondos de la thesorería exaustos, sin disposición alguno para pagar los libramientos a muchos operarios viberiotas, y otros acredores, fue el único motibo de la resolución haviéndose proporcionado ocasión oportuna de dos compradores, el uno para Navíos de la Real Compañía de Caracas, y el otro para los Paquebotes del Rey que se fabrican en Bilbao, que en uno, y otro interesa a S.M. (...)"[61]

Parece ser que la Villa de Deva se defendió diciendo toda la verdad sobre este suceso, básicamente por dos hechos: a) porque no hubo ninguna otra carta de la Diputación aportando datos e informaciones diferentes a las dadas por el municipio. Y b) porque en febrero de 1776 la Villa solicitó permisó para vender a varios compradores 171 árboles bravos de sus montes para la Real Compañía de Caracas y varios paquebotes para el Rey, para poder hacer frente a algunos de sus gastos corrientes. Su solicitud tuvo una respuesta positiva precisamente aduciendo a un artículo contenido en la Real Cédula de 28 de junio de 1749[62].

Otra porción de maderas, bastante inferior a ésta, fue vendida a la Compañía de Caracas. La sociedad mercantil solicitó en dos ocasiones a las autoridades de Deva unas partidades de maderamen para las unidades que iba a hacer en el Puerto de Pasajes. La primera de ellas en 1753, cuando el director de la compañía Juan Antonio Clasens pidió 172 robles, que le fueron vendidos una vez que el Intendente de Marina expidiera el permiso oportuno;

---

61 Ibidem, ayuntamiento de 21 de septiembre de 1775.

62 Ibidem, ayuntamiento de 16 de febrero de 1776.

y que el encargado de ésta función en Deva, -Agustín de Aréizaga-, señalara los precios y árboles a cortarse[63]. Y en 1775, cuando se decidió venderle una porción de maderas de 13 pulgadas o más de grueso, una vez que éstos fueran señalados y sacados en pública almoneda[64].

Todo induce a pensar que la escasez de maderas en los montes de Deva tuvo unos efectos un tanto negativos en el devenir de su industria naval. Tal y como se ha visto en el capítulo de la producción, los astilleros de Deva tuvieron una actividad bastante limitada y unos índices de producción, en términos de toneladas, muy pequeños. Es cierto que sus instalaciones no eran las más idóneas para la manufactura de medianas y grandes embarcaciones; pero la producción de pequeños barcos, como chalupas y gabarras, podía haber sido bastante superior si sus vecinos hubieran contado con los materiales suficientes que necesitaban para ello. Sostenemos esta hipótesis porque la práctica totalidad de los vasos labrados en Deva se hicieron con maderas del propio municipio. Este fue el caso de las chalupas de Mª Josepha de Algorta[65], Ygnacio de Emasavel[66], Rosa Rivero[67], Juan Domingo de Guizarnotegui[68], Juan José de Emasavel[69], Francisco Xavier Emasabel[70], Ygnacio de Zigarán[71], Francisco de Zubizarreta[72], Manuel de Ostolaza[73]; el navío de Joseph Ygnacio de Bustinzuría, y Alzolaras[74]; el

---

63 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1746 a 1751, acuerdo de 25 de febrero de 1753.

64 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1770 a 1785, acuerdo de 3 de agosto de 1775.

65 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1746 a 1761, acuerdos de de 11 de febrero y 23 de octubre de 1753; y libro de 1762 a 1770, acuerdo de 4 de diciembre de 1763.

66 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1746 a 1761; acuerdo de 23 de octubre de 1753.

67 Ibidem, acuerdo de 10 de agosto de 1777.

68 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1762 a 1770; acuerdo de 4 de diciembre de 1763.

69 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1770 a 1786; acuerdo de 28 de agosto de 1784.

70 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1786 a 1794; acuerdo de 13 de agosto de 1786.

71 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1770 a 1786; acuerdo de 18 de febrero de 1786.

72 Ibidem, acuerdo de 10 de agosto de 1777.

73 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1794 a 1810; acuerdo de 20 de enero de 1799.

74 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1762 a 1770; acuerdo de 27 de enero de 1765.

barco de Joseph de Ybarra[75];o el batel de Agustín de Unanue[76], entre otros. Y en segundo término, porque tan sólo en cuatro ocasiones vendieron maderas para las fábricas navales a personas avecindadas en otras localidades guipuzcoanas. Los beneficiarios de estas ventas fueron los vecinos de Zumaya Diego de Agote y Antonio de Alzolaraz[77]; el constructor de Zarauz Lázaro de Arveztain[78]; y el vecino de Motrico Miguel de Sustaeta[79].

A modo de conclusión, podría decirse que pese a la manifiesta escasez de maderas que tuvieron los montes de este municipio, un porcentaje considerable de las mismas tuvo como destino la construcción naval, bien en la forma de servicio al Rey; o bien proporcionando y vendiendo maderamen primero a sus vecinos, y después a otros particulares e instituciones de la Provincia.

### 6.1.3.4. Motrico

En el siglo XVIII era uno de los municipios guipuzcoanos con menores recursos forestales y madederos. Sin embargo, parece que esto no obstaculizó en demasía la trayectoria de uno de estos astilleros: el astilllero particular de Astigarribia. No hemos localizado apenas noticias que nos revelen la prodendencia del maderamen y tablonería empleada en esta factoría, pero parece ser que el maestro Ulacia obtubo la mayor parte de estos materiales a través de dos vías: a) aquiriéndolos en los pertenecidos al vínculo y mayorazgo de Astigarribia; o b) estipulando en la escritura de construcción que fuera el cliente el encargado de proporcionarle toda o parte de la madera que necesitaba para el navío que iba a hacerle. Por lo tanto, se buscaron soluciones alternativas para subsanar esta carencia y no

---

75 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1770 a 1786; acuerdo de 20 de enero de 1771.

76 A.M.D: Libros de acuerdos municipales, libro de 1786 a 1794; acuerdo de 27 de marzo de 1791.

77 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1746 a 1761, acuerdo de 25 de febrero de 1753; y libro de 1762 a 1770, acuerdo de 8 de mayo de 1768.

78 A.H.P.G.: 2/2132, fols. 156-157

79 A.M.D.: Libros de acuerdos municipales, libro de 1762 a 1770; acuerdo de 9 de febrero de 1766.

hipotecar la actividad de estas instalaciones.

Mas, la realidad de su astillero municipal fue otra bien diferente. Estas gradas tuvieron una ocupación prácticamente testimonial en el siglo XVIII; y posiblemente, una de las principales razones de ello sea la escasez de maderas que había en los montes concejiles. Esta factoría tan sólo fue utilizada por los vecinos de Motrico y en ella sólo se labraron pequeñas unidades, fundamentalmente, para la pesca. Conviene destacarse el hecho, que al igual que en el astillero de Deva, los materiales utilizados para estas fábricas todos ellos fueron procedentes de sus montes comunes. Este fue el caso de: la chalupa que hicieron Pedro Antonio de Osoro y Phelipe de Echeverría[80]; los cuatro robles bravos y algunos curbatones que se concedieron a Ana María de Jaúregui, -mujer lejítima de Antonio Xavier de Ytuarte-, para la construcción de una chalupa nueva allá por el mes de enero de 1786[81]; o de los pequeños barcos de Domingo Pellón[82], Francisco de Yramategui[83], Pedro Antonio de Echea[84], Segundo Síndico[85], Joseph Antonio de Azpiazu[86], o Phelipe de Mendecute y compañía[87].

Ello explica, cuando menos en parte, que Motrico fuera una de las localidades guipuzcoanas con menor contribución de maderas al servicio Real. Lo hizo solamente en cuatro ocasiones, y tres de ellas para los navíos y lanchas que se fabricaron en Gipuzkoa por encargo del Rey. La primera aportación la hizo en 1713 tras recibir una carta del General Antonio de Gaztañeta para que le vendieran una porción de maderas para los navíos que estaban en las gradas del Puerto de Pasajes[88]. Un quinquenio después, vendió al donostiarra Pedro de Bengoechea 455 corbatones, -de todas clases-, para la nueva remesa de navíos que se estaban labrando en en Pasajes[89]. Tras la entrega de esta partida de árboles, Motrico no volverá a vender materiales

---

80 A.M.M.: Actas de sesiones, 1730-1745, fol. 59

81 A.M.M.: Actas de sesiones, 1776-1786, acuerdo de 14 de enero de 1776.

82 Ibidem, acuerdo de 19 d enero de 1777.

83 Ibidem, acuerdo de 1 agosto de 1784.

84 A.M.M.: Memorial, año 1786.

85 A.M.M.: Actas de sesiones, 1776-1786, acuerdo de 15 de enero de 1786.

86 A.M.M.: Actas de sesiones, 1787-1814, acuerdo de 29 de noviembre de 1789.

87 Ibidem, acuerdo de 15 de enero de 1787.

88 A.M.M.: Actas de sesiones, del 6-9-1682 al 14-12-1729; acuerdo de 12 de noviembre de 1713.

89 Ibidem

constructivos al Rey hasta 1752. Era el momento en el que varios astilleros guipuzcoanaos estaban ocupados en la construcción de lanchas y lanchones para los navíos que se estaban fabricando en El Ferrol. Tres de ellos los fabricó Ramón de Murua en Motrico. Para poder manufacturarlos, D. Manuel Diego de Escobedo, Intendente de Marina de Gipuzkoa, expidió una licencia y despacho para que las justicias ordinarias de Motrico y Deva no le pusieran embarazo alguno para la tala de 500 robles en los montes de ambas jurisdicciones[90]. Y en 1769, Motrico vendió la última porción de materiales para el Real servicio. Desconocemos el número de árboles y volumen de maderas vendidos, pero el perito municipal encargado de su ajuste y examen fue Francisco de Echea[91].

### 6.1.3.5. Orio

Orio fue uno de los grandes centros navales de Gipuzkoa en el siglo XVIII. Sin embargo, parece ser que la actividad de sus astilleros no fue pareja a sus recursos madereros, sino bastante mayor. La razón de ello posiblemente estuvo en la facilidad que tenía el municipio para adquirir materiales constructivos de los montes de las villas vecinas, como por ejemplo Aya[92]. Y también, pudo deberse a que la desembocadura del Oria era el lugar por donde salían una gran parte de los productos y manufacturas de

---

90 A.M.M.: Actas de sesiones, 1745-1757, acuerdo de 30 de abril de 1752.

91 A.M.M.: Actas de sesiones, 1757-1772, acuerdo de 6 de enero de 1769.

92 En 1708, el constructor y asentista Zelarain tuvo que comprar a varios particulares de Aya una reacea de árboles para la fábrica de una nao en las gradas oriotarras. La conducción de estos materiales hasta estas instalaciones fue bastante conflictiva; lo más operativo y cómodo para el asentista era llevar estas maderas por tierras pertenecientes a la casa y solar de Arrazubia, -propio de Antonio de Idiáquez-. Mas, su administrador Baltasar de Egaña puso obstáculos parar ello y Zelarain que tuvo que transportar estas maderas hasta el Puerto de Portua. Para evitarse nuevos problemas, se obligó a pagar al municipio oriotarra los derechos correspondientes, a pesar que sabía que otros constructores no solían abonar cantidad alguna por ello. (A.H.P.G.: 3/1879, fols. 30-31)

los pueblos del interior de la Provincia[93]. Por ello, Orio pudo subsanar esta carencia sin apenas esfuerzo; y ello permitió que sus astilleros continuaran teniendo el prestigio y protagonismo de centurias anteriores. Además, en otras ocasiones recurrió a la práctica, -por cierto bastante generalizada en la Provincia-, de estipular en las escrituras de construcción que fuera el cliente el encargado de proporcionar al fabricante naval el material que necesitaba para el barco en cuestión. Un ejemplo de ello lo tenemos en el convenio que Thomás de Miranda firmó con el vecino de Motrico Andrés de Plaza en septiembre de 1715[94].

Todas estas circunstancias hicieron que las maderas de los montes concejiles de Orio tuvieran como principales destinatarios a los vecinos de la Villa que se veían en la necesidad de manufacturar pequeños vasos, generalmente, para su uso. Entre ellos caben citarse a modo de muestra los casos de: Juan Bauptista de Agote a quien el Concejo le dio dos piezas de árbos curbos para la chalupa que quería hacer[95]; o Juanchín de Portu a quien se le franquearon con asistencia de Francisco de Lerchundiherraiarza una porción de maderamen para un patache nuevo[96].

Esto no fue óbice para que la Villa de Orio contribuyera al servicio Real con sus maderas siempre que se le solicitara. Sin embargo, la participación del Orio en el servicio al Rey tuvo un matiz un tanto distinto al de los municipios vistos hasta este momento: sus materiales se emplearon siempre en los astilleros guipuzcoanos y no se enviaron a los Departamentos de Marina y Reales Arsenales. Orio sirvió a la Real Hacienda en la construcción de bajeles en tan sólo una ocasión, -en 1718-, pero lo hizo de dos formas diferentes:

---

93 Un ejemplo de ello lo tenemos en la porción de maderas que el constructor donostiarra Simón de Zelarain compró en el monte de Azconovieta (Astigarraga) para la construcción de una nao en las gradas del ribero de Orio. Para la conducción de estos materiales hasta el Puerto de Portua (Orio) contrató a cuatro "conductores" de Astigarraga. En concreto, a Francisco de Bergarardi, Pedro de Veovide, Pedro de Amas y Juan de Veovide. (A.H.P.G.: 3/1882, fols. 84-85)

94 A.H.P.G.: 1/2678, fol. 139

95 A.M.O.: Actas municipales (1703-1721), C-219, acuerdo de 10 de noviembre de 1709.

96 A.M.O.: Actas municipales (1703-1753), C-222, acuerdo de 16 de mayo de 1751.

1. Permitiendo que Pedro de Bengoechea pudiera traer toda clase de material a su jurisdicción, ribera y astilleros, con la excepción de su plaza y rellanos porque amenazaban ruina[97].

2. Vendiendo dos partidas de maderas para los tres navíos de guerra que se estaban labrando en Pasajes para la Armada, la una de 24 de pies de trasmochos a Pedro de Bengoechea; y la otra de 63 piezas de robles a Domingo de Espina, representante del asentista Simón de Zelarain[98].

Mas, conviene reseñarse que, años después, cuando el Marqués de la Ensenada recurrió a los astilleros guipuzcoanos, y entre ellos a los de Orio, para la fábrica de varias lanchas y lanchones para los navíos que se estaban construyendo en El Ferrol, las unidades labradas en Orio se hicieron con árboles de los montes concejiles de Sorasu, Aricia y Bustingure, propios de Zarauz[99]. Ello puede ser indicador del deplorable estado en el que estaban los montes y plantaciones de árboles de la Villa de Orio; y del descenso de la producción que experimentaron sus factorías a mediados del XVIII.

### 6.1.3.6. Cestona

En tierras de Cestona estaba ubicado, cuando menos desde el siglo XVI, uno de los astilleros particulares más emblemáticos de Gipuzkoa: Bedua. Estas instalaciones han estado trabajando hasta hace dos décadas, pero su actividad experimentó constantes interrupciones a lo largo de la historia. Y el siglo XVIII fue una de las épocas más nefastas para estas gradas puesto que estuvieron prácticamente abandonadas, y la inactividad fue lo que les caracterizó durante estos años. Por ello, fueron muy pocas las maderas de los montes concejiles y propios de Cestona utilizadas por la factoría de Bedua.

---

97 A.M.O.: Acuerdos municipales (1703-1721), C-219, acuerdo de 24 de abril de 1718.

98 En un principio se acordó concedéreele 40 piezas y no 63 tal y como finalmente se escrituraron. (Ibidem, acuerdos de 28 de agosto y 1 de octubre de 1718; y A.H.P.G.: 2/1881, fol. 88).

99 A.H.P.G.: 2/3187, fol. 195)

Pero esto no significa que los árboles de estos montes no tuvieran como uno de sus destinos la construcción naval. Este municipio presentó una actitud muy positiva y receptiva con todas las personas e instituciones que se acercaron hasta su ayuntamiento demandando diversas partidas de maderas para algunas de las fábricas navales que se hicieron en los astilleros de la Provincia. La Real Compañía de Caracas fue una de las más beneficiadas con esta política. Al contrario que le había acontecido con las autoridades municipales de Rentería, siempre consiguió de las autoridades de Cestona los materiales que necesitaba para la manufactura de sus nuevos efectivos navales. Así, Cestona vendió maderas a la sociedad mercantil en tres ocasiones: las dos primeras en la década de 1730, -años 1734 y 1739-, cuando Joseph de Balzola presentó la orden que tenía de los directores de la Compañía, -Miguel de Vildósola y Joseph de Lopeola-, para adquirir de esta jurisdicción los robles que el Concejo considerara oportuno sacar y vender para los vasos que tenía en grada[100]. Y la última en 1753, cuando Juan Antonio de Classens solicitó 150 piezas de robles para la primera, segunda y tercera cubierta, y las barengas de las fragatas que se iban a labrar. En esta ocasión, el Concejo tan sólo pudo venderle 75 robles trasmochaderos a causa de

> "(...) la gran escasez de árboles que ay en dichos términos a caussa de averse sacado muchos más de ellos los años passados, assí para los Reales Bajeles de S.M. como para los de dicha Compañía, y otros accidentes que sean ofrecido"[101].

Otros guipuzcoanos beneficiados por esta política de venta de maderas fueron: Thomás de Azcue, que compró 30 maderos para el navío ballenero que iba a hacer en el ribero de Orio[102]; el maestro fabricante de chalupas de Zarauz Ygnacio de Eznal, que adquirió de los montes concejiles de Cestona 30 robles para genoles mayores y menores[103]; el también vecino de Zarauz, Luis

---

100 A.M.C.: Libros de actas municipales, libro76 (1733-1736), acuerdo de 31 de noviembre de 1734; y libro 77 (1736-1748), acuerdos de 14 de junio y 31 de julio de 1739.

101 A.M.C.: Libros de actas municipales, libro 78 (1748-1757), acuerdo de 25 de febrero de 1753.

102 A.M.C.; Libros de acuerdos municipales, libro 76 (1733-1736), acuerdo de 16 de octubre de 1729.

103 A.M.C.: Libros de acuerdos municipales, libro 78 (1748-1757), acuerdo de 24 de septiembre de 1753.

de Manterola[104]; o Francisco de Eznal (vecino de Zumaya) al que en 1787 se le vendieron seis corbatones para la construcción de una lancha[105].

De la contribución de maderas al servicio Real por parte de Cestona apenas hemos encontrados noticias, pero por referencias indirectas sabemos que ésta siempre fue acorde a sus posibilidades.

La postura de Cestona de vender casi todas las piezas que se le iban demandando sin apenas adoptar medidas preventivas para salvaguardar sus recursos madereros, tuvo consecuencias negativas a medio y largo plazo dado que, cuando menos, aceleró la deforestación de sus montes.

### 6.1.3.7. Irún

La Universidad de Irún, sujeta a la jurisdicción de la Fuenterrabía hasta 1766[106], contó con unos de los montes comunes más pobres y decadentes de la Provincia. Pero, al igual que otras localidades en situaciones similares, antepuso el servicio Real a los derechos forales de sus vecinos, porque era de la opinión de "atender ciegamente al Real Servicio"[107]. Ello explica, que las autoridades municipales concedieran al Rey o a sus representantes todas las maderas y leñas que le eran demandadas. Y que por el contrario, se denegaran reiteradamente a sus vecinos los árboles que solicitaban para la labra de unas pocas gabarras y otros usos corrientes[108].

El estado decandente en el que estaban sus montes concejiles, hizo que los monarcas, -al igual que en Orio-, solicitaran maderas y materiales para

---

104 A.M.C.: Libros de acuerdos municipales, libro 77 (1736-1748), acuerdo de 18 de julio de 1745.

105 A.M.C.: Libros de actas municipales, libro 80 (1773-1806), acuerdo de 6 de mayo de 1787.

106 MADOZ, Pascual: Op. cit., p. 114

107 A.M.I.: A-1-5, año 1713

108 Véanse los libros de las actas de ayuntamiento. No obstante, cabe citarse a modo de ejemplo el memorial que presentó Agustín Antonio de Zamora en el que pedía 8 pies de robles trasmochos del paraje de Meacaedor para los curbatones de la gabarra nueva que pretendía fabricar y el ayuntamiento en sesión de 28 de enero de 1745 acordó no concedérselos. (A.M.I.: A-1-14)

carbón de leña tan sólo para algunos de los vasos de la Real Armada que se labraron en las factorías de la Provincía; o para la Real Fábrica de anclas que Fernando VI pretendió establecer en tierras de Renteriola-Olalde (Rentería). Para el primero de los supuestos, Irún franqueó, tras convocar y llamar a los "especiales", maderas en tres oportunidades: una en 1713, dándole al Capitán Joseph de Castañeda una porción de árboles bravos para el navío de guerra *San Pedro* de 60 cañones que iba a hacer en las gradas del Barrio de Vizcaya[109]. La segunda en 1728, concediendo una partida de corbatones al Comisario Espíritu Pascali para los navíos de línea que se estaban fabricando, asimismo, en Pasajes[110]. Y la última en 1753, permitiendo que Ygnacio Ybáñez de Zavala pudiera cortar 100 árboles para los doce lanchones y lanchas que se iban a hacer en Gipuzkoa para los Reales Arsenales[111].

La contribución de la Universidad irundarra a la fracasada Real Fábrica de anclas de Renteriola fue muy pequeña, aunque en nuestra opinión, muy significativa. La Universidad no mostró ningún tipo de reticiencia para dar anualmente al Intendente de Marina una serie de cargas de leñas para la Real Fábrica. Mas, acordaron suministrarle tan sólo 350 cargas de leñas para carbón al año por lo deteriorados que estaban sus montes[112].

Irún mostró una actitud pareja a la descrita con la Real Hacienda, con la Real Compañía de Caracas y la de Filipinas, puesto que, consideraban que ello era otra forma de servir a los intereses del Rey. No obstante, cada una de estas sociedades mercantiles solicitaron maderas a las autoridades de de Irún en tan sólo una ocasión y, además, en cantidades muy pequeñas: la caraqueña en 1733, cuando el capitán de maestranza Feliz de Ybargoyen pidió cuatro "maderos tuerttos" para las barcas de los navíos de la Compañía[113]. Y la de Filipinas, en 1785, requiriendo una pieza de roble para el codaste de la fragata que iba a poner en grada en Pasajes[114].

---

109 A.M.I.: A-1-5, año 1713
110 A.M.I.: A-1-9, acuerdo de 3 de marzo de 1728
111 A.M.I.: A-1-16, acuerdo de 18 de febrero de 1753
112 ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: "La Real Fábrica de Anclas de Renteriola: Un intento fallido"
113 A.M.I.: A-1-10, acuerdo de 29 de enero de 1733
114 A.M.I.: A-1-36, acuerdo de 20 de octubre de 1785

En cuanto a los materiales concedidos a sus vecinos para la fábrica de pepequeñas unidades, generalmente gabarras, éstos fueron franqueados tan sólo a tres personas: a Felix de Beraun, dándole un roble para la barenga de una gabarra[115]; a Antonio de Ostiz, vendiéndole un roble bravo del montazgo que tenía la Universidad junto a la casería de Zimista[116]; y a José de Susperrigui, dos pies de robles bravos del partido anterior para la labra de dos gabarras[117].

### 6.1.3.8. Los montes de Navarra

La Real Armada aprovechó la riqueza forestal de los montes de Navarra para cubrir parte de sus necesidades madereras en el arsenal de El Ferrol. No obstante, las dificultades que había para transportar este maderamen hasta los puertos del litoral vasco, supusieron un importante obstáculo para un buen, o por lo menos, mejor aprovechamiento de estos recursos. Ello explica que hasta la firma del asiento de maderas con la Real Compañía de Caracas en 1766, el Rey no recurriera regularmente a los montes navarros para el abastecimiento de sus Reales arsenales. El monarca entendió que la Compañía era el vehículo idóneo para obtener la madera de estos parajes; y además, pensaba que podía hacerlo con absoluta comodidad, claridad y ahorro para la Armada. Por este asiento, la sociedad mercantil se comprometió a suministrar maderas para El Ferrol por un período de diez años, que se prolongarían a 15, en unas condiciones un tanto atípicas si las comparamos con otros contratos de esta naturaleza. La Hacienda pagaría a la Compañía las elevadas cantidades que debía desembolsar para la adquisición de estos materiales con cargo a los derechos producidos por los viajes de la Compañía; y con la adjudicación de todos los derechos correspondientes al Proyecto Real, Almirantazgo, Toneladas y Universidad de Mareantes. El encargado de llevar a buen término este contrato, fue el director de la Compañía Joseph Agustín de Zuaznabar[118].

---

115 A.M.I.: A-1-13, acuerdo de 2 de mayo de 1741

116 A.M.I.: A-1-41, acuerdo de 27 de ddiciembre de 1796

117 A.M.I.: A-1-43, acuerdo de 30 de diciembre de 1798

118 OARATE OJANGUREN, M: Op. cit., pp. 542 y ss.; y MERINO NAVARRO, J.P.: Op. cit., pp. 215 y ss.

Sin embartgo, tal y como explica la profesora Gárate, los cálculos de los Ministros para el acopio de maderas debieron de ser muy optimistas o las necesidades de la Real Hacienda muy apremiantes. En 1776, se comunicaba a la sociedad mercantil que para compensarla de los pagos de las maderas serían suficientes los derechos que causaran los navíos de San Sebastián. Mas en 1778, los directores de la Compañía presentaban a la Hacienda las facturas correspondientes, con toda serie de detalles, demostrando que la operación había resultado ser mucho más cuantiosa que lo calculado[119]. La principal causa de este encarecimiento, fue la necesidad de tener que habilitarse caminos para el acarrreo de las maderas para llevarlas hasta Santesteban. En este punto, las maderas eran conducidas río abajo por el Bidasoa hasta Fuenterrabía; en este puerto, finalmente eran embarcadas y remitidas a El Ferrol.

A estas dificultades, en los últimos años de la Comisión, se adicionó una más. Los pataches de Plencia, encargados de buena parte de este transporte, comenzaron a retirarse de la navegación por miedo a la guerra y a los corsarios ingleses. A pesar de todo, los envíos continuaron, aunque a un ritmo menor. La Guipuzcoana solicitó la suspensión del asiento en 1780, pero sin éxito. Continuó entregando maderas para El Ferrol hasta 1782, fecha en la que fueron relevados por el monarca Carlos III[120].

Parte de los árboles cortados en los montes de Navarra para El Ferrol en los años 1778-79 y acopiados en los puertos de Pasajes, Fuenterrabía y San Sebastián no pudieron ser conducidos hasta su destino por las dificultades y los peligros de la guerra. Estas maderas, no podían ser almacenadas en los diques de estos puertos hasta que concluyera el conflicto bélico, sin correr el riesgo a que se deteriorasen durante este tiempo. Además, a este mal se añadía el problema que a la Compañía de Caracas no se le hacía posible

> "(...) en su actual desgraciada situación, esperar más tiempo para el abono por la Real Hacienda del caudal desembolsado en esta Comisión de maderas (...)"[121]

---

119 GARATE, M.: Op. cit.
120 MERINO NAVARRO, J.P.: Op. cit.
121 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3763

Y es en este contexto en donde debe circunscribirse la decisión de Carlos III de fabricar con estas remesas de maderas uno o más navíos de guerra en los astilleros de Pasajes. El resultado fue, tal y como hemos visto, la construcción en las factorías guipuzcoanas de los dos últimos navíos para la Real Armada: el *San Fermín*, y el *San Sebastián*.

Esta no fue la única vez en la que las instalaciones navales guipuzcoanas utilizaron maderas de los montes de Navarra para la construcción de bajeles. Lo hicieron por lo menos en otras dos ocasiones: la primera en 1729, cuando Antonio De la Piedra celebró el asiento con Felipe V para la fábrica de nueve *navíos de línea* en los astilleros de Pasajes. La gran envergadura del contrato, hizo que entre en sus cláusulas se incluyera una Real Cédula por la cual el asentista De la Piedra podía comprar con total libertad maderas de los montes navarros de Aranaz, Vera de Bidasoa, Lesaca y Sumbilla; además de los del Valle de Burunda, Ataún, Segura y Alzania, sitos en tierras guipuzcoanas[122]. Y la otra en 1782, cuando el donostiarra Ramón de Labroche compró al vecino de Sumbilla Miguel Angel de Echanique 2.500 codos de "madera de cubertería" para la construcción de uno ó dos navíos de giro en el Puerto de Pasajes. Por esta escritura, Echanique se obligaba a entregar todo este acopio de maderamen en el ribero de Rentería, al tiempo que se comprometía a llamar a Ramón de Aizpurua, constructor en el Puerto, para que los examinara y reconociera[123].

### 6.1.3.9. Otros parajes

Tal y como hemos ido exponiendo a lo lardo de los epígrafes anteriores, la escasez de maderas fue un problema secular para muchas de las localidades guipuzcoanas, y esto tuvo unos efectos un tanto negativos en la trayectoria de alguna de las factorías navales de la Provincia. Ello hizo que los constructores que trabajaban en los grandes centros navales guipuzcoanos tuvieran que adquirir, con una asiduidad mayor a la deseada, parte de sus materiales constructivos en parajes más o menos lejanos a las gradas en donde iban a poner la quilla del navío o navíos a labrarse. Y fueron los

---

122 A.H.P.G.: 3/3506, fols. 14-20

123 A.H.P.G.: 3/2579, escritura de 11 de octubre de 1781

astilleros de Pasajes, tal y como hemos visto, las atarazanas que más recurrieron a esta práctica, tanto si estaban ocupados en las fábricas Reales como en la de los particulares. Además de los montes indicados anteriormente, los astilleros pasaitarras utilizaron maderas, entre otros, de los comunes de Fuenterrabía y Hernani.

Fuenterrabía, pese a la manifiesta escasez de árboles que había en sus montes, vendió cuando menos en tres momentos varias partidas de maderamen para algunas de las unidades que se erigieron en Pasajes. Esta actitud, en principio algo sorprendente, posiblemente se deba a que Fuenterrabía tenía bajo su jurisidicción parte de este Puerto, en concreto, toda su orilla oriental; es decir, lo que actualmente conocemos como Pasajes de San Juan y Universidad de Lezo. La primera de estas concesiones data de 1713. En esta fecha el alcalde Fuenterrabía, Phelipe de Alcaiaga, propuso en ayuntamiento de 8 de abril de 1713, que se vendieran a Gerónimo de Echeveste, (asentista y vecino de Lezo), el maderamen y tablazón necesarios que había en el término de Jaizquibel para los dos navíos de línea que se había propuesto hacer, de los seis que Felipe V había ordenado fabricar en Gipuzkoa. Los capitulares presentes, acordaron y decretaron que el señor alcalde valiéndose de uno o varios peritos vendiera los árboles que le parecieran más a idóneos para tal empresa. Mas, Gerónimo de Echeveste, finalmente optó por fabricar tan sólo uno de estos navíos, y además, en el ribero de Orio. Esta circunstancia hizo, que los 370 robles señalados para tal efecto, finalmente debieron venderse al asentista Joseph de Castañeda para la fábrica del navío *San Pedro* en las gradas del Barrio del Vizcaya[124].

Tras ello, la ciudad de Fuenterrabía no volvió a conceder más maderas de sus montes concejiles para los navíos que se hacían en Pasajes hasta cuatro decenios más tarde. El beneficiario de esta concesión fue la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, -encargada de la explotación y utilización de la factoría del Barrio de Vizcaya-, a quien en 1759 se le otorgó una partida de maderas, -en la que no se especifica ni la cantidad ni el precio-, para los navíos que pretendía labrar en estas gradas[125]. Y finalmente, el municipio

---

124 A.M.F.: A-1-56, fols. 37 y 49

125 A.M.F.: A-1-104

de Fuenterrebía en 1770 vendió varios árboles para baos de una embarción[126].

Otro de los municipios que aportó maderas a los astilleros pasaitarras fue Hernani; pero hay que parece que tan sólo lo hizo en una ocasión. Unicamente se tiene constancia que en 1778 entregó al donostiarra Juan de Bousinaq 2.800 codos de madera, -a 10 1/8 maravedíes de vellón el codo-, para el navío que intentaba hacer en las riberas de la Herrera[127].

Este recurso, fue igualmente aplicado por otra de las grandes factorías de principios del XVIII: Mápil. Así por ejemplo, el Superintendente de las Fábricas Navales de Gipuzkoa, Francisco de Necolalde Zavaleta, tuvo que comprar 160 piezas de robles para *la Capitana* y *Almiranta*, -de a 1.200 Tns. cada una-, que fabricó enesta atarzana entre los años 1700 y 1704[128].

### 6.1.4. Una aproximación sobre el valor de las maderas

Las fuentes documentales apenas recogen información sobre la evolución del coste que experimentaron los diferentes tipos y calidades de maderas empleadas en la construcción de navíos. Por esta razón,es muy difícil determinar la incidencia que éstos tuvieron en el precio final de los navíos. Asimismo, esta documentación presenta otras dificultades añadidas. En primer término, se puede señalar puede indicar que el importe de las maderas viene estipulado medidas, tanto en las unidades como en los precios. Y en segundo lugar, que en raras ocasiones se especifica si el importe acordado correspondía tan sólo al valor que tenían los materiales adquiridos; o si en él también estaba incluído su corte, labra y conducción hasta el lugar indicado por el cliente. Todo ello no hace más que distorsionar el valor real y la cotización que tuvieron las distintas maderas, tablazones y maderamen empleados en la construcción.

---

126 Estos materiales se sacaron del partido de Aldarraconza. Tuvieron como destino el barco que el vecino de Hernani estaba haciendo en Pasajes, probablemente dentro de su término jurisdiccional. (A.M.P.: A-1-115)

127 A.H.P.G.: 3/1416

128 A.H.P.G.: 2/1337, fols. 79-80

Sin embargo, a través del análisis comparado de estos documentos podemos obtener unos resultados, en nuestra opinión de gran interés, que nos permiten un acercamiento al conocimiento de algunas cuestiones relacionadas con el valor que tuvieron las maderas de construcción naval en el XVIII. Primeramente, en Gipuzkoa no existieron unos precios uniformes para las maderas, puesto que éstos variaron de unos municipios a otros. Así por ejemplo, en 1713 la Real Hacienda adquirió maderas de calidades similares para los navíos que se estaban labrando en los astilleros de Pasajes para la Real Armada, al precio de 17 maravedíes de plata el codo en la ciudad de Fuenterrabía, y a 24 en la de Rentería[129]. Las actas de los libros de ayuntamiento de los distintos municipios guipuzcoanos y la correspondencia nos revelan que, en este y en otros casos, el mayor o menor precio de la madera no sólo dependía de la política maderera y de adjudicación mantenida por cada uno de los Concejos, sino de la destreza y el poder de convicción del comprador a la hora de las negociaciones con los representantes municipales[130]. En segundo lugar, los precios de las maderas eran distintos si éstos eran comprados por personas avecindadas en ese municipio, otros particulares o el monarca. Es decir, de acuerdo con la normativa foral, el precio de las maderas y leñas para carbones de los montes comunes o concejiles era sensiblemente inferior para los vecinos del lugar que el que tenía para otros particulares o instituciones, o incluso el Rey. Rentería fue uno de las localidades guipuzcoanas que llevó esta política hasta sus últimas consecuencias, suponiéndole esto la cancelación del proyecto de establecer una Real Fábrica de anclas dentro de su jurisdicción[131]. No obstante, muchos Concejos en aras de prestar el mejor servicio Real, otorgaron sus maderas a la Real Hacienda en unas ocasiones, por mismo importe que a sus vecinos; y en otras, por un valor algo superior que el de

---

129 A(rchivo) M(unicipal) de H(ernani): A-1-36, fols. 37 y ss.; y A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 36, acuerdo de 13 de abril de 1713.

130 Una muestra de esta afirmación la tenemos en las gestiones que hicieron los directores de la Real Compañía de Caracas con las autoridades municipales de Rentería para comprar de los montes comunes de Zelaibitarte 183 piezas de robles, que contenían 4.960 codos de madera, para la manufactura de una fragata. En principio, la Villa les comunicó que tales materiales les serían vendidos al precio de un Real y medio de plata el codo. Mas finalmente, los directores de la Compañía lograron que Rentería les vendiera estos materiales por tan sólo un Real de plata el codo (A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 58, fols. 184-85, 251)

131 ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: " La Real Fábrica de anclas de Renteriola....", pp. 50-51

sus convecinos, pero inferior al acordadado para otros particulares o instituciones. Tercero, el precio de las maderas no era proporcional al tamaño y volumen de las piezas; sino que éste variaba en función de la calidad, forma y las características que tuviera esa pieza, puesto que ello determinaba el destino que iba a tener dentro de los elementos constructivos del navío. Precisamente las piezas más caras eran las utilizadas para hacer los baos de la primera cubierta; a continuación, con un valor algo inferior, estaban las maderas para los barrotes de la segunda cubierta, los trancaniles, los durmientes y los plajamares; y finalmente, con un coste notablemente inferior, estaban las maderas para las curvas, cintas, espaldones, sobreplanes y galinas[132]. Y cuarto, que todo induce a pensar que en términos generales los precios de las maderas prácticamente se mantuvieron estables, o a lo más sufrieron un pequeño incremento, a lo largo del mil setecientos, -al igual que aconteció con los salarios de la maestranza empleada en el sector-, y que consecuentemente, no incidieron en el alza que pudo experimentar el coste de las nuevas construcciones, y las reparaciones y carenas de los vasos.

Si bien todas estas afirmaciones son aplicables a las maderas empleadas para las construcciones navales privadas y reales, un análisis más detallado nos desvela una serie de matices distintos para unas y otras. Respecto a las maderas adquiridas para el servicio Real, cabría decirse que experimentaron mayores fluctuaciones en su valor que las compradas con capitales privados. Ello pudo deberse, entre otras cuestiones, a que estos materiales no estuvieron sometidos a una regulación tan estricta como los otros; y a que por las propias características de los bajeles fabricados para la Armada Real (buques de gran tonelaje, varias cubiertas, compleja carpintería de ribera y de blanco), se tuvieran que comprar maderas, piezas y tablazones de muy distintas clases y calidades. Entre ellas, había algunas prácticamente inexistentes, hecho que, en algunos momentos, incrementó ostensiblemente su valor final. De esta manera podría entenderse que a finales de la década de los 80 el codo$^3$ del pino del norte valiera entre el triple y el doble de las piezas de haya y roble más caras; es decir, las utilizadas para delinear el

---

[132] A.H.P.O.: 2/2103, fols. 31-34; y A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 110, fols. 147-148

navío, las planchas y entablar la imada[133].

En relación al maderamen para las fábricas navales privadas, todo induce a pensar que éstas casi siempre se consiguieron, bien de los montes comunes como de los propios, cortadas, aserradas y conducidas hasta el destino que el cliente indicara en la escritura de compra o acuerdo verbal. Basamos esta hipótesis en el hecho que esta condición venía estipulada en muchas de estas escrituras o acuerdos[134]; y que la tasación y medición de éstas se hizo generalmente en codos de ribera, -y no en codos cúbicos o piezas-, indicándose además, en algunos casos, para qué pieza o parte de la estructura del vaso iban destinadas[135]. Y que, -con la excepción de las maderas compradas para los bajeles de la Compañía de Caracas en las que se diferenciaban piezas mayores y menores; y que, en consecuencia, tenían un valor diferente-, éstas tuvieron un precio uniforme en casi todos los municipios. La razon de ello ya ha sido apuntada anteriormente: tenían como destino la producción o reparación de pequeñas y medianas unidades que, por la propia naturaleza de estas construcciones, requerían árboles y piezas de muy similares calidades y características.

---

133 En 1781, la Real Hacienda pagó 36 Reales de vellón el codo$^3$ de roble y haya para las planchas, entablamiento de la imada y delineación del *San Fermín*. Al año siguiente, tras diversas gestiones logró que el codo $^3$ de pino del norte que en los montes de Irati se vendía a 100 Reales de vellón, comprarlo al precio "ganga" de 65 Reales de vellón. En circunstancias normales, hubiera ocurrido lo contrario, puesto que en el mercado la madera de roble y haya tiene una cotización bastante superior a la del pino del norte. (A.G.M.: Arsenales-Acopios 3763)

134 En el contrato que firmó el constructor donostiarra Simón de Zelaraín con varios "conductores" de maderas de Astesau el 3 de diciembre de 1721, se estipulaba que en los 16 maravedíes de plata que valía el codo de maderamen estaban incluídos, además del material, su corte y conducción desde el monte de Azcenovieta (Astesau) hasta el Puerto oriotarra de Portua (A.H.P.G.: 3/1882, fols. 84-85)

135 Valga como muestra que en 1759 la ciudad de Fuenterrabía vendió una partida de trasmochos para curbatones para los navíos que quería construir la sociedad mercantil caraqueña en el puerto de Pasajes. Y que unos años antes la misma sociedad socieda mercantil adquirió de los montes comunes de Cestona treinta pieza para desaocho (A.M.P.: A-1-104, acuerdo de 4 de noviembre de 1759; y A.M.C.: Libros de actas municipales, libro 78 (1748-1757), acuerdo de 33 de febrero de 1753)

## 6.2. El hierro

En el País Vasco la explotación de hierro ha constituído para sus habitantes un tradicional medio de vida. La abundancia de hierro y carbón vegetal, junto con una numerosa y eficaz mano de obra, fueron elementos determinantes para el desarrollo de esta actividad económica.

Uno de los principales clientes del sector metalúrgico, cuando menos desde el siglo XV, fue la industria de la construcción naval con la demanda, sobre todo, de tres tipos de elementos: artillería y municiones; clavos; y anclas. Por ello, la trayectoria de este sector no podía menos que incidir, tanto positiva como negativamente, en la siderometalurgia vasca.

Tras unos años de estancamiento y declive, las ferrerías vascas vivieron en el mil setecientos un nuevo ciclo expansivo motivado, entre otros factores, por: el aumento demográfico; el intento de aplicar una política expansionista y encaminada a asegurar el suministro de materias primas; y la mayor demanda del sector de la construcción naval. Y sería posiblemente esta coyuntura favorable y no una necesaria modernización tecnológica, lo que motivó una cierta recuperación y expansión de las ferrerías. Sin embargo, en el último tercio del siglo XVIII, ante la competencia del hierro extranjero y los gravámenes sobre los productos de las provincias exentas en su introducción en el mercado interior, además de otras circunstancias, se puso en tela de juicio el sistema de fabricación tradicional de las ferrerías del País. En este contexto se suscitaron dos posturas entre los ferrones vascos. Una, la mayoritaria, la pedir al Rey el proteccionismo del hierro vasco prohibiendo la entrada de los hierros europeos dentro de sus dominios. Se hizo efectiva con la aprobación de la Real Cédula de 1775. Y la otra, la minoritaria, la de importar tecnología y maquinarias europeas más avanzadas, -como por ejemplo las fanderías-, para producir un hierro competitivo con el europeo, tanto en la calidad como en el precio[136].

---

136 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La Pandería de Aragorriola en el siglo XVIII" *Bilduma*, nº 5, pp. 51-5

### 6.2.1. Las anclas

#### 6.2.1.1. La localización de las ancorerías

La industria ancorera fue propia del siglo XVIII: nació y murió en el Siglo de las Luces; y alcanzó una gran importancia dentro de la producción manufacturera del País Vasco.

Al examinar los datos sobre el número de las ferrerías existentes en Gipuzkoa durante el siglo XVIII, y en concreto de aquellas dedicadas a la producción de anclas, nos encontramos con que, tal y como en su día señaló Montserrat Gárate en su tesis doctoral: a) no existen datos oficiales; b) las ferrerías son clasificadas sin un criterio único; y c) los datos citados por algunos autores presentan poca precisión cronológica[137]. A pesar de ello, podemos hacer una reconstrucción aproximada de los establecimientos ancoreros que hubo en Gipuzkoa en el siglo XVIII, a través del estudio confrontado de las noticias aparecidas en las diversas fuentes.

Hernani, Aya, San Sebastián, Usúrbil, Urnieta, Lasarte-Zubieta y Rentería, fueron los principales centros de fabricación de anclas de Gipuzkoa. Hasta el establecimiento de una Real Fábrica de anclas en tierras guipuzcoanas, la cuenca del Oria probablemente fue el centro ancorero más importante que tuvo la Provincia. La primera noticia localizada en este sentido data de 1709. Por este documento, sabemos que el maestro ancorero de Usúrbil Joseph de Goicoechea se dedicaba casi en exclusividad a labrar áncoras para mercaderes y otras personas al precio de 17 maravedíes de plata la libra[138].

A partir de los años finales de la década de 1730, la ferrería de Arrazubía (Aya) se convirtió en el establecimiento guipuzcoano más importante en este ramo. Ello fue posible a la labor desarrollada por el

---

137 GARATE OJANGUREN, M.: *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián 1976, pp. 185-186

138 A.H.P.G.: 3/2739, escritura de 10 marzo de 1709

maestro ancorero Juan Fermín de Guilisasti, quien tras estar pensionado por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas para espiar y aprender en Holanda los procedimientos más avanzados en la manufactura de anclas, a su regreso aplicó en el obrador de Arrazubía la nueva tecnología aprendida. En poco tiempo, las anclas labradas por Juan Fermín de Guilisasti adquirieron gran fama y prestigio en toda la península, por la calidad y perfección que habían alcanzado en su forma y sus dimensiones. Tras ello, Guilisasti se convirtió en el maestro más importante del país y los Ministros del Estado pronto se interesaron en él y proyectaron establecer una Real Fábrica de anclas en Gipuzkoa. Tal y como explicaremos en el epígrafe siguiente, los primeros emplazamientos elegidos para esta empresa fueron los de Arrazubía y Renteriola-Olalde en Rentería, pero finalmente ésta se erigiría en el municipio de Hernani.

Cuadro nº 18: Nota de las fábricas de anclas de particulares en actividad en las cercanías de Hernani (1750)

| Nº de fábricas | Localización | Personas que las dirigen |
|---|---|---|
| 1 | Rentería | Juan Domingo de Vidaondo |
| 1 | Hernani | Manuel de Guilisasti |
| 1 | Hereñozu | Manuel de Guilisasti |
| 1 | Lasarte | Andrés de Segasti |
| 1 | Zubieta | Pedro de Araaburu |
| 1 | Usúrbil | Gerónimo de Goicoechea |
| 1 | Usúrbil | Martín de Guilisasti |
| 1 | Usúrbil | Domingo de Goicoechea |
| 1 | Usúrbil | Agustín de Goicoechea |
| 1 | Soria | Antonio de Beldarrain |
| 2 | Arrazubía | Juan Ferain de Guilisasti |

TOTAL: 12

Fuente: A.G.S., Secretaría de Marina 342

La firma del asiento de anclas por parte del Estado con Hernani, -vigente en la década de los 50-, convirtió a las ferrerías de Fagollaga, Picoaga y Hereñozu en los principales productores de anclas de la península. Derogado este asiento, estas oficinas fueron arrendadas en los años 60, 70 y 80 por otros maestros ancoreros para la producir anclas, tanto para los navíos de la Armada como de los particulares. No obstante, en los decenios

de 1780 y 1790 estas instalaciones perdieron el protagonismo que tuvieron antaño en beneficio, sobre todo, de las ferrerías de Arrazubía y Saria; y de las oficinas de anclas de Lasarte-Zubieta, arrendadas y regentadas por Juan Miguel de Zatarain. Y en menor grado, de las fraguas ancoreras de Villabona y Rentería[139].

Cuadro 19: Oficinas ancoreras existentes en Gipuzkoa en 1787

| Nº OFICINAS | LOCALIZACION | PERSONAS QUE LAS REGENTAN |
|---|---|---|
| 18 | Arrazubia | Vda. e hijos de J.A. Guillisasti |
| 1 | Urnieta | Miguel de Iriarte Bolandia |
| 1 | Lasarte | Juan Miguel de Zatarain |
| 1 | Pagoliaga | Sebastián de Labayen |
| 1 | Usúrbil | Gerónimo de Goycoechea |
| 1 | Usúrbil | Manuel de Ibarrola |
| 1 | Usúrbil | Pedro de Zatarain |
| 1 | Villabona | Martin de Legarra |
| 1 | Villabona | Martin Joseph de Amestoy |
| 1 | Villabona | Millán de Arteaga |
| 1 | Hernani | Manuel de Egaña |
| 1 | Hernani | Santiago Rezabal |
| 1 | Hernani | Francisco Rezabal |
| 1 | Hernani | Martin Felipe de Barandiaran |
| 1 | Hernani | Ignacio de Amestoy |
| 1 | Rentería | Joseph Ignacio de Gamón |
| 1 | Tolosa | Martin Manuel de Larrondobuno |
| 1 | San Sebastián | Francisco Antonio de Jaúregui |

FUENTE ENRIQUEZ, Juan Antonio: *Memoria sobre las fábricas de anclas, de palanquetas, de batería de fierro, la fandería, y otros establecimientos en la Provincia de Guipúzcoa*. San Sebastián 1787

139 A.H.P.G.: 3/2763 Y 2771; y 3/1413 Y 1420. Y A.G.G.: JD IM Indice Munita, 000468; y 3-13-70

### 6.2.1.2. El proyecto de establecer una Real Fábrica de anclas en Gipuzkoa

El proyecto de crear una Real Fábrica de anclas en Gipuzkoa está inscrito dentro de la política borbónica encaminada a instaurar una Marina moderna y de gran alcance; y a la "reindustrialización" del país para acabar con la dependencia del exterior. Los objetivos de esta política eran prioritariamente de prestigio y poder; y, en última instancia, económicos. Lo que se pretendía demostrar a las otras naciones era la aptitud industrial de España, al tiempo que se aspiraba a conseguir el autoabastecimiento de productos manufacturados, en especial de aquellos que tenían una importancia estratégica. Y una de estas medidas políticas fue el establecimiento de una Real Fábricas de anclas en Gipuzkoa.

El proyecto comenzó a gestarse en los últimos años de reinado de Felipe V, a partir del momento que el Marqués de la Ensenada se hizo cargo de la Secretaria de Hacienda, Guerra y Marina. En 1743, encomendó al Intendente de Marina D. Manuel de las Casas la misión de proponer al ancorero Juan Fermín de Guilisasti un pliego de medidas, no sólo para el establecimiento de la Real Fábrica en la ferrería de Arrazubía, sino también, para asegurar el suministro de carbones y obtener los oficiales ancoreros necesarios; elementos imprescindibles para la viabilidad y buen funcionamiento de la Real Fábrica. Mas, la guerra hizo que el Intendente De las Casas no pudiera presentar este proyecto al ancorero hasta un año después.

La elección de Arrazubía, no se debió tan sólo a que era la ferrería en la que Juan Fermín de Guilisasti desarrollaba su trabajo; obedeció a criterios estratégicos y de operatividad económica. Arrazubía estaba situada a una legua de la Ría del Oria, tras Pasajes, el principal centro comercial de Gipuzkoa. Además, la ferrería presentaba la ventaja de estar en "sitio llano, cómodo y rodeado de abundantes montes"[140]. El proyecto de Arrazubía se redactó de tal forma que pudiera resultar atractivo para el ancorero, puesto. En su segunda parte, el Estado le ofrecía toda una serie de privilegios y condiciones ventajosas para que no rechazara la propuesta.

---

[140] A.G.S.: Secretaría de Marina, Arsenales 318

Pese a todo ello, esta idea tuvo que desecharse en 1747 ante la aparición de una serie de problemas que impedían su ejecución[141].

Descartada la posibilidad de establecer la Real Fábrica en Arrazubía, el Intendente, -tras recibir un informe y verificarlo después-, pensó que el lugar más adecuado para la fábrica era el término de Renteriola-Olalde, sito en el término de Rentería. Renteriola reunía todos los requisitos para el establecimiento de una empresa de estas características: estaba ubicado en la cabecera del Puerto de Pasajes; presentaba la ventaja de estar cerca de la orilla del "Río Madre", lo que le garantizaba el caudal de agua suficiente para el buen funcionamiento de su ferrería y el fácil transporte de las anclas hasta los muelles de Pasajes; y eran tierras rodeadas por montes con leñas suficientes para el abastecimiento de la fábrica y su ferrería.

El proyecto de Renteriola-Olalde era mucho más ambiciosos que el Arrazubía, tanto desde el punto de vista de su concepción como de las inversiones que requería su puesta en marcha. Don Manuel de las Casas pretendía hacer de Renteriola un "complejo industrial" que contara con suficientes instalaciones y propiedades con el fin de satisfacer la demanda de anclas de la Armada, de los navíos de la Carrera de Indias y, en la medida de lo posible, la de los particulares. Es decir, en última instancia, se quería romper con dependencia de las anclas fabricadas en Holanda.

Esta empresa fue concebida como una gran concentración industrial integrada verticalmente para lo que se le dotó de:

-Una ferrería en donde fundir y sacar los tochos y uñas de las anclas.
-De 6 a 8 fraguas de mano en donde formar y perfeccionar las áncoras.
-Oficinas para las fraguas y sus barquines.
-Viviendas para el maestro, los oficiales y sus familias.
-Una tejavana en donde pesar y guardar las anclas.
-Un molino.

---

141 ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: "Un proyecto de empresa pública en Guipúzcoa: La Real Fábrica de anclas de Rentería" *Revista de Dirección y Administración de empresas*, nº 3. E.U.Estudios Empresariales de San Sebastián, Donostia 1996. Y véase apéndice documental nº 18

-Aalmacenes para los materiales y carbones
-Una ermita.
-Y un pequeño muro que cerrara todos estos edificios y delimitara este enclave industrial[142].

En octubre de 1750, cuando las obras de las obras de la fábrica de Renteriola estaban prácticamente concluídas, Fernando VI optó por cancelar el proyecto básicamente por tres razones;

1. Los problemas en el abastecimiento de leñas que presentaba la Real Fábrica de Renteriola, y de ello ello dependía el éxito del proyecto. El Intendente redactó el proyecto partiendo del supuesto que todas las Repúblicas con montes cercanos a la susodicha fábrica se resignarían a acatar las órdenes Reales. La realidad fue muy distinta. Don Manuel de las Casas no contó con la acogida favorable de Rentería, quien no condescendió a las propuestas del Intendente en cuanto al precio de las cargas de leña que debía entregarle para la Real Fábrica.

2. La controversia de la legalidad de las concordias antiguas planteadas por la contrata de leñas de San Sebastián. La ciudad easonense, por su cuenta y riesgo, acordó entregar a la Real Fábrica de Renteriola 3.000 cargas de carbón de leña de unos montes que estaban sujetos a unos acuerdos previos firmados con las villas de Urnieta y Hernani. Según estas concordias, la ciudad de San Sebastián, pese a ser propietaria de estos montes, no poseía arbitrio alguno para disponer de sus carbones que, además, debían de ser consumidos por las ferrerías del Urumea. Asimismo esta contrata, además de efectuarse "sobre bienes agenos obligados a escrituras y concordias confimadas por el Rey", se hizo sin la notificación y citación de las otras partes interesadas. Esta circunstancia será aprovechada por Hernani para acusar a San Sebastián de ir más allá de sus poderes; y de provocar la ruina de sus tres grandes ferrerías, -Fagollaga, Hereñozu y Pagoaga-, sus dueños y de más de mil pobres que vivían del trebajo que hacían estas ferrerías.

---

142 Ibidem.

3. Y el proyecto alternativo presentado por la villa de Hernani al Rey para erigir la Real Fábrica de anclas dentro de los términos de su jurisdicción. Hernani presentó un plan con ostensibles ventajas sobre el de Renteriola, siendo las más sobresalientes que:
   a. La fábrica no podía arruinarse por alguna invasión de los franceses.
   b. Era más económico porque no necesitaba la construcción de tantos edificios como el de Rentería; y consecuentemente, las anclas empezarían a elaborarse antes que en Renteriola.
   c. Sus ferrerías tenían mayor capacidad de producción; d) evitaba el problema de la ruptura de las concordias antiguas y se tenía garantizado el abastecimiento de leñas para carbones.
   d. Y evitaba la ruina de algunas Repúblicas y habitantes de la Provincia[143].

Años después, con la objetividad que da la distancia del tiempo, y tras reflexionar sobre el asunto, en el Estado quedó la sensación que desde varias instancias de la Provincia se hizo hizo un complot contra el proyecto de Renteriola. A este respecto, ésta era la opinión que desde el Ministerio se daba en 1784

> "(...) se suscitaron émulos del proyecto, ya que se imaginaron perjudicados por él, ya por otras pasiones no fáciles de percivir ahora a tanta distancia de tiempo. Lo cierto es que fue la Provincia, o su Diputación movida por los dueños de las Ferrerías y ferrones, o fueson estos directamente, hubo recurso a S.M. y se mandó suspender la obra, con una circunstancia bien digna de reflexión, según los informes que tengo del asunto, y fue que la Villa de Ernani, poseedora de dos Ferrerías, era la que declamamaba más contra la nueva fábrica con varios especiosos pretextos de figurados perjuicios, y de la misma que así se mandó suspender el edificio por el Rey, propuso la contrata de provisión de Anclas para la Armada, y en efecto se lo admitió, la primera que hubo en esta especie, a precios muy superiores a los del día"[144]

---

143 Ibidem; y ODRIOZOLA, L.: "La Real Fábrica de Renteriola.....", pp. 49-57

144 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3765

### 6.2.1.3. La contrata con el Estado. Las supuestas ventajas del asiento de la Villa de Hernani con respecto al Juan Nicolás de Guilisasti

Las palabras que en las líneas anteriores hacíamos referencia, mucho tenían de cierto porque las autoridades de Marina de la Provincia, y en concreto el Intendente Manuel de las Casas, pusieron todo su empeño en buscar una solución que que satisfaciera los intereses de todos. Es decir, que por una parte permitiera seguir adelante con el proyecto de la Real Fábrica de anclas de Rentería. Y por otra, que respetara la concordia antigua sobre montes comunes que tenían firmada los municipios de Hernani, Urnieta y San Sebastián para con ello "sepultar las individas, voluntarias quejas de ésta [la villa de Hernani], y los disgustos que á V.E. ocasionan"[145]. Y esta componenda, por muy difícil que parezca, era posible.

Manuel de las Casas, con fecha 7 de septiembre de 1750, remitió un despacho al Marqués de la Ensenada en el que le solicitaba que suspendiera por espacio de ocho días cualquier resolución sobre la materia en litigio. La razón de ello era que ese plazo de tiempo le iba a mandar un nuevo pliego de proposiciones para la fábrica de Rentería. Este plan era resultado de las gestiones que el Intendente hizo con el donostiarra Juan Nicolás de Guilisasti para que éste propusiera un asiento que, no sólo zanjara de raíz las quejas de Hernani, sino también las de todos municipios confinantes. Juan Nicolás de Guilisasti era hermano del maestro mayor de anclas Juan Fermín de Guilisasti; y como le constaba a Dn. Nicolás de Francia un "hombre de bien y rico", y "extremadamente apasionado y amante de su Hermano Juan Fermín por sacar á este con aire". Todo ello le impulsó hacer lo que casi no se podía esperar que hiciese: presentar una proposición de asiento para la Real Fábrica de Renteriola que no dañara los intereses de ninguna república o particular[146].

En menos de una semana, Juan Nicolás de Guilisasti tenía redactada su propuesta de asiento que, a nuestro parecer, era muy ventajosa e interesante

---

145 A.G.S.: Secretaría de Marina 242

146 Ibídem.

para la Real Hacienda desde varios puntos de vista, como eran: el suministro de leñas, la producción, el dinero que embolsarían las arcas estatales, y las inversiones en plantaciones de robles. Con respecto al punto más conflictivo, el de las cargas de leñas para carbón, Juan Nicolás solicitaba del Estado siete mil de las nueve cargas que iba a necesitar anualmente, al tiempo que renunciaba a la partida de las dos mil cargas que San Sebastián había acordado conceder al Intendente del partido de Uchoco (base de la denuncia presentada por Hernani). En lo referente a la producción de áncoras, el asentista no ponía como exigencia contar con el monopolio de la forja de anclas para los navíos de la Armada; y dejaba abierta la posibilidad para que el Rey pudiera encargar a otras oficinas ancoreras guipuzcoanas, vizcaínas, navarras o santanderinas la labra de otras anclas. Pero además, Juan Nicolás tuvo el detalle de hacer la observación que el reparto de la manufactura de estas anclas se hiciera

> " (...) por lo tocante á sus tamaños con justa equidad de manera que á proporción dela cantid de quintales que se huviese de hacer en cada parage se ha de aplicar á el número de Anclas y Anclotes grandes, medianas y menores que corresponda mediante de que es de cumo travajo y dispendio la elaboración delas Anclas grandes y que quedará notablemente perjudicado aquel a quien de repartirse de estas más que las que correspondían al surtido de todas las huviesen de fabricarse para V.M."[147]

Otro aspecto interesante para los la monarquía era el de la rentabilidad económica de este asiento. Este, podía obtenerse por dos vías: bien en el precio de las anclas; o bien por la utilización y arrendamiento de las instalaciones del nuevo complejo fabril. Y esto último era lo ciertamente ventajoso para los intereses el Rey: Guilisasti arrendaría la Real fábrica mientras viviese su hermano Juan Fermín, -que en este momento tenía 45 años-, y en caso de fallecimiento de éste, como mínimo una década. Ello le supondrían a las arcas Reales unos ingresos anuales de diez y seis mil reales de vellón, renta que la podría percibir en metálico o rebajando el precio de cada tipo de anclas y anclotes en nueve reales de vellón/quintal.

---

147 Ibidem; y véase apéndice documental nº 19

Mas, probablemente lo más destacable de la oferta de Juan Nicolás de Guilisasti fueran todas las cláusulas referentes a la plantación de robles. El asentista, conocedor que el futuro de la Real fábrica dependía en gran parte de la disponibilidad de abundantes leñas para carbón, se obligaba a plantar doscientos mil robles en las tierras valdías o despobladas de los montes de Rentería, San Sebastián, Astigarraga, Oyarzun, Fuenterrabía, Irún, Lezo, Alza y Pasajes. Además, de ellos un gran número se criarían para obtener maderas para la construcción de navíos. Con esta medida se lograban varios fines:

1. La Fábrica se aseguraba el suministro de las leñas con lo que quedaba garantizado su buen funcionamiento.

2. El trasplante de estos árboles supondrían unos ingresos inmediatos para los municipios de los alrededores, puesto que Guilisasti compraría estas plantas de sus viveros.

3. A largo plazo podrían obtenerse maderas de calidad para la industria naval.

4. Finalmente, parte del excedente podría venderse en pública almoneda para otros usos y labores[148].

Con la misma fecha de 13 de septiembre de 1750, la villa de Hernani envió al Marqués de la Ensenada su pliego de proposiciones para el establecimiento de la Real Fábrica de anclas. Las ventajas que esta oferta presentaba respecto a la anterior, en principio, eran tres:

1. Las ferrerías del Urumea se obligaban a producir cinco mil quintales castellanos de anclas al año en vez de las mil ochocientas de Juan Nicolás de Guilisasti.

2. El precio del quintal de cada tipo de ancla era inferior en dos reales de vellón, con lo cual la Real Hacienda podía lograr un importante ahorro económico.

---

148 Ibídem.

3. Hernani procuraría surtir de carbones por sí misma de sus montes francos a la Real fábrica sin perjuicio de ningún pueblo o particular.

Pero, de estas tres ventajas, la única verdaderamente cierta era la primera[149].

Según lo constanta una lectura detenida de las clásulas de una y otra propuesta de asiento, el precio del quintal de ancla en la contrata de Hernani resultaba ser bastante más caro que en la Guilisasti. Como es sabido, el monto del desembolso que la Hacienda tenía que hacer por las anclas que se le fabricaren, se obtenía del producto resultante de la diferencia entre los gastos e ingresos que uno y otro contrato le generasen. En el caso del asiento de Hernani, la Hacienda además de pagar la cuantía que importaran las anclas tenían que desembosar otras importantes cantidades para la puesta en marcha de la contrata en base a dos conceptos. Uno, el anticipo de trescientos mil reales de vellón a las ferrerías del Urumea, deducible anualmente en setenta y cinco mil reales del producto de las anclas que se entregaren. Y el otro, de unos ciento veinte mil reales en el caso que el Rey quisiera establecer en Hernani unas oficinas de anclas estables. Además, en el supuesto que estas ancorerías fueran de carácter provisional, Hernani las costearía durante ese tiempo a cambio de algún tipo de gratificación por parte del Estado por el servicio prestado[150]. Por el contrario, en la oferta de Guilisasti el precio de las anclas, aunque de partida era superior al de Hernani, éste finalmente resultaba ser bastante más económico. Por una parte, porque la Hacienda percibiría una renta anual de diez y seis mil reales de vellón por la utilización del complejo fabril de Renteriola. Y de otra, porque el Estado ya tenía prácticamente concluídas las obras de la factoría, y no tenía que desembolsar de sus presupuestos una cantidad adicional a la asignada a este concepto, tal y como lo requerían las oficinas del Urumea[151].

---

149 A.M.H.: E-7-I-19-1; y TELLECHEA IDIGORAS, J.I.: *Anclas de Hernani. El registro de cartas de D. Francisco Antonio de Oquendo, Inspector de la Fábrica de Anclas (1750-1755)*, Grupo Doctor Camino, San Sebastián 1977, pp. 4-8. Y véase apéndice documental nº 20

150 Ibidem.

151 A.G.S.: Secretaría de Marina, 342

La tercera supuesta ventaja, y base de todo el argumento de la propuesta de Hernani, era tener garantizado el suministro de las leñas para carbón. Si bien este este había sido el principal escollo al que se había enfrentado el proyecto de Renteriola, éste quedaba totalmente subsanado en la propuesta de Juan Nicolás de Guilisasti. Por un lado, porque el asentista sería el encargado de obtener en los primeros años de funcionamiento de la fábrica las dos mil cargas de leñas que le faltaban para completar las nueve mil necesarias, de los montes propios o francos de otros municipios. Por otro, porque Guilisasti renunciaba a utilizar la partida de leñas del partido de Uchoco, para de esta forma respetar las concordias antiguas y no perjudicar a los intereses de ninguno de los municipios y particulares. Y por último, porque a medio plazo, con la plantación de los doscientos mil robles en los terrenos valdíos de las inmediaciones de la fábrica, obtendría las leñas que necesitaba; y además, los posibles excedentes, serían vendidos en pública almoneda tanto a los vecinos, como a las instituciones públicas y privadas.

En el resto de las disposiciones contempladas en una y otra propuesta de asiento, las ventajas y obligaciones para la Real Hacienda eran básicamente las mismas. En ambos casos, las anclas producidas se pagarían en tres plazos (abril, agosto y diciembre) tras previo examente y valoración del inspector de la fábrica. Asimismo, tanto Guilisasti como Hernani se comprometían a transportar las anclas y anclotes a su costa y riesgo desde la fábrica hasta los puertos de San Sebastián o Pasajes, en donde serían embarcados con destino a los Departamentos de Marina. Finalmente, el pliego de condiciones de Guilisasti ofrecía una cierta conveniencia para la monarquía en lo referente a la contratación de mano de obra y de la producción de las anclas. A diferencia de la propuesta de Hernani, no imponía ningún tipo de exigencia a la hora de tener preferencia en la contratación de la maestranza de la fábrica; ni tampoco exigía tener un tratamiento especial en la producción de anclas. Por su parte, Hernani exigía contar con privilegios en ambos aspectos, aunque ello supusiera para los ancoreros un eventual abandono de sus lugares de trabajo; o el cierre de algunas ancorerías particulares, en el caso que no hubiera trabajo para todos[152].

---

152 A.M.H.: E-7-1-19-1; y TELLECHEA IDIGORAS, J.I.: Op.cit., p. IX

Con los datos aportados, llegamos a la conclusión que aunque a primera vista el asiento de Hernani pudiera parecer más ventajoso y conveniente para los intereses del Estado que el Juan Nicolás de Guilisasti, la realidad era otra un tanto diferente. Pese a ello, el Memorial de Hernani fue considerado en su conjunto más provechoso y rentable que el de Guilisasti. El 19 de octubre de 1750 Fernando VI resolvía cancelar el proyecto de Renteriola, y otorgar la contrata a la villa de Hernani.

Todo induce a pensar, que fueron motivos de índole político y no económicos lo que inclinaron la balanza a favor de la propuesta de Hernani. En estas condiciones, difícilmente podía marchar bien esta contrata. Ello fue motivo de contínuas quejas, disputas y problemas entre los asentistas y las autoridades de Marina.

### 6.2.1.4. La producción de anclas en Gipuzkoa

La producción ancorera de las ferrerías guipuzconas vivió en el XVIII tres momentos históricos claramente diferenciados entre sí. El primero iría de 1700 a 1750, y estaría caracterizado por ser los años del inicio de la renovación de los sistemas y métodos productivos en las ancorerías guipuzcoanas. El segundo de 1750 a 1760; es decir, abarcaría el período del establecimiento de una Real Fábrica de Anclas en Gipuzkoa;. Y la última, que se extendería en lo que restaba de siglo, sería la del afianzamiento del sector que permitiría a Gipuzkoa continuar siendo uno de los principales centros ancoreros de la península.

#### A. PRIMERA ETAPA, 1700-1750.

En centurias anteriores, Gipuzkoa y Bizkaia habían sido destacados centros de fabricación de anclas por la gran pujanza que había tenido la industria de la construcción naval. Pero, tras la crisis del XVII, el sector ancorero era obsoleto y estaba en franco declive: los obradores vascos, y

también los del resto de la península, únicamente forjaban anclas pequeñas, -de menos de 7 quintales-, cuando en realidad también se necesitana un número elevado de anclas de gran tamaño (de hasta 72 quintales castellanos) para los navíos de la Armada y mercantes. Ello hacía precisa la importación de anclas europeas, básicamente holandesas, que salían del puerto de Amsterdam a precios muy elevados[153].

La necesidad de importar anclas holandesas fue creciendo hasta la década de 1740 como cosecuencia del importante número de navios, de mediano y gran porte, que se construyeron en los astilleros guipuzcoanosñ; primero para la Real Armada, y despúes para la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Fue precisamente la compañía mercantil la que intentó solucionar el desmesurado gasto adicional que suponía la adquisición de anclas en Europa para sus efectivos navales. A tal efecto, envió a Holanda al maestro ancorero Guilisasti para hacer "espionaje", y para que adquiriera los conocimientos más avanzados en estas artes. Todo induce a pensar que Guilisasti, no sólo aprendió estas técnicas, sino que incluso llegó a mejorarlas. En poco tiempo las anclas fabricadas por Juan Fermín de Guilisasti adquirieron fama y prestigio en toda la península.

1739 fue el año que marcó el incio de la renovación del sector ancorero guipuzcoano. En esta fecha Guilisasti, hacía entrega de la primeras anclas grandes fabricadas, no sólo en Gipuzkoa, sino en todo el territorio peninsular. Los datos sobre ellas son muy puntuales. Por un escrito de 7 de diciembre de 1739 sabemos que Guilisasti había manufacturado para la Real Armada algunas anclas grandes y que estaba a punto de finalizar otra de 74 quintales y 25 libras[154]. Estas anclas debieron de ser toda satisfacción para el Rey y sus ministros, puesto que dos años después Felipe V volvería a solicitar a Guilisasti una nueva remesa de anclas para sus navíos de guerra. En esta ocasión, parece ser que le demandó la fábrica de 48 anclas cuyos pesos oscilaron entre los 74 y 20 quintales castellanos. Desconocemos si Guilisasti llegó a manufacturar todas ellas, porque tan sólo sabemos las dimensiones de 30 de ellas, y que de éstas 13 fueron remitidas al Departamento del Ferrol.[155] Y también, porque a pesar que el Intendente de

153 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3765; y ENRIQUEZ, J.A.: Op. cit.
154 A.G.M.: Arsenales, asuntos particulares 3761
155 A.G.S.: Secretaría de Marina 311; y véase cuadro nº 20

Marina Don Manuel de las Casas dictó todas las providencias convenientes para que al maestro ancorero no le faltara carbón, y se le concedieran algunas *regalías* jurisdiccionales para que parte de las cargas quedaran exentas de los impuestos concejiles, Guilisasti escribió una carta al Intendente quejándose de los obstáculos y embarazos que se le estaban poniendo en algunos lugares para la compra de los carbones[156].

**Cuadro nº 20: Producción de anclas en Arrazubía para la Real Armada (1741)**

| FECHA | PESO ANCLAS | CANTIDAD | ESTADO EN QUE SE HALLAN | OTRAS OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|
| 13-5-1741 | 72 quintales y 35 libras | 1 | Entregada a S. M | Es de toda satisfacción del Rey |
| 13-5-1741 | 62 quintales y 65 libras | 1 | Entregado en el puerto de Sn. Sn. | Es de toda satisfacción del Rey |
| 6-3-1741 | 7.235 libras | 1 | Idem | |
| Idem | 6.265 libras | 1 | Idem | |
| Idem | 7.425 libras | 1 | Idem | |
| Idem | 7.210 libras | 1 | Idem | |
| Idem | 4.725 libras | 1 | Idem | |
| Idem | 3.005 libras | 1 | Idem | |
| Idem | 2.620 libras | 1 | idem | |
| idem | 2.000 libras | 1 | idem | |
| Idem | 2.566 libs | 1 | Idem | |
| Idem | 2.530 libras | 1 | Idem | |
| Idem | 2.232 libras | 1 | Idem | |
| Idem | 2.452 libras | 1 | Idem | |
| Idem | 20-25 quintales | 3 | A punto de terminar su elaboración | |
| Idem | 50 quintales | 1 | Empezada a fabricarse | |
| 1741 | 75 quintales | 1 | Demanda por el Rey. Va a empezar a hacerse | |
| 1741 | 72 quintales | 3 | Idem | |
| 1741 | 68 quintales | 1 | Idem | |
| 1741 | 62 quintales | 2 | Idem | |
| 1741 | 60 quintales | 6 | Idem | |
| 1741 | 56 quintales | 6 | Idem | |
| 1741 | 54 quintales | 1 | idem | |
| 1741 | 51 quintales | 1 | Idem | |
| 1741 | 48 quintales | 2 | idem | |
| 1741 | 25 quintales | 9 | Idem | |
| 1741 | 24 quintales | 2 | Idem | |
| 1741 | 23 quintales | 4 | Idem | |
| 1741 | 22 quintales | 3 | Idem | |
| 1741 | 21 quintales | 7 | Idem | |

FUENTE: A.G.S., Secretaría de Marina-Arsenales 311

156 Ibídem.

Estos no fueron los únicos problemas que tuvo el maestro Guilisasti en su andadura con la Real Hacienda. En 1748, el director de la Compañía de Caracas se negó a dar al ancorero "los socorros" que necesitaba para la subsistencia de la oficina de Arrazubía, -9.000 reales anuales-. Ante ello, el Marqués de la Ensenada, con objeto de evitar el cese de la producción de anclas y de no demorar por más tiempo los pagos a Guilisasti, ordenó que el tesorero de la Compañía de Caracas entregara al Intendente de las Casas el dinero que la sociedad adeudaba a la Hacienda por los derechos de carga y descarga de sus navíos, -60.000 pesos anuales-[157].

Todos indicios apuntan que las autoridades de Marina no recurrieron sólo al maestro Guilisasti para satisfacer parte de las necesidades de anclas que tenían los navíos de la Armada. Esta afirmación la consta una escritura de 9 de septiembre de 1746. Por ella sabemos que el regidor de Hernani Juan Martínez de Goicoechea tenía labrada una partida de anclas en Usúrbil para el Rey; y que éstas fueron transportadas por la ría desde el Puerto de Urdaiaga, -pertencenciente al Palacio usulbitarra de Urdaiaga Jaúregui y propio de Joseph de Joaquín de Soroa-, hasta Orio en gabarras[158].

Estos y otros incovenientes afectaban negativamente al programa naval y los intereses del Estado, por lo que ante las crecientes necesidades de la Armada y el afán centralizador de la monarquía borbónica, Ensenada proyectó en 1744 establecer una Real Fábrica de anclas en Gipuzkoa. Esta, tras diversos intentos fallidos, tal y como se ha explicado, se hizo realidad en octubre de 1750 con la firma del primer asiento con la villa de Hernani. Ello supondría el comienzo de una nueva etapa para la industria ancorera guipuzcoana.

---

157 A.G.S.: Secretaría de Marina, arsenales 316

158 A.H.P.G.: 3/2745, escritura de 9 de septiembre de 1746

B. SEGUNDA ETAPA: 1750-1760

La gran expansión de la fabricación ancorera comenzó tras la firma del primer asiento del Estado con Hernani. La vida de la Real fábrica fue corta pero muy intensa. Apenas duró diez años. La causa de su desaparición parece fundamentarse en las desavenencias y pleitos que fueron surgiendo entre las distintas partes interesadas en el asiento.

La producción de anclas en las oficinas del Urumea comenzó antes de la formalización definitiva del primer asiento, hacia el mes de septiembre. El Marqués de la Ensenada, ante las apremiantes necesidades que tenía la Real Armada, encargó a estas ancorerías la manufactura de 165 áncoras de seis tamaños distintos, -de 58, 53, 49, 44 1/4, 19 1/5, y 16 quintales castellanos-[159]. Mas, la Real Hacienda no recibió estas anclas en 1751 tal y como estaba previsto, sino que en agosto de 1754 y no todas: tan sólo le fueron remitidas 125[160].

Cuadro nº 21: Demanda de anclas, anclotes y rezones por la Real Armada (1750)

| ANCLAS (QUINTALES) | FECHA DEMANDA | Nº ANCLAS DEMANDAS | FECHA Y Nº ANCLAS FABRICADAS | FECHA Y Nº DE ANCLAS QUE FALTAN POR HACER |
|---|---|---|---|---|
| 58 | 30 A 1750 | 23 | 1 A 1754 22 | 1 A 1754 1 |
| 53 | Idem | 40 | Idem 28 | Idem 12 |
| 49 | Idem | 19 | Idem 18 | Idem 1 |
| 44 1/4 | Idem | 20 | Idem 13 | Idem 7 |
| 19 1/5 | Idem | 22 | Idem 18 | Idem 4 |
| 16 | Idem | 41 | Idem 28 | Idem 13 |

FUENTE: A.M.H. C-5-III-3-3

159 Véase cuadro nº 21

160 A.M.H.: C-5-III-3-3; y TELLECHEA, J.I.: Op. cit.

Abiertos los cimientos de la nueva fábrica, la producción de anclas fue en aumento, proporcionando a sus promotores elevados beneficios. La singladura de tan magna empresa se vió salpicada de dificultades de todo tipo desde los primeros meses de vida. Por el mes de abril, Juan Fermín de Guilisasti se excusó para no ir a inspeccionar las anclas que ya habían sido labradas. En junio, los asentistas comenzaron a inquietarse con algunos informes siniestros a propósito de los arreglos de montes. Y un mes después, el inspector Oquendo pedía que se reavivase el ritmo de producción para poder terminar las anclas sencargadas por Ensenada. Con todo, los días 10 y 12 de noviembre de 1751 se procedió a la inspección de las primeras anclas fabricadas en el asiento. Se trataba de 11 anclas y 45 anclotes que registraron un peso bruto de 141.479 libras castellanas y un peso neto de 135.898[161].

Este mismo año, nuevos problemas pusieron al asiento al borde del colapso. Por una parte, el retraso en el pago de los créditos, posiblementente intencionado. Y por otra, la equivocación de las medidas y dimensiones; pesos erróneos; mediciones caprichosas y otras arbitrariedades del maestro ancorero e inspector Juan Fermín de Guilisasti. Los asentistas rectificaron los erorres cometidos y cerraron el asiento con un nuevo pedido de anclas, esta vez, con nuevas medidas de estilo inglés[162].

---

161 Ibídem.
162 Ibídem.

| Cuadro nº 22: Producción de anclas en Fagollaga (1751) | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Nº ANCLAS | Nº ANCLOTES | PESO BRUTO (LIBRAS) | PESO NETO (LIBRAS) | FECHA INSPECCION | OTRAS OBSERVACIONES |
| 13 | | 6100 | 6057 | 10 y 12 de noviembe 1751 | |
| 14 | | 6100 | 6057 | Idem | |
| 15 | | 5800 | 5757 | Idem | |
| 16 | | 5975 | 5932 | Idem | |
| 17 | | 5900 | 5857 | Idem | |
| 18 | | 5025 | 4982 | Idem | |
| 19 | | 5050 | 5007 | Idem | |
| 20 | | 5187 | 4900 | Idem | La cadena excede en el largo |
| 21 | | 4575 | 4450 | Idem | No corresponde a las dimensiones |
| 22 | | 5190 | 4900 | Idem | Dimensiones de una de 4900 libras |
| 23 | | 5900 | 5857 | Idem | Brazos mas cortos |
| | 1 | 1675 | 1632 | Idem | No corresponde a las dimesiones |
| | 2 | 1888 | 1630 | Idem | |
| | 3 | 1775 | 1600 | Idem | |
| | 4 | 1725 | 1600 | Idem | |
| | 5 | 1637 | 1594 | Idem | |
| | 6 | 1650 | 1607 | Idem | |
| | 7 | 1937 | 1894 | Idem | |
| | 8 | 1950 | 1903 | Idem | |
| | 9 | 1912 | 1630 | Idem | |
| | 10 | 1855 | 1782 | Idem | |
| | 11 | 1750 | 1600 | Idem | |
| | 12 | 1625 | 1550 | Idem | |
| | 13 | 1625 | 1550 | Idem | |
| | 14 | 1887 | 1630 | Idem | |
| | 15 | 1925 | 1882 | Idem | |
| | 16 | 1975 | 1932 | Idem | No corresponde a las dimensiones |
| | 17 | 1887 | 1844 | Idem | No corresponde a las dimensiones |
| | 18 | 1700 | 1600 | Idem | |
| | 19 | 1775 | 1600 | Idem | |
| | 20 | 1625 | 1550 | Idem | |
| | 21 | 1737 | 1600 | Idem | |
| | 22 | 1600 | 1540 | Idem | |
| | 23 | 1750 | 1600 | Idem | |
| | 24 | 1800 | 1600 | Idem | |
| | 25 | 1912 | 1869 | Idem | |
| | 26 | 1785 | 1742 | Idem | |
| | 27 | 1750 | 1707 | Idem | |
| | 28 | 1725 | 1682 | Idem | |
| | 29 | 1712 | 1619 | Idem | |
| | 30 | 1950 | 1857 | Idem | |
| | 31 | 1775 | 1732 | Idem | |
| | 32 | 1837 | 1744 | Idem | |
| | 33 | 1912 | 1869 | Idem | No corresponde a las dimensiones |
| | 34 | 1675 | 1532 | Idem | |
| | 35 | 1775 | 1632 | Idem | |
| | 36 | 1750 | 1607 | Idem | |
| | 37 | 1675 | 1557 | Idem | |
| | 38 | 1662 | 1729 | Idem | |
| | 39 | 1687 | 1600 | Idem | |
| | 40 | 1900 | 1857 | Idem | No corresponde a las dimensiones |
| | 41 | 1800 | 1757 | Idem | No corresponde a las dimensiones |
| | 42 | 1725 | 1600 | Idem | |
| | 43 | 1937 | 1844 | Idem | |
| | 44 | 1812 | 1693 | Idem | |
| | 45 | 2006 | 1963 | Idem | |
| TOTAL | | 141479 | 135898 | | |
| La diferencia entre el peso bruto y el neto se obtiene restandole el peso de la cadena del ancla | | | | | |
| FUENTE: A M H, C-5-III-3-3 | | | | | |

Mas los meses de 1752, fueron tanto o más accidentados que los anteriores, hasta el punto que distintas instancias llegaron a poner en entredicho la eficiencia del asiento. Una de estas dificultades, vital para el cumplimiento de los plazos y precios fijados en el asiento, fue el quebrantamiento de la concordia sobre montes francos por parte de Urnieta. Esta República vendió 1.300 cargas de carbón en leña a Juan Yriarte Velaundía a un precio superior al establecido en la concordia, -2 reales la carga, cuando estaba estipulado su precio en un real y medio-. A juicio de Hernani, ello incidiría en el alza del precio del hierro y, en consecuencia, difícilmente podría darse cumplimiento al asiento firmado con el Rey. A ello, habría que añadirse otro fraude cometido por Urnieta: el referente al porcentaje de árboles bravos que debían dejarse para trasmochos[163]. La situación era especialmente delicada y meterse en un pleito formal no haría sino empeorar aún más las cosas. Por esta razón, Oquendo y Ensenada actuaron contundentemente para hacer entrar en razón a Urnieta; y para que cumpliera la concordia, ratificada, además, en octubre de 1750 con la firma del asiento.

Simultáneamente, parece que surgieron los primeros malentendidos y diferencias entre los socios fundadores del asiento. Estos se apresuraron a enviar un escrito en el que afirmaban que entre ellos "jamás hubo la menor diferencia ni desunión". Al mismo tiempo, aprovechaban la ocasión para reprochar al apoderado Joseph de Veroiz de "entrar sin presición a proponer las reglas para el buen gobierno de este Asiento"; y de no dignarse a ir donde Joseph de Aguirre, -apoderado de Hernani- a discutir las reglas y providencias para el embarque y desembarque de las anclas y anclotes. En opinión de Escovedo, el único conflicto era determinar si el arca debía de tener uno o dos apoderados. Para zanjar el problema, Escovedo optó por la solución, -siendo consciente de no ser la más conveniente- de nombrar como único apoderado del arca al alcalde de Hernani: Joseph de Aguirre[164].

Los últimos meses de 1752 resultaron especialmente difíciles. Antonio de Cerea, Intendente de Marina del Departamento de El Ferrol, devolvió a las oficinas de Hernani 18 anclas, que habían sido embarcadas en el puerto de

---

163 Ibídem.

164 A.M.H.: C-3-III-3-3

San Sebastián en el paquebot *Santa Rosa*, con el objeto que fueran reparadas: 14 por ser defectuosas y de mala calidad; y las otras cuatro, por resultar ser inservibles por tener sus arganeos rotos[165]. A este contratiempo, habría que añadir los problemas que surgieron tras la revisión del asiento entre Juan Fermín de Guilisasti y los maestros ancoreros Joseph Juachín de Egaña, Joseph de Embil y Santiago de Rezabal. Estos últimos, por escritura notarial de 15 de diciembre de 1752, dieron todo su poder a Joseph Ygnacio de Gaztañaga para que elevara una protesta formal ante el Ministro de Marina en la que se mostrara su disconformidad con el dictamen que emitieron Guilisasti y Gerónimo de Goicoechea sobre los defectos detectados en la vena y el carbón. Así como de la necesidad de traer tres nuevos maestros ancoreros a las oficinas del Urumea[166].

Tal y como indica el profesor Tellechea, estas disputas produjeron ceses de importancia y reajustes del personal ferron. Esta "reestructuración" de operarios afectó incluso a Juan Fermín de Guilisasti y Oquendo, que fueron destituídos de su cargo de inspectores. En su lugar, fue nombrado el Capitán de navío Antonio González de Marroquín[167]. Tras ello, el monarca para evitar problemas de esta naturaleza en el futuro, se reservó el derecho a elegir y nombrar a los inspectores de la fábrica.

Estos desafortunados episodios no interrumpieron la producción de las ancorerías del Urumea, que siguieron trabajando activamente en la fabricación de anclas según los patrones y medidas señaladas en 1752. Para finales de enero de 1753, se habían terminado de labrar 24 anclas de 72 quintales y estaban a punto de concluirse otras 20; y en febrero, tenían

---

165 Ibidem.

166 Egaña, Embil y Reizabal, se mostraron contrarios al dictamen de Guilisasti y Goicoechea porque: 1) ellos habían cumplido con todo empeño el asiento y continuarían haciéndolo. 2) No existían las novedades indicadas en el asiento. 3) Cuando Gerónimo de Goicoechea y su hermano Domingo fueron despedidos por no querer trabajar al jornal señalado por los asentistas, no fueron necesarios más maestros porque los tres que quedaron, por ser más prácticos, diestros y animosos acabaron con el asiento. 4) Los asentistas se contentaron con los maestros actuales; y como éstos habían cumplido con su obligación, era injusto poner más maestros ancoreros contra su voluntad, y más, si no eran necesarios. Y 5) excluidos los hermanos Goicoechea, los maestros ancoreros hicieron sus ajustes con el asiento para gobernar las 6 oficinas y percibir las ganancias correspondientes. (A.H.P.G.: 3/1394, escritura de 15 de diciembre de 1752)

167 TELLECHEA, J.I.: Op. cit.

acabados otros 29 anclotes. Este mismo mes, esta partida fue aprobada con mínimos reparos y subsanables; y el inspector González de Marroquín dió orden de remitirlas al departamento de El Ferrol. Inmediatamente después, el ritmo de producción de los obradores se reactivó notablemente para manufacturar las anclas y anclotes que le fueron solicitadas el 30 de abril de 1752 para las fragatas de línea que se estaban construyendo en Cádiz y Cartagena. Mientras tanto, Marroquín recibió una orden del Rey por la que se le ordena mandar a Cádiz inmediatamente 24 anclas de 72 quintales castellanos; 3 de 14; 5 de 13; 2 de 8; y una de 7 quintales. Sin embargo, las oficinas de Hernani no contaban con todas las anclas se le solicitaban, por lo que se determinó enviar las 24 anclas grandes[168].

Estas partidas arrojaron algunos excesos en su pesaje. Esta tara intentó corregirse disminuyendo en un quintal el peso de las anclas grandes, y proporcionalmente en las restantes. Con todo, el inspector González de Marroquín aprobó en el mes de septiembre 11 anclas fabricadas; y en el de octubre, reconoció las anclas defectuosas que habían sido reparadas, pasando todas ellas satisfactoriamente el examen[169].

---

168 A.M.H.: C-3-III-3-3

169 Ibidem.

| Cuado nº 23: Producción Real Fábrica de Anclas 1753 (en libras) | | | |
|---|---|---|---|
| Nº DEL ANCLA | Nº DEL ANCLOTE | PESO NETO ANCLAS | PESO NETO ANCLOTES |
| 80 | 47 | 6132 | 1613 |
| 81 | 48 | 6200 | 1482 |
| 82 | 49 | 6369 | 1400 |
| 83 | 50 | 6307 | 1357 |
| 84 | 51 | 6255 | 1694 |
| 85 | 52 | 7377 | 1737 |
| 86 | 53 | 7332 | 1527 |
| 87 | 54 | 7307 | 1677 |
| 88 | 55 | 7357 | 1732 |
| 89 | 56 | 7557 | 1357 |
| 90 | 57 | 7747 | 1013 |
| 91 | 58 | 7732 | 757 |
| 92 | 59 | 7457 | 975 |
| 93 | 60 | 7467 | 927 |
| 94 | 61 | 7550 | 1532 |
| 95 | 62 | 7257 | 1632 |
| 96 | 63 | 7382 | 982 |
| 97 | 64 | 7600 | 1013 |
| 98 | 65 | 7332 | 1707 |
| 99 | 66 | 7332 | 1557 |
| 100 | 67 | 7582 | 1507 |
| 101 | 68 | 7417 | 1032 |
| 102 | 69 | 7507 | 1069 |
| 103 | 70 | 7632 | 1457 |
| 104 | 71 | 7445 | 1607 |
| 105 | 72 | 8057 | 1637 |
| 106 | 73 | 7375 | 1532 |
| 107 | 74 | 7369 | 1617 |
| 108 | 75 | 7452 | 1382 |
| 109 | 76 | 7282 | 1750 |
| | 77 | | 1820 |
| TOTAL | | 218167 | 44081 |
| FUENTE: A.M.H., C-5-III-3-3 | | | |

Pese a los resultados positivos que se estaban obteniendo, los problemas no cesaron y el panorama no podía ser más desalentador. Por una parte, Urnieta no cedía en su empeño, y las dificultades en el suministro de carbón de leña continuaban. Por otra, los problemas económicos eran acuciantes: los bueyerizos se negaban a transportar las anclas al puerto easonense, por lo que se optó por pagar a los acarreadores un alto salario diario. En abril no había dinero para pagar los salarios de los operarios, que culminó en un paro por la falta de fondos. A ello habría que añadirse los retrasos en los pagos por parte de la Real Hacienda y los menoscabos económicos derivados de las anclas supuestamente defectuosas enviadas desde El Ferrol.

A principios de diciembre de 1753, los asentistas dieron todo su poder a Joseph de Aguirre para que hiciera la liquidación de las cuentas tocantes al segundo año del asiento en la contaduría de Manuel Diego de Escovedo. Y el importe era bastante superior a lo previsto, debido sobre todo, a los gastos extraordinarios habidos con el material rechazado desde El Ferrol; y los fletes de ida y vuelta, y los sueldos abonados por su carga y descarga[170].

Entretanto, Escovedo no adelantaba nada de dinero y en cambio, las ferrerías continuaron terminando, pesando y sirviendo anclas al Estado. El 18 de febrero Marroquín examinó y aprobó 21 anclas de inmejorable calidad. Unos días depués, Oquendo le notificaba la conclusión de 17 nuevas anclas; y que, tras haberse empeñado la poca plata labrada que tenía, se comenzaba la labra de otras 21[171].

---

[170] A.H.P.G.: 3/1395, escritura de 3 de diciembre de 1753; y TELLECHEA, J.I.: Op. cit.

[171] A.M.H.: C-5-III-3-3; y TELLECHEA, J.I.: Op. cit, pp. 139 y ss.

Cuadro 24: Anclas inspecccionadas por González Marroquín en febrero de 1754

| Nº ANCLA | PESO (libras castellanas) |
|---|---|
| 65 | 6007 |
| 73 | 5182 |
| 76 | 4432 |
| 95 | 7257 |
| 70 | 4357 |
| 164 | 7282 |
| 165 | 7507 |
| 166 | 7327 |
| 167 | 7257 |
| 168 | 7307 |
| 169 | 6757 |
| 170 | 7257 |
| 171 | 6657 |
| 172 | 6632 |
| 173 | 6657 |
| 174 | 6282 |
| 175 | 7300 |
| 176 | 7232 |
| 177 | 6807 |
| 178 | 7332 |
| 179 | 7257 |

FUENTE: A.M.H.: C-5-III-3-3; y TELLECHEA, J.I.: Op. Cit., pp. 139-140

Pero el dinero de la Hacienda no llegaba, y en marzo Oquendo se vió en la obligación de tener que parar las oficinas por la falta de medios económicos. Ante ello, Ensenada actuó eficazmente socorriendo al asiento con 20.000 reales correspondientes a los plazos del mes de diciembre de 1753. Con ello nuevamente se reanudó la actividad en la Real fábrica, y a finales de abril eran inspeccionadas y aprobadas veinte anclas de grandes dimensiones. Esta remesa mereció la felicitación de Ensenada porque "los maestros y demás operarios adelantaban en la perfección de la obra"[172].

No obstante, los apremios económicos seguían pesando sobre el asiento dado que no recibían del Estado los 300.000 reales que se les adeudaba. Con todo, en noviembre de este mismo año pasaron la inspección 24 anclas grandes y 100 anclotes, mientras continuaba la manufactura de otras muchas piezas para llegar a hecer los veinte mil quintales comprometidos para el mes de

172 Carta remitida por Ensenada a Oquendo en fecha 20 de mayo de 1753. (A.M.H.: C-5-III-3-3)

junio próximo[173]. Conviene reseñarse que Escovedo no quiso admitir 23 de estas anclas porque, a su entender, se había mandado suspender su fabricación y no habían sido pedidas en las relaciones de 30 de abril y 7 de julio de 1752. Mas, finalmente en la primavera de 1755, el rey resolvió admitirlas.

Ante la experiencia habida en este primer asiento, la inevitable pregunta que flotaba en el aire era la conveniencia de proseguir o no en el futuro con la Real fábrica. Y sorprendentemente se optó por firmar un segundo asiento con el Rey para otros cuatro años. En lo que restaba de 1755, las seis oficinas fabricaron otras 165 anclas para el Departamento de Cartagena. Estas, fueron aprobadas por el nuevo inspector de la fábrica, Juan del Valle y Larrea, a principios del mes de diciembre[174].

Al poco tiempo de haberse liquidado a cada uno de los asentistas el importe de esta partida, surgieron los primeros problemas de esta segunda contrata[175]. En esta ocasión las reyertas fueron de tipo doméstico. Dª Jospeha del Camino y Veroiz, -dueña de la ferrería de Picoaga-, concluído el primer año del asiento decidió, por una parte, retirar el poder que últimamente había otorgado a su curador D. Nicolás de Ansa. Y por otra, separarse de la contrata firmada con la Real Hacienda debido a los abusos cometidos por los tres cargohabientes de la villa de Hernani; y los grandes perjuicios que le habían ocasionado con sus negligencias. Además, como el asiento había finalizado, Dª Josepha exigía que revisasen y examinasen las cuentas; y que se repartiesen las oficinas, los carbones de leña y piedra, "achias" y todos lo hierros pagados del depósito común. La actitud de Dª Josepha del Camino no gustó nada a Nicolás de Ansa quien, unos días después, le contestó y replicó a todas sus acusaciones, al tiempo que aprovechaba la ocasión para reprocharle que

> "(...) los términos de ira e indecorosos, no son de una dama merecedora de toda atención y justamente irritada, sino de una dama merecedora de que la quemasen su casa"[176]

---

173 TELLECHEA J.I.: Op. cit., pp. 161-162

174 A.H.P.O.: 3/1382, escritura de 5 de diciembre de 1755

175 Ibidem, escrituras de 5 de enero y 26 de febrero de 1756.

176 A.M.H.: C-5-III-6-4

Sin embargo, ello no quería decir que la ferrería de Picoaga quisiera dejar de labrar anclas para los navíos de la Armada, puesto que la idea de Dª Josepha del Camino y Veroiz era continuar haciéndolo, pero fuera del asiento. Finalmente, esto no fue posible porque estas oficinas fueron compradas por la villa de Hernani.

Mientras tanto, Hernani y Joseph de Veroiz y Zubiaurre, -representante de D. Manuel Duque de Estrada, propietario de la ferrería de Hereñozu-, decidieron continuar con el asiento y fabricar para el mes de junio de 1758 los veinte mil quintales castellanos de anclas. Todo indica que las anclas fueron entregadas en los plazos previstos y que pasaron sin problemas el examen del inspector Juan del Valle y Larrea. No obstante, los asentistas se vieron en la necesidad de contratar temporalmente a algunos maestros ancoreros para la manufactura de algunas partidas de anclas. En concreto, el 2 de octubre de 1757 convinieron con el donostiarra Francisco Antonio de Jaúregui para que les hicera 27 rezones[177], -de 170 libras la mayor y 100 la menor-, según las condiciones y calidades impuestas por el inspector Del Valle y Larrea[178].

Simultáneamente, entre los meses de octubre de 1756 y agosto de 1757, las Reales oficinas recibieron el encargo de varios particulares para que les fueran fabricadas varias anclas y anclotes. Así, hicieron para Pedro de Larralde 9 anclas; 7 para Juan Bauptista de Arizabalo; 4 para Juan Ygnacio Ybáñez Zabala; 14 para Nicolás de Daragorri; 2 para Nicolás de Mendinueta; y 16 para Juan de Businaq. Estas 52 áncoras les reportaron unos ingresos adicionales de 137.276 reales y 10 maravedíes[179].

---

177 Ancla pequeña, de cuatro uñas y sin cepo, que sirve para embarcaciones menores.

178 Fue contratado para fabricar 7 rezones de 170 libras; 11 de 125 libras; y 9 de 100. (A.M.H.: C-5-III-6-4)

179 Ibidem; y C-5-III-6-2. véase cuadro nº 26

Cuadro nº 25: Producción Real Fábrica de Anclas para la Real Armada, 1756-57 (en libras castellanas y guipuzcoanas)

| Nº DEL ANCLA | Nº DEL ANCLOTE | Nº DEL REZON | PESO ANCLAS* | PESO ANCLOTES* | PESO REZONES** | PRECIO LIBRA ANCLA | PRECIO LIBRA ANCLOTE | PRECIO LIBRA REZON |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 293 | 372 | | 6182 | 2569 | 161 | 194 Reales | 122 Reales | 36 Reales |
| 294 | 373 | | 5782 | 2518 | 183 | 182 Reales | Idem | Idem |
| 295 | 374 | | 5407 | 2507 | 185 | Idem | Idem | Idem |
| 296 | 375 | | 5682 | 2482 | 152 | Idem | Idem | Idem |
| 297 | 376 | | 5382 | 2507 | 170 | 188 Reales | Idem | Idem |
| 298 | 377 | | 5482 | 2507 | 185 | Idem | Idem | Idem |
| 299 | 378 | | 5457 | 2107 | 187 | Idem | 107 Reales | Idem |
| 300 | 379 | | 5082 | 2082 | 184 | 182 reales | Idem | Idem |
| 301 | 380 | | 4632 | 2082 | 135 | Idem | 122 Reales | Idem |
| 302 | 381 | | 4607 | 2132 | 135 | Idem | Idem | Idem |
| 303 | 382 | | 4707 | 2107 | 125 | Idem | 107 Reales | Idem |
| 304 | 383 | | 4707 | 2042 | 128 | 208 Reales | Idem | Idem |
| 305 | 384 | | 4757 | 2032 | 128 | Idem | Idem | Idem |
| 306 | 385 | | 4782 | 2032 | 125 | Idem | Idem | Idem |
| 307 | 386 | | 4707 | 1907 | 133 | Idem | Idem | Idem |
| 308 | 387 | | 4607 | 1757 | 128 | Idem | Idem | Idem |
| 309 | 388 | | 4607 | 1837 | 134 | Idem | 85 Reales | Idem |
| 310 | 389 | | 5557 | 1507 | 125 | 188 Reales | Idem | Idem |
| 311 | 390 | | 5557 | 982 | 127 | Idem | Idem | Idem |
| 312 | 391 | | 5557 | 982 | 127 | Idem | Idem | Idem |
| | 392 | | | 952 | 99 | | 122 Reales | Idem |
| | 393 | | | 2582 | 103 | | Idem | Idem |
| | 394 | | | 2582 | 106 | | Idem | Idem |
| | 395 | | | 2582 | 111 | | Idem | Idem |
| | 396 | | | 2557 | 107 | | Idem | Idem |
| | 397 | | | 2582 | 105 | | Idem | Idem |
| | 398 | | | 2557 | 107 | | Idem | Idem |
| | 399 | | | 2557 | 108 | | Idem | Idem |
| | 400 | | | 2107 | 105 | | 107 Reales | Idem |
| | 401 | 1 | | 2069 | 147 | | Idem | Idem |
| | 402 | 2 | | 2082 | 154 | | 122 Reales | Idem |
| | 403 | 3 | | 2107 | 152 | | Idem | Idem |
| | 404 | 4 | | 2107 | 148 | | 107 Reales | Idem |
| | 405 | 5 | | 2088 | 147 | | Idem | Idem |
| | 406 | 6 | | 2082 | 152 | | 122 Reales | Idem |
| | 407 | 7 | | 2107 | 151 | | Idem | Idem |
| | 408 | 8 | | 2107 | 181 | | 107 Reales | Idem |
| | 409 | 9 | | 2082 | 117 | | Idem | Idem |
| | 410 | 10 | | 2082 | 119 | | Idem | Idem |
| | 411 | 11 | | 2082 | 122 | | Idem | Idem |
| | 412 | 12 | | 2082 | 121 | | Idem | Idem |
| | 413 | 13 | | 2082 | 118 | | Idem | Idem |
| | 414 | 14 | | 2104 | 123 | | 122 Reales | Idem |
| | | 15 | | | 123 | | | Idem |
| | | 16 | | | 118 | | | Idem |
| | | 17 | | | 121 | | | Idem |
| | | 18 | | | 119 | | | Idem |
| | | 19 | | | 111 | | | Idem |
| | | 20 | | | 118 | | | Idem |
| | | 21 | | | 101 | | | Idem |
| | | 22 | | | 103 | | | Idem |
| | | 23 | | | 103 | | | Idem |
| | | 24 | | | 100 | | | Idem |
| | | 25 | | | 102 | | | Idem |
| | | 26 | | | 100 | | | Idem |
| | | 27 | | | 97 | | | Idem |
| | | 28 | | | 101 | | | Idem |
| | | 29 | | | 102 | | | Idem |

*En libras castellanas

**En libras guipuzcoanas

FUENTE A.M.M. C-5111-62

| Cuadro nº 26: Producción Real Fábrica para los particulares, 1756-57 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| PROPIETARIO | ANCLAS | PESO (en libras) | PRECIO LIBRA | FECHA ENTREGA |
| | | 1604 | 112 Reales 1/2 | |
| | | 1550 | 105 Reales | |
| | | 973 | Idem | |
| | | 1265 | Idem | |
| Pedro de Larralde | 9 anclas | 1231 | idem | 6 de Octubre de 1756 y 5 Agosto 1757 |
| | | 519 | Idem | |
| | | 1033 | Idem | |
| | | 1619 | 112 Reales 1/2 | |
| | | 2891 | 127 reales y 1/2 | |
| | | 2778 | Idem | |
| | | 2602 | Idem | |
| | | 1781 | 112 Reales 1/2 | |
| Juan Bauptista Anzabalo | 7 anclas | 1432 | 105 Reales | |
| | | 930 | Idem | |
| | | 488 | Idem | |
| | | 2930 | 127 Reales 1/2 | |
| | | 2753 | Idem | |
| Juan Ygnacio Ybáñez Zabala | 4 anclas | 2590 | Idem | 4 de Febrero de 1757 |
| | | 2481 | 120 Reales | |
| | | 2581 | 127 Reales 1/2 | |
| | | 2188 | 120 Reales | |
| | | 2058 | 112 Reales 1/2 | |
| | | 1867 | Idem | |
| | | 1780 | Idem | |
| | | 1660 | Idem | |
| Nicolás de Daragorri | 14 anclas | 1875 | Idem | 4 y 20 de Febrero de 1757 |
| | | 1730 | Idem | |
| | | 1690 | Idem | |
| | | 1878 | Idem | |
| | | 1508 | 105 Reales | |
| | | 725 | Idem | |
| | | 611 | Idem | |
| | | 378 | Idem | |
| Nicolás de Mendinueta | 2 anclas | 646 | 105 Reales | 18 de Julio de 1757 |
| | | 498 | Idem | |
| | | 3800 | 144 Reales | |
| | | 3742 | Idem | |
| | | 3638 | Idem | |
| | | 3551 | Idem | |
| | | 3427 | 136 Reales | |
| | | 3422 | Idem | |
| | | 3406 | Idem | |
| Juan de Businaq | 16 anclas | 3322 | Idem | 15 de Marzo y 11 de Agosto de 1757 |
| | | 3172 | Idem | |
| | | 3068 | Idem | |
| | | 3013 | Idem | |
| | | 2942 | 127 Reales 1/2 | |
| | | 2736 | Idem | |
| | | 2733 | Idem | |
| | | 2705 | Idem | |
| | | 2605 | Idem | |
| FUENTE: A.M.H., C-5-III-6-2 | | | | |
| NOTA: las 52 anclas importan 137.276 Reales y 10 maravedies y son precios arreglados a los de J.F. de Gulesasti | | | | |

El final de este segundo asiento podría calificarse de lamentable. D. Josseph de Veroiz y Zubiarre, interpuso un pleito a la villa de Hernani por las diferencias habidas entre las partes en la liquidación de cuentas de la contrata. La raíz del problema venía de 1756. Es decir, del momento en que Mª Josepha del Camino abandonó el asiento y la villa de Hernani sacó del fondo común, y sin interés alguno, el dinero necesario para comprar estas oficinas. Manuel Duque de Estrada no se opuso a ello porque partió del supuesto que Hernani debía de reemplazar este dinero. Veroiz, además, acusaba de haber cometido otras irregularidades durante el asiento. En cuanto a la adjudicación de los carbones, le criticaba que a los ferrones de Picoaga y Fagollaga los carbones les eran adjudicados dando comisión al veedor; en cambio, a su ferrón, se le franqueaban en el monte. Y en lo referente al veedor, aunque estaba de acuerdo con su contratación, le reprochaba de pagársele un salario un tanto elevado para el trabajo que realizaba[180].

A ello habrían que añadirse las discrepancias entre los dos asentistas en la distribución de los gastos. Joseph de Veroiz reclamaba que, Duque de Estrada como propietario de un tercio de los bienes del asiento, al igual que había percibido la tercera parte de los beneficios, le correspondía sufragar la tercera parte de los gastos. En cambio, Hernani había distribuído todos los gastos en partes iguales, sin existir en la escritura de igualación de fondos ninguna cláusula que verificase un acuerdo de esta naturaleza. Por este motivo, el propietario de Hereñoru acusaba a Hernani de sacar dinero del fondo cumún, y de fabricar a su costa anclas, anclotes y rezones para el Rey. Ante ello, a mediados del mes de agosto de 1758, Duque de Estrada solicitó que se abriera el arca para efectuar un escrutinio del dinero existente y un examen de los documentos allí depositados. Todo ello se llevó a efecto el 4 de septiembre. En el arca aparecieron un libro de cuentas; 24 libramientos correspondientes al ejercicio de 1756, y 54 del año 1758; y ni un real en metálico[181].

La villa de Hernani se había quedado sola, y en este estado de las cosas, la firma de un tercer asiento con la Real Hacienda se presentaba

---

180 A.M.H.: C-5-III-6-2

181 Ibidem; y C-5-III-6-4

inviable e inoportuno. Sin embargo, ello no supuso el cierre de las cuatro Reales oficinas de Hernani que, cuando menos, continuaron trabajando hasta 1765. Se tiene constancia que entre 1757 y 1765 en estas oficinas trabajaron los maestros ancoreros Joseph Joaquín de Egaña con una producción de 781 quintales castellanos; Alejo Macazaga que hizo 666 quintales y 41 libras; Joseph de Embil que labró 851 quintales y 3 libras; y Santiago de Rezabal con una producción de 888 quintales y 47 libras. Los cuatro ancoreros, percibieron como salario la tercera parte de los beneficios obtenidos con la venta de las anclas[182]. Todo apunta a que estos ancoreros labraron estas anclas en un clima de gran crispación. En el verano de 1761, reclamaban la liquidación de la cuenta correspondiente a los últimos 1.000 quintales labrados en el segundo asiento, que no les habían sido abonados por los pleitos que aún estaban pendientes entre Hernani y Manuel Duque de Estrada. Concretamente, pedían que se les entregara un tercio del producto de las ganancias del asiento de anclas porque ellos habían cumplido puntual y correctamente con sus obligaciones[183].

---

182 A.M.H.: C-5-6-3; y véase cuadro 27

183 A Joseph Joaquín de Egaña le correspondían 13.000 reales de vellón de los que se le habían abonado 11.285, por lo que le quedaban por cobrar 1.714 reales y 24 maravedíes. A Joseph de Embil se le tenían que pagar otros 13.000 reales de vellón de los que tan sólo se le habían liquidado 6.767 reales y 22 maravedíes, por lo que se le tenían que librar otros 6.232 reales y 12 maravedíes. Alexo de Macazaga tenía percibido 10.523 reales y 23 maravedíes de los 11.000 que le correspondían, por lo que tenía un monto a su favor de 476 reales y 16 maravedíes. La situación Santiago de Rezabal era un tanto diferente: se le tenían que haber librado 13.000 Reales, y según la villa de Hernani, se le habían entregado 15.779 reales y 14 maravedíes. (A.M.H.: C-5-III-6-4)

**Cuadro nº 27: Producción de las Reales Oficinas de Hernani, 1767-68**

| MAESTRO ANCONERO | QUINTALES PRODUCIDOS (Castellanos) | VALOR | GASTOS (Reales) | CONCEPTOS DE LOS GASTOS | BENEFICIOS TOTALES |
|---|---|---|---|---|---|
| Joaquín Joaquín de España | 781 | 133 525 Reales y 34 maravedíes | 39 342 | 3,5 quintales entregados | 41 813 Reales y 14 maravedíes* |
| | | | 10 650 | Carbón leña | |
| | | | 5 439 | Carbón piedra | |
| | | | 140 | Tabera Juan Angel Arce | |
| | | | 125 | Aceros, cribas, palas | |
| | | | 812 | Conducción anclas | |
| | | | 44 | Peones que pesaron las anclas | |
| | | | 60 | Marcador anclas | |
| | | | 56 | Ajuste cuentas | |
| | | | 357 | Composición fuelles | |
| | | | 400 | Rehoscos de los operarios | |
| | | | 10 740 | Martilladores | |
| | | | 2 613 | Vendaje | |
| | | | 128 | Inspector Juan Valle Larrea | |
| | | | 44 | Escribanos alguacil | |
| | | | 662 | Derecho derrama cargos | |
| Alejo Macazaga | 868 quintales y 41 libras | 96 993 Reales | 34 143 | Hierros | 33 207 Reales y 31 maravedíes** |
| | | | 9 308 | Carbones leña | |
| | | | 4 585 | Carbones piedra | |
| | | | 130 | Composición fuelles | |
| | | | 125 | Aceros, cribas, palas | |
| | | | 821 | Conducción de anclas | |
| | | | 44 | Peones que marcaron las anclas | |
| | | | 60 | Marcar las anclas | |
| | | | 56 | Ajuste cuentas | |
| | | | 357 | Composición fuelles | |
| | | | 370 | Rehoscos operarios | |
| | | | 10 342 y 17 mar | Martilladores | |
| | | | 2 613 | Vendaje | |
| | | | 128 | Inspector Juan Valle Larrea | |
| | | | 44 | Escribanos alguacil | |
| | | | 662 | Derecho derrama cargos | |
| Joseph de Embil | 851 quintales y 3 libras | 121 280 Reales y 27 maravedíes | 43 077 | Hierros | 45 390 Reales y 10 maravedíes*** |
| | | | 11 755 | Carbones leña | |
| | | | 5 325 | Carbones piedra | |
| | | | 140 | Tabera | |
| | | | 125 | Aceros, cribas, palas | |
| | | | 1 033 | Conducción de anclas | |
| | | | 44 | Peones que marcaron las anclas | |
| | | | 60 | Marcar las anclas | |
| | | | 56 | Ajuste cuentas | |
| | | | 357 | Composición fuelles | |
| | | | 400 | Rehoscos operarios | |
| | | | 10 132 y 17 mar | Martilladores | |
| | | | 2 613 | Vendaje | |
| | | | 128 | Inspector Juan Valle Larrea | |
| | | | 44 | Escribanos alguacil | |
| | | | 662 | Derecho derrama cargos | |
| Santiago de Rezaval | 888 quintales y 47 libras | 126 448 Reales y 1 maravedí | 45 050 y 17 mar | Hierros | 47 714 Reales y 1 maravedí**** |
| | | | 12 140 | Carbones leña | |
| | | | 5 358 | Carbones piedra | |
| | | | 140 | Tabera | |
| | | | 125 | Aceros, cribas, palas | |
| | | | 1 048 | Conducción de anclas | |
| | | | 44 | Peones que marcaron las anclas | |
| | | | 60 | Marcar las anclas | |
| | | | 56 | Ajuste cuentas | |
| | | | 357 | Composición fuelles | |
| | | | 400 | Rehoscos operarios | |
| | | | 10 567 y 17 mar | Martilladores | |
| | | | 2 613 | Vendaje | |
| | | | 128 | Inspector Juan Valle Larrea | |
| | | | 44 | Escribanos alguacil | |
| | | | 662 | Derecho derrama cargos | |

*España percibió como sueldo 1/3 de los beneficios, es decir 13 871 reales y 6 maravedíes
**Macazaga tuvo un salario de 11 078 Reales y 33 maravedíes
***Embil cobró por su trabajo 15 133 Reales y 3 maravedíes
****Rezaval tuvo como salario 15 904 Reales y 23 maravedíes

FUENTE: A.M.H. C-56-3

C. TERCERA ETAPA: 1760-1799

La desaparición de la Real Fábrica de anclas de Hernani no significó el cese de la producción de anclas en Gipuzkoa para la Real Armada. El Estado siguió demandando de distintos ancoreros de la Provincia importantes cantidades de anclas para los tres departamentos de Marina (El Ferrol, Cartagena y Cádiz).

El sistema empleado para la contratación de las anclas continuó siendo el de los *asientos*, pero con una diferencia respecto a los acordados con Hernani. Si en el caso del asiento con la villa de Hernani se hicieron con los propietarios de las ferrerías, a partir del cierre de aquellas *fábricas* la Real Hacienda pactó individualmente con los maestros más acreditados, aunque no fueran los dueños de las fraguas ancoreras. Por lo demás, las contratas siguieron haciéndose por años, fijándose la cantidad que debía ser entregada, y que los asentistas iban cumpliendo a lo largo del año con entregas parciales hasta alcanzar la cifra contratada, sobrepasando a veces incluso la cantidad inicial[184].

El primero de estos asientos se celebró en octubre de 1765. Por él, Martín Felipe de Barandiarán hizo remate con la Real Hacienda para fabricarle 194 anclas y 36 anclotes, según el método acostumbrado. Para ello, el Estado anticipó al rematante diez mil pesos y se obligó a pagarle las anclas de hasta veinte quintales a 107 reales, y progresivamente las demás hasta los 172 reales el quintal de las de 60 o más calibre[185]. En abril de 1768, Martín Felipe de Barandiarán entregaba en el muelle de San Sebastián 92 de estas anclas. Los pesos de estas partida oscilaron entre las 1.600 libras de la menor, y las 3.515 de la mayor. El 20 de mayo de este mismo año, Barandiarán hizo entrega de otras 62 anclas, asimismo en el muelle easonense. Estas anclas eran: 6 de 60 a 65 quintales; 8 de 55 a 60 quintales y las demás menores. En agosto de 1768, envió al puerto donostiarra otras 55 anclas. Y finalmente, en enero del siguiente año, se hizo entrega de 23, anclas y sesenta y un anclotes. Ese mismo mes, se añadió

184 GARATE OJANGUREN: *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*, p. 218

185 A.G.M.: Arsenales-Generalidad, 3708; y ENRIQUEZ, J.A.: Op. cit.

a la partida anterior, una entrega de otras ocho anclas[186].

Entre 1768 y 1773 los fabricantes de anclas continuaron tomando los encargos de los Departamentos de Marina, suponiendo ellos varios cientos de anclas. A pesar de los constantes pedidos que se hacían por los organismos oficiales, esta producción estuvo en manos de unos pocos fabricantes. Tal y como indica la profesora Gárate, en Gipuzkoa tan sólo se citan a ocho fabricantes, -Santos Rezábal, Martín Felipe de Barandiarán, Juan Antonio de Guilisasti, Jerónimo de Goicoechea, José Joaquín de Egaña, Francisco Antonio de Jaúregui, Gabriel de Azmenta, y Miguel Antonio de Iriarte-, y probablemente, ente ellos existió una comunidad de intereses o asociación, para completar conjuntamente los pedidos de la Real Armada[187]. No hemos podido localizar ninguna relación de estas partidas, pero lo que parece indiscutible es que quien se ocupaba del traslado de las anclas al puerto de San Sebastián era el ancorero D. Martín Felipe de Barandiarán, hombre relacionado con el comercio que giraba entorno a San Sebastián, y asentista en el transporte de las maderas al puerto de Deva, de donde salían para la construcción de bajeles para la Real Armada[188].

1775 fue uno de los años más fructíferos en cuanto a la producción de anclas para la Real Armda, tanto en términos de unidades como de quintales fabricados. En estos meses, las ancorerías guipuzcoanos labraron más de 7.000 quintales castellanos de anclas para los Departamentos de Cartagena, El Ferrol y La Carraca (Cádiz). La partida más importante tuvo como destino Cartagena. Entre los meses de febrero y junio de ese año, se enviaron a este Departamento 210 áncoras para las fragatas y jabeques que se estaban construyendo. Recibida esta remesa, el Ministro de Marina de San Sebastián, Juaquín de Rubalcaba, recibió la orden de encargar a los fabricantes otras 100 anclas más. Todo indica que estas estaban ya preparadas en el puerto de San Sebastián para el mes de julio, puesto que, el día 11 de este mes la Secretaría de Marina ordenó remitir a la ciudad easonense 157.000 reales de vellón para la liquidación de esta última partida.

---

186 Un ancla de 8.500 libras; 1 ancla de 8.050 libras; 1 anclas de 7.800 libras; 1 ancla de 7.150 libras; 1 ancla de 6.850 libras; y las otras tres, de menor peso. (GARATE OJANGUREN, M.: *El proceso de desarrollo...*, pp. 218-219)

187 Ibidem, pp. 221-222

188 Ibidem.

| Cuadro nº 28: Producción de anclas en Gipuzkoa para el Departamento de Cartagena, 1775 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| CANTIDAD | Nº DEL ANCLA | PESO (quintales) | PESO (libras) | FECHA ENVIO | OBSERVACIONES |
| 1 | | 38 | | 27 Febrero 1775 | |
| 1 | | 35 | | Idem | |
| 1 | | 33 | | Idem | |
| 1 | | 30 | | Idem | |
| 1 | | 14 | | Idem | |
| 1 | | 12 1/2 | | Idem | |
| 1 | | 12 | | Idem | |
| 1 | | 12 | | Idem | |
| 1 | | 25 | | Idem | |
| 1 | | 20 | | Idem | |
| 1 | | 19 | | Idem | |
| 1 | | 14 | | Idem | |
| 3 | | 45 | | 20 Junio de 1775 | |
| 2 | | 34 | | Idem | |
| 2 | | 32 | | Idem | |
| 2 | | 30 | | Idem | |
| 2 | | 29 | | Idem | |
| 3 | | 25 | | Idem | |
| 3 | | 23 | | Idem | |
| 4 | | 20 | | Idem | |
| 7 | | 18 | | Idem | |
| 5 | | 15 | | Idem | |
| 8 | | 12 | | Idem | |
| 12 | | 9 | | Idem | |
| 15 | | 7 | | Idem | |
| 18 | | 6 | | Idem | |
| 14 | | 5 | | Idem | |
| | 13 | | 528 | | Mandadas hacer por Orden de 23-6-1775 |
| | 14 | | 538 | | Idem |
| | 21 | | 538 | | Idem |
| | 22 | | 508 | | Idem |
| | 23 | | 52 | | Idem |
| | 28 | | 570 | | Idem |
| | 38 | | 576 | | Idem |
| | 39 | | 558 | | Idem |
| | 49 | | 583 | | Idem |
| | 56 | | 552 | | Idem |
| | 57 | | 533 | | Idem |
| | 59 | | 570 | | Idem |
| | 67 | | 518 | | Idem |
| | 83 | | 550 | | Idem |
| | 12 | | 663 | | Idem |
| | 18 | | 663 | | Idem |
| | 19 | | 643 | | Idem |
| | 20 | | 658 | | Idem |
| | 48 | | 670 | | Idem |
| | 50 | | 670 | | Idem |
| | 51 | | 672 | | Idem |
| | 53 | | 676 | | Idem |
| | 54 | | 676 | | Idem |
| | 58 | | 652 | | Idem |
| | 61 | | 676 | | Idem |
| | 69 | | 646 | | Idem |
| | 70 | | 591 | | Idem |
| | 79 | | 600 | | Idem |
| | 84 | | 658 | | Idem |
| | 85 | | 621 | | Idem |
| | 90 | | 658 | | Idem |
| | 92 | | 670 | | Idem |
| | 9 | | 733 | | Idem |
| | 10 | | 783 | | Idem |
| | 11 | | 683 | | Idem |
| | 25 | | 683 | | Idem |
| | 31 | | 745 | | Idem |
| | 32 | | 745 | | Idem |
| | 33 | | 700 | | Idem |
| | 55 | | 708 | | Idem |
| | 60 | | 770 | | Idem |
| | 62 | | 740 | | Idem |
| | 81 | | 683 | | Idem |
| | 82 | | 695 | | Idem |
| | 87 | | 746 | | Idem |
| | 88 | | 746 | | Idem |
| | 91 | | 758 | | Idem |
| | 56 | | 879 | | Idem |
| | 7 | | 946 | | Idem |
| | 8 | | 853 | | Idem |
| | 15 | | 946 | | Idem |
| | 16 | | 946 | | Idem |
| | 17 | | 946 | | Idem |
| | 27 | | 920 | | Idem |
| | 68 | | 966 | | Idem |
| | 80 | | 933 | | Idem |
| | 86 | | 990 | | Idem |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 94 | | 940 | | Idem |
| | 98 | | 933 | | Idem |
| | 24 | | 1308 | | Idem |
| | 30 | | 1508 | | Idem |
| | 45 | | 1120 | | Idem |
| | 52 | | 1228 | | Idem |
| | 73 | | 1126 | | Idem |
| | 93 | | 1120 | | Idem |
| | 95 | | 1308 | | Idem |
| | 96 | | 1300 | | Idem |
| | 5 | | 1310 | | Idem |
| | 44 | | 1570 | | Idem |
| | 47 | | 1558 | | Idem |
| | 72 | | 1568 | | Idem |
| | 99 | | 1620 | | Idem |
| | 4 | | 1933 | | Idem |
| | 29 | | 1858 | | Idem |
| | 41 | | 1883 | | Idem |
| | 42 | | 1808 | | Idem |
| | 43 | | 1870 | | Idem |
| | 66 | | 1870 | | Idem |
| | 71 | | 1883 | | Idem |
| | 3 | | 2008 | | Idem |
| | 37 | | 1950 | | Idem |
| | 40 | | 2095 | | Idem |
| | 89 | | 2150 | | Idem |
| | 2 | | 2373 | | Idem |
| | 74 | | 2383 | | Idem |
| | 78 | | 2296 | | Idem |
| | 1 | | 2690 | | Idem |
| | 26 | | 2625 | | Idem |
| | 64 | | 2568 | | Idem |
| | 36 | | 3080 | | Idem |
| | 63 | | 2958 | | Idem |
| | 46 | | 3100 | | Idem |
| | 75 | | 3100 | | Idem |
| | 34 | | 3300 | | Idem |
| | 65 | | 3258 | | Idem |
| | 76 | | 3400 | | Idem |
| | 77 | | 3503 | | Idem |
| | 35 | | 4430 | | Idem |
| | 97 | | 4420 | | Idem |
| | 100 | | 4433 | | Idem |
| | 14 | | 643 | 17 de Marzo 1775 | Anclas para bombardas demandadas el 11-2-75 |
| | 18 | | 617 | Idem | Idem |
| | 21 | | 677 | Idem | Idem |
| | 11 | | 754 | Idem | Idem |
| | 19 | | 696 | Idem | Idem |
| | 20 | | 754 | Idem | Idem |
| | 6 | | 817 | Idem | Idem |
| | 16 | | 880 | Idem | Idem |
| | 26 | | 811 | Idem | Idem |
| | 27 | | 797 | Idem | Idem |
| | 28 | | 786 | Idem | Idem |
| | 29 | | 818 | Idem | Idem |
| | 10 | | 926 | Idem | Idem |
| | 13 | | 896 | Idem | Idem |
| | 22 | | 934 | Idem | Idem |
| | 7 | | 1177 | Idem | Idem |
| | 12 | | 1224 | Idem | Idem |
| | 17 | | 1208 | Idem | Idem |
| | 24 | | 1241 | Idem | Idem |
| | 25 | | 1251 | Idem | Idem |
| | 32 | | 1214 | Idem | Idem |
| | 1 | | 1310 | Idem | Idem |
| | 2 | | 1327 | Idem | Idem |
| | 4 | | 1305 | Idem | Idem |
| | 9 | | 1334 | Idem | Idem |
| | 15 | | 1356 | Idem | Idem |
| | 31 | | 1324 | Idem | Idem |
| | 5 | | 1575 | Idem | Idem |
| | 8 | | 1594 | Idem | Idem |
| | 23 | | 1514 | Idem | Idem |
| | 33 | | 1564 | Idem | Idem |
| | 34 | | 1544 | Idem | Idem |
| | 36 | | 1549 | Idem | Idem |
| | 3 | | 1639 | Idem | Idem |
| | 30 | | 1660 | Idem | Idem |
| | 35 | | 1610 | Idem | Idem |
| | 37 | | 1138 | 7 de abril de 1775 | Embarcadas en el "S. Fco. Xavier y las Animas" demandadas el 20, 23 y 27 de febrero |
| | 38 | | 2157 | Idem | Idem |
| | 39 | | 2082 | Idem | Idem |
| | 40 | | 1547 | Idem | Idem |
| | 41 | | 1372 | Idem | Idem |
| | 42 | | 2150 | Idem | Idem |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 43 | | 2975 | Idem | Idem |
| | 44 | | 1647 | Idem | Idem |
| | 45 | | 1522 | Idem | Idem |
| | 46 | | 1529 | Idem | Idem |
| | 47 | | 1244 | Idem | Idem |
| | 48 | | 1310 | Idem | Idem |
| | 49 | | 1250 | Idem | Idem |
| | 50 | | 1626 | Idem | Idem |
| | 51 | | 1575 | Idem | Idem |
| | 52 | | 3226 | Idem | Idem |
| | 53 | | 1838 | Idem | Idem |
| | 54 | | 1876 | Idem | Idem |
| | 55 | | 3701 | Idem | Idem |
| | 56 | | 3301 | Idem | Idem |
| | 57 | | 1429 | Idem | Idem |
| | 58 | | 1830 | Idem | Idem |
| | 59 | | 3550 | Idem | Idem |
| | 60 | | 3601 | Idem | Idem |
| | 61 | | 3901 | Idem | Idem |
| | 62 | | 1428 | Idem | Idem |
| | 63 | | 3104 | Idem | Idem |
| | 64 | | 1640 | Idem | Idem |
| | 65 | | 1332 | Idem | Idem |
| | 66 | | 1624 | Idem | Idem |
| | 67 | | 1278 | Idem | Idem |
| | 68 | | 1705 | Idem | Idem |
| | 69 | | 1598 | Idem | Idem |
| | 70 | | 1177 | Idem | Idem |
| | 71 | | 1605 | Idem | Idem |
| | 72 | | 2500 | Idem | Idem |
| | 90 | | 360 | | Demandadas el 6, 9 y 28 de marzo |
| | 91 | | 400 | | Idem |
| | 84 | | 403 | | Idem |
| | 114 | | 422 | | Idem |
| | 115 | | 464 | | Idem |
| | 130 | | 528 | | Idem |
| | 131 | | 533 | | Idem |
| | 133 | | 545 | | Idem |
| | 89 | | 1358 | | Idem |
| | 101 | | 1420 | | Idem |
| | 104 | | 1445 | | Idem |
| | 105 | | 1433 | | Idem |
| | 99 | | 1533 | | Idem |
| | 79 | | 1608 | | Idem |
| | 80 | | 2120 | | Idem |
| | 107 | | 2185 | | Idem |
| | 81 | | 2320 | | Idem |
| | 105 | | 2233 | | Idem |
| | 83 | | 2458 | | Idem |
| | 106 | | 2383 | | Idem |
| | 113 | | 2308 | | Idem |
| | 82 | | 2508 | | Idem |
| | 120 | | 2558 | | Idem |
| | 121 | | 2583 | | Idem |
| | 134 | | 2475 | | Idem |
| | 73 | | 3160 | | Idem |
| | 110 | | 3108 | | Idem |
| | 118 | | 2970 | | Idem |
| | 125 | | 3078 | | Idem |
| | 128 | | 3133 | | Idem |
| | 132 | | 3150 | | Idem |
| | 117 | | 2983 | | Idem |
| | 75 | | 3414 | | Idem |
| | 76 | | 3337 | | Idem |
| | 78 | | 3287 | | Idem |
| | 93 | | 3350 | | Idem |
| | 94 | | 3337 | | Idem |
| | 100 | | 3318 | | Idem |
| | 111 | | 3439 | | Idem |
| | 77 | | 3608 | | Idem |
| | 95 | | 3570 | | Idem |
| | 97 | | 3546 | | Idem |
| | 88 | | 3583 | | Idem |
| | 119 | | 3500 | | Idem |
| | 122 | | 3500 | | Idem |
| | 123 | | 3638 | | Idem |
| | 74 | | 3958 | | Idem |
| | 98 | | 3733 | | Idem |
| | 116 | | 3773 | | Idem |
| | 124 | | 3820 | | Idem |
| | 126 | | 3883 | | Idem |
| | 127 | | 3794 | | Idem |
| | 129 | | 3708 | | Idem |
| | 87 | | 5650 | | Idem |
| | 92 | | 6750 | | Idem |
| | 96 | | 7800 | | Idem |
| TOTAL | | 1549 | 393028 | | |
| FUENTE: A.G.S., Secretaría de Marina-Arsenales 353 | | | | | |

Por estas mismas fechas, los ancoreros guipuzcoanos recibieron la orden de fabricar urgentemente una remesa de anclas para las bombardas del departamento de El Ferrol. Dada la premura que corría, Joaquín de Rubalcaba tuvo que adquirir estas áncoras por unos procedimientos muy poco usuales. La mayor parte de ellas fueron compradas a varios fabricantes y recibidas a reemplazo de varios comerciantes particulares. A mediados del mes de marzo, 36 de estas anclas estaban embarcadas esperando al buen tiempo para zarpar hacia su destino. Otras treinta, fueron encargadas a un ferrón, -del que se desconoce su identidad-, por acuerdo verbal. El Ministro de Marina de San Sebastián, conocedor de los riesgos que entrañaba un trabajo realizado con tanta precipitación porque

> "(...) practican las soldaduras de los brazos y trozos de las anclas sin dar el tiempo que cada calda necesita para la perfecta incorporación o unión de las partes, de que resulta salir el ancla débil y peligrosa de confianza (..)"[190]

optó, para beneficio de la calidad de las anclas, comprar todas las anclas que se encontrasen del calibre solictado en todas las ferrerías y a los comerciantes. Desconocemos las dimensiones de estas anclas, pero sabemos que para la Real Hacienda supusieron un desembolso de unos 313.000 reales de vellón. Esta suma, se puso en manos del tesorero de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas para que la repartiera entre las personas que habían suministrado dichas anclas[191].

La fabricación de anclas para los navíos que se construían en los Reales Arsenales de La Carraca fue bastante más modesta que que para los otros dos Departamentos de Marina. Por Real Orden de 28 de septiembre de 1775, se ordenó la labra de 34 anclotes, cuyos calibres fueron de las 1.045 libras del ancla marcada con el nº 10 a las 3.900 de la número 22. Como puede observarse se trataba de anclas pequeñas, que registraron un peso total de 86.472 libras castellanas, y costaron a las arcas del Estado la suma de 89.400 reales de vellón[192].

---

190 Ibídem.
191 Ibídem.
192 Ibídem; y A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3772

| Cuadro nº 29: Producción de anclas en Gipuzkoa para el Departamento de Cádiz, 1775 | | | |
|---|---|---|---|
| Nº DEL ANCLA | PESO (en libras) | FECHA ENVIO | OBSERVACIONES |
| 6 | 1083 | Desconocida | Manda hacer por Orden de 28 de septiembre de 1775 |
| 10 | 1045 | Idem | Idem |
| 3 | 1120 | Idem | Idem |
| 31 | 1133 | Idem | Idem |
| 4 | 1180 | Idem | Idem |
| 30 | 1300 | Idem | Idem |
| 9 | 1458 | Idem | Idem |
| 27 | 1315 | Idem | Idem |
| 11 | 1658 | Idem | Idem |
| 14 | 1695 | Idem | Idem |
| 28 | 1600 | Idem | Idem |
| 1 | 1933 | Idem | Idem |
| 7 | 1933 | Idem | Idem |
| 8 | 1708 | Idem | Idem |
| 5 | 2112 | Idem | Idem |
| 21 | 2083 | Idem | Idem |
| 23 | 2150 | Idem | Idem |
| 18 | 2183 | Idem | Idem |
| 29 | 2183 | Idem | Idem |
| 12 | 2533 | Idem | Idem |
| 13 | 2600 | Idem | Idem |
| 2 | 2600 | Idem | Idem |
| 19 | 2733 | Idem | Idem |
| 24 | 2708 | Idem | Idem |
| 15 | 2960 | Idem | Idem |
| 16 | 3083 | Idem | Idem |
| 20 | 3008 | Idem | Idem |
| 32 | 3033 | Idem | Idem |
| 25 | 3240 | Idem | Idem |
| 33 | 3400 | Idem | Idem |
| 26 | 3500 | Idem | Idem |
| 34 | 3683 | Idem | Idem |
| 17 | 3833 | Idem | Idem |
| 22 | 3900 | Idem | Idem |
| TOTAL | 86.472 | | |
| FUENTE: A.G.S., Secretaría de Marina-Arsenales, 353 | | | |

Al año siguiente, la Junta del Departamento de El Ferrol remató asiento con Joseph Rogèr, aprobado en 18 de septiembre de 1776. La falta de cumplimiento por parte de Rogèr hizo que el Estado determinase repartir entre ocho ancoreros la fábrica de 54 anclas en septiembre de 1779. Estas anclas con destino a Cádiz, fueron apresadas por los ingleses en el comboy de la Real Compañía de Caracas. Ello hizo que Carlos III determinase encargar a los mismos fabricantes otras 54 áncoras, -de 66 quintales la mayor y de 12 la menor-, en julio de 1780. Pero, conviene reseñarse que les impuso dos condiciones: la primera, que éstas debían entregarse en un plazo de 15 días; y la segunda, que se impondría una multa de 10 reales el quintal a los ancoreros que durante este tiempo trabajasen para los particulares[193].

Las noticias sobre la producción de anclas en Gipuzkoa para los navíos de la Real Armada entre 1780 y 1782 son más bien puntuales. Sabemos que durante la guerra el Rey embargó a Joseph Ignacio de Carrera 26 anclas con el pretexto que habían sido encargadas por D. Pablo Jorge, -vecino de Lisboa-, para las armadas de Portugal, cuando esta Corona no tenía buques que necesitaran anclas de 85 y 89 quintales. Esta circunstancia hizo que las autoridades de Marina pensasen que el verdadero destinatario de estas anclas fuera el mayor enemigo de los Borbones: las flotas de la armada de Inglaterra[194]. Y en diciembre de 1782, el monarca ajustó con Juan Antonio de Guilisasti y otros ancoreros guipuzcoanos la fábrica de 25 anclas grandes. Sus precios fueron desde los 176 reales el quintal de las de 60 quintales, hasta los 205 reales el de las de 90. Mas, entre ellas merece destacarse una: la que Juan Antonio de Egaña labró con toda perfección y resultó ser la mayor hecha en la península; pesó 9560 libras y la Real Hacienda pagó por ella 19.598 reales de vellón[195].

En el quinquenio comprendio entre 1783 y 1785, las ancorerías guipuzcoanos tuvieron una demanda relevante de anclas por parte de la Real Armada. En 1783 se celebró un importante asiento en el Ministerio de Marina de San Sebastián. Por esta contrata Juan Antonio de Guilisasti, -hijo del refutado ancorero Juan Fermín de Guilisasti-, se comprometió a fabricar en

---

193 ENRIQUEZ, J.A.: Op. cit. Y A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3773; y Arsenales-Generalidad, 3708

194 ENRIQUEZ, J.A.: Op. cit.

195 Ibidem.

el espacio de dos años 329 anclas para los departamentos de Cartagena y El Ferrol. Guilisasti fue entregando estas anclas en diferentes remesas de las que tan sólo se conocen dos: la primera de ellas, de 50 unidades el 9 de enero de 1784; y la otra, de 57 el 11 de junio del mismo año[196]. Esta contrata se enfrentó a un contratiempo muy poco usual: el fallecimiento del asentista. Juan Antonio de Guilisasti murió en el verano de 1784 a la edad de 41 años, dejando viuda y seis hijos, -uno de ellos también ancorero y de nombre Juan Fermín como su abuelo-. Sus herederos se comprometieron a seguir adelante con la contrata, pero reclamaron al monarca una pensión que meses atrás había prometido a su difunto padre para alivio de su precaria situación económica. Carlos III, en atención a los méritos de Juan Antonio de Guilisasti, y que para muchos era el "más acreditado y capaz en su profesión", se había comprometido a darle una pensión vitalicia de 16 reales de vellón diarios; o 90.000 reales de vellón. Con esta suma, el ancorero podría saldar sus deudas, -que ascendían a la suma de 60.000 reales-; y comprar una porción de material para continuar la producción de anclas con cierto desahogo[197]. En el momento de su fallecimiento, aún le quedaban por hacer 101 anclas que debían entregarse antes del 6 de agosto de 1785. Sin embargo, sus herederos tan sólo fabricaron 49 anclas para la Armada, y no pudieron completar el asiento porque varias de las áncoras fabricadas se vendieron a particulares[198].

Además de las anclas de la contrata de Guilisasti, los ancoreros guipuzcoanos recibieron otros pedidos de la Real Armada. Entre 1783-84 la Hacienda ordenó la manufactura de 386 anclas, de las que se tiene constancia documental de la entrega de tan sólo 162[199]. En el ejercio de 1784, el Ministro de Marina solicitó para El Ferrol nuevas remesas de áncoras. En el mes de abril de ese año, 143 unidades de 85 quintales las de mayores dimensiones y de 2 las menores; y al mes siguiente, otras 16 anclas, cuyos calibres fueron de los 60 a los 3 quintales[200].

---

196 A.G.M.: Arsenales-Acolpos, 3765; y véase cuadro nº 30

197 Ibídem.

198 Ibídem; A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3772; y A.H.P.G.: 2/1431, escritura de 11 de enero de 1785

199 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3772; y véase cuadro nº 31

200 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3765

Cuadro nº 30: Producción de anclas en Gipuzkoa para el Departamento de Ferrol, 1784

| FECHA DEMANDA | ANCLAS DEMANDADAS | PESO (en quintales) | ANCLAS FABRICADAS | FECHA ENTREGA | OBSERVACIONES |
|---|---|---|---|---|---|
| Desconocida | 50 | Desconocido | 50 | 9 de Enero de 1784 | Elaboradas por Juan Antonio de Gulisasti |
| 19 de mayo de 1784 | 4 | 60 | | | |
| Idem | 1 | 45 | | | |
| Idem | 3 | 35 | | | |
| Idem | 2 | 12 | | | |
| Idem | 3 | 10 | | | |
| Idem | 1 | 3 | | | |
| 15 de Abril de 1784 | 1 | 85 | | | |
| Idem | 1 | 80 | | | |
| Idem | 4 | 72 | | | |
| Idem | 2 | 70 | | | |
| Idem | 4 | 66 | | | |
| Idem | 2 | 65 | | | |
| Idem | 4 | 61 | | | |
| Idem | 6 | 60 | | | |
| Idem | 4 | 56 | | | |
| Idem | 3 | 54 | | | |
| Idem | 2 | 50 | | | |
| Idem | 2 | 48 | | | |
| Idem | 8 | 45 | | | |
| Idem | 2 | 44 | | | |
| Idem | 2 | 42 | | | |
| Idem | 3 | 38 | | | |
| Idem | 2 | 36 | | | |
| Idem | 6 | 35 | | | |
| Idem | 4 | 34 | | | |
| Idem | 4 | 32 | | | |
| Idem | 3 | 30 | | | |
| Idem | 3 | 28 | | | |
| Idem | 2 | 26 | | | |
| 15 de Abril de 1784 | 4 | 25 | | | |
| | 3 | 22 | | | |
| | 6 | 20 | | | |
| | 4 | 18 | | | |
| | 4 | 17 | | | |
| | 2 | 16 | | | |
| | 4 | 15 | | | |
| | 4 | 14 | | | |
| | 4 | 13 | | | |
| | 4 | 12 | | | |
| | 4 | 10 | | | |
| | 2 | 9 | | | |
| | 4 | 8 | | | |
| | 2 | 7 | | | |
| | 2 | 6 | | | |
| | 2 | 5 1/2 | | | |
| | 4 | 3 1/2 | | | |
| | 4 | 2 1/2 | | | |
| | 4 | 2 | | | |
| Desconocida | 57 | Desconocido | 57 | 11 de Junio de 1784 | Elaboradas por Juan Antonio de Gulisasti |

FUENTES: A.G.M., Arsenales Arcopias, 3705

| Cuadro nº 31 : Demanda y producción de anclas para los Departamentos de Marina, 1783-85 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| PESO (Quintales) | Anclas demandadas | Ferrol | Cartagena | Anclas entregadas |
| 85 | 2 | 2 | | 0 |
| 80 | 2 | 2 | | 0 |
| 78 | 5 | 5 | 10 | 2 |
| 72 | 10 | | 10 | 6 |
| 70 | 10 | | 10 | 4 |
| 68 | 10 | 4 | 10 | 3 |
| 66 | 14 | 4 | | 6 |
| 65 | 4 | 4 | 10 | 2 |
| 64 | 14 | | 10 | 8 |
| 62 | 10 | 2 | 10 | 6 |
| 60 | 12 | 3 | | 5 |
| 56 | 3 | | 10 | 1 |
| 55 | 10 | 3 | | 3 |
| 54 | 3 | 2 | 5 | 2 |
| 50 | 7 | 4 | 6 | 4 |
| 45 | 10 | 4 | | 4 |
| 43 | 4 | | | 2 |
| 40 | 6 | | 6 | 5 |
| 38 | 11 | 5 | 6 | 5 |
| 37 | 6 | | 6 | 2 |
| 36 | 6 | | 6 | 1 |
| 35 | 3 | 3 | | 1 |
| 34 | 8 | | 8 | 2 |
| 33 | 4 | 4 | | 2 |
| 32 | 10 | 4 | 6 | 5 |
| 31 | 4 | | 4 | 2 |
| 30 | 2 | 2 | | 0 |
| 28 | 4 | | 4 | 3 |
| 27 | 4 | | 4 | 4 |
| 26 | 6 | | 6 | 4 |
| 25 | 10 | | 10 | 3 |
| 24 | 10 | | 10 | 5 |
| 23 | 10 | | 10 | 3 |
| 22 | 10 | | 10 | 4 |
| 20 | 10 | | 10 | 3 |
| 18 | 7 | | 7 | 5 |
| 15 | 10 | | 10 | 3 |
| 14 | 6 | 4 | 2 | 4 |
| 13 | 10 | | 10 | 4 |
| 12 | 13 | | 13 | 5 |
| 11 | 10 | | 10 | 4 |
| 9 | 19 | 4 | 15 | 7 |
| 8 | 18 | 3 | 15 | 8 |
| 7 | 23 | 6 | 17 | 10 |
| 6 | 2 | 2 | | 0 |
| 5 1/2 | 2 | 2 | | 0 |
| 3 1/2 | 4 | 4 | | 0 |
| 2 1/2 | 4 | 4 | | 0 |
| 2 | 4 | 4 | | 0 |
| TOTAL | 386 | | | 162 |
| Fuente: A.G.M., Arsenales-Acopios, 3772 | | | | |

El Intendente de Marina de San Sebastián Juan Antonio de Enríquez, en su afán por velar por los intereses de la Hacienda y de conseguir las anclas al menor precio posible, remitió una carta a los dueños y arrendadores de las ferrerías y ancorerías de la Provincia en agosto de 1785, en la que les proponía fabricar 3.000 quintales anuales de áncoras para provisión o repuesto de los Reales Arsenales a "precios equitativos". El argumento de su propuesta era que, ni había urgencia de guerra, ni carestía del carbón de piedra y de leña, ni del hierro[200]. Enriquez tomó todas las medidas que juzgó pertinentes en este sentido. El resultado fue una sensible baja del precio de las áncoras a partir de 1786. Los ancoreros posiblemente claudicaron ante las presiones del Intendente por la decadencia que se había iniciado en el sector, tanto por la falta de pedidos de la marina mercante y de los particulares, como por la amenaza de perder la demanda de anclas para la marina de guerra. En consecuencia, reducción de precios y descenso de la producción estuvieron estrechamente relacionados. No obstante, a corto plazo los ancoreros guipuzcoanos no sintieron los efectos inmediatos de la crisis. Entre agosto de 1785 y noviembre de 1788, elaboraron 592 anclas para los tres departamentos de Marina[201].

La manufactura de estas anclas no estuvo exenta de polémica, y por múltiples razones. Por una parte, los asentistas no fueron recibiendo el dinero de las anclas fabricadas en los plazos previstos, por lo que se encontraban sin caudales para pagar las leñas, carbones y hierros para labrar nuevas anclas. En concreto, en noviembre de 1787 los ancoreros pedían el Estado que les pagara los 720.000 reales de vellón que les adeudaba por

---

200 EL Intendente guipuzcoano propuso pagar las anclas de 1 a 10 quintales a 107 reales de vellón el quintal castellano; las de 21 a 30 quintales a 117 reales; las de 31 a 40 quintales a 127; las de 41 a 50 quintales a 143; las de 51 a 60 quintales a 155; las de 61 a 70 quintales a 161; y las anclas grandes de 71 a 85 quintales a 169 reales.

Dos años antes, los precios corrientes que pagaba la Hacienda eran los siguientes: las anclas de 5 a 19 quintales a 109 1/2 reales de vellón el quintal; las de 20 a 29 quintales a 121; las de 30 a 39 a 133; las de 40 a 49 quintales a 151; las de 50 a 59 quintales a 166; las de 60 a 69 reales a 174; y las de 70 o más quintales a 184 quintales. (A.G.G.: JD IM, 2-13-70; y A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3773)

201 A.G.M.: Arsenales-Generalidad, 3708; Arsenales-Acopios, 3777, 3784. Y véanse cuadros números 32,33, 34, 35 y 36

anclas entregadas en 1786[202]. A ello habría que añadirse, que llegó a oídos de los fabricantes la quiebra del departamento de Cádiz, por lo que se negaron a enviar anclas e hierro a esta dependencia de Marina. Al mismo tiempo, asentistas como Sebastián de Labayen y Miguel de Yriarte Belaundía preferían vender sus anclas en Gipuzkoa con dinero en mano. Ante ello, y ante el caos que se avecinaba, la Hacienda optó por admitir a Labayen y Belaundía algunas áncoras que excedían del peso demandado, pero pagándoselas al precio de las anclas de la clase inmediatamente inferior a la pertenecían las fabricadas[203].

Si esta era la queja y el malestar de los asentistas, los Ministros de Marina se lamentaban de los defectos y la mala calidad que tenían muchas de las anclas entregadas. Esto originó en su tiempo una doble polémica. Por una parte, se empezó a discutir sobre la conveniencia de modificar los métodos de fabricación del hierro y de las áncoras. Y por otra, si el empeoramiento de la calidad de las anclas era debido al descenso de sus precios. En lo referente a este última cuestión, el Ministro de Marina Enríquez era de la opinión que el descenso de los precios no debía incidir en la calidad de las anclas porque, según él, con los nuevos precios las ganancias de los asentistas eran del 14%. Y además, como la experiencia había demostrado que con precios exorbitantes los ancoreros no habían labrado anclas mejores, su planteamiento era que

> "si con los precios excesivos no se ha fabricado mejores [anclas], porqué no hemos de procurar los justos, y que por ellos se fabriquen aquí lo mejor que se pueda y sepan estos maestros"[204]

En lo concerniente a la modificación del sistema de fabricación de las anclas, había disparidad de criterios entre los entendidos. Por ello, antes de tomar una postura sobre el asunto, se entregó a los asentistas Belaundía y Labayen una copia en euskera de las disertaciones sobre anclas de Bernoulli, para que no omitiesen nada que pudiera contribuir a la perfección

---

202 El desglose de esta suma era el que sigue: 300.000 reales de vellón por las anclas de Cartagena; 200.000 por las enviadas a El Ferrol; y 232.000 por las labradas para Cádiz. (A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3781)

203 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3777

204 A.G.M.: Arsenales-Generalidad, 3708

de las anclas. También, se pidió a los fabricantes que expusieran su punto de vista sobre esta cuestión. Los ancoreros guipuzcoanos dijeron a Enríquez que pensaban que

> "las anclas inglesas parecen más bonitas por más relucientes en su fierro, y más delicados sus extremos, dudan que sean más sólidas que las nuestras"[205]

y que sus anclas eran de mejor calidad que las inglesas en muchas cosas, entre otras porque:

1. El hierro inglés, tal y como se experimentaba continuamente con los clavos, saltaba por no tener la dulzura del guipuzcoano.

2. Las anclas guipuzconas eran más duraderas que las inglesas porque las astas de las últimas no estaban hechas de tochos

> "sino de catoros o más varras de todo su largo, que puestas en la fragua dentro de las sortijas, o zellos, nunca queda bien caldeado lo interior de los recajos en que después entra en el Agua del Mar y crían mucha roña por dentro, como por fueran"[206]

Estas afirmaciones venían corroboradas por el hecho que los franceses venían a buscar sus anclas a Gipuzkoa, excepto las grandes para Brest y otros puertos que las compraban en Inglaterra. Además, el Jefe de la Escuadra francesa dijo públicamente que

> "en la Armada de Francia no se havía sabido lo que eran buenas Anclas hasta que se empeseron a usar en ellas las de Guipúzcoa, no sólo para sus Navíos mercantes, sino para los del Rey"[207]

Pero quizá el indicio más relevante de la mejor, o cuando menos, igual calidad de las anclas guipuzcoanas respecto a las inglesas, era que los mismos ingleses quisieron comprar en la última guerra 26 anclas de las de 85-89 quintales para los navíos de su Armada. Pero, tal y como se ha explicado, no les fueron vendidas por ser enemigos de la Corona.

---

205 Ibidem.
206 Ibidem.
207 Ibidem.

Si este era el parecer de los fabricantes guipuzcoanos más acreditados[208], otro muy diferente fue el del Teniente de Navío de la Real Armada e Ingeniero Ordinario D. Gerónimo Tavern. Su dictamen era que el sistema de fabricar anclas "por tochos", -empleado en Gipuzkaoa desde 1739-, había sido desechado por otras naciones y sustituído por el "de barras", porque la figura más adecuada de las anclas era la de la "T" y no la forma de cuña. Sin embargo, era consciente que el cambio del sistema de fabricación de anclas entrañaba algunas dificultades. Ello exigía una fuerte inversión, puesto que era necesario remodelar las ferrerías guipuzcoanas y adquirir nuevas máquinas y obradores, porque los mazos, los martinetes y fuelles movidos con energía hidráulicas eran inservibles para el "sistema de barras". Asimismo, sería necesario el adiestramiento de los operarios en el nuevo sistema. En opinión de Tavern, con un poco de ganas y buena voluntad de éstos, ello no debía de suponer ningún obstáculo[209].

Sopesados los informes remitidos por unos y otro, desde la Secretaría de Marina se decidió que los más conducente era continuar con el sistema de los tochos. Mas, para evitar que en el futuro los asentistas enviaran nuevas piezas defectuosas se adoptaron tres medidas:

1. Imponer al fabricante una multa por cada pieza de defeciente calidad o mal labrada[210].

2. Enviar al Inspector para pasara a examinar el trabajo de las ancorerías cuando éstas estaban haciendo las caldas.

3. Remitir a todos los maestros ancoreros una circular en euskera sobre las prevenciones que tenían que tener presentes a la hora de fabricar

---

208 Gerónimo de Goicoechea, Martín Phelipe de Barandiarán, Francisco Ygnacio de Rezabal, Juan Fermín de Guilisasti, Agustín de Goicoechea, Andrés de Goicoechea, Manuel de Egaña y Francisco de Málida.

209 Ibidem.

210 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3784

las áncoras de los navíos de la Real Armada[211].

Hacia 1790, el ritmo de producción de anclas en las ferrerías guipuzcoanas comenzó a descender hasta prácticamente llegar a desaparecer después de 1793, sobre todo, por el inicio de la guerra entre España y Francia; las pequeñas ganancias de los fabricantes que, en algunos casos, se convirtieron en pérdidas; la subida del precio del hierro y de los carbones; y la política de precios del Intendente Juan Antonio de Enríquez. Todo ello tuvo como resultado el cierre de muchas de las oficinas y la decadencia del sector[212]. Y a este respecto nada más elecuentes que las razones que en 1798 se daban para explicar las causas de la crisis

> "(...) porque prescindiendo de que por una parte los apuros de vuestro Real Erario no peralten dar a este ramo el fomento, que en otras ocasiones ha devido a las atenciones de la Real Armada, se halla por otra parte en términos de perderse, por la prohibición con que se halla de su extracción a Potencias aaigas, que en algún modo lo sostenía, y esta misma prohibición estendía al fierro, clavazón, ferretería y ramos al paso que priva su industria y manutención a una infinidad de familias pone cada día en mayor apuro y tenor de su próxima ruina de la Provincia"[213]

En estos años, tan sólo se tiene constancia de la producción de tres remasas de anclas en los obradores guipuzcoanos. La primera de ellas, se hizo en la ferrería de Arrazubía por encargo del donostiarra Sebastián de Urrutia. Por escritura de 21 de julio de 1792, sabemos que José Joaquín de Yturri, -mayordomo de Arrazubía-, le hizo entrega a Urrutia de 10 anclas, hechas con vena de Somorrostro y con peso total de 1.626 libras guipuzcoanas, para ser remitidas a tierras americanas[214]. Tres años más tarde, los fabricantes Miguel de Zatarain y Manuel de Egaña entregaron en el muelle de San Sebastián 56 anclas para los navíos de la Real Armada, la

---

211 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "Normas para la fabricación de anclas en Guipúzcoa con destino a la Real Armada: 1787-1789. Estudio sobre 'Prebencioac, eta adberttenciac, paratzen diranac, Malau trabajatu beardituztenenzatt Ainguraz, Erregueren Armadaracotzat'" *Boletín R.S.B.A.P.*, Año XLVII, Cuadernos 3-4, Donostia-San Sebastián 1991, pp.395-405

212 A.H.P.G.: 3/1439, escritura de 3 de julio de 1790

213 M.N.: Fondo Vargas Ponce (Serie arÁbiga), Ms. 75 bis

214 A.H.P.G.: 2/1420

mayor de 80 quintales y la menor de 8. Los asentistas tuvieron grandes dificultades para liquidar con el Estado la cuenta de esta partida por los problemas que atravesaba el Real Erario[215]. Y finalmente, en marzo de 1798 la compañía de comercio bilbaía *Gordia y Bayo* solicitó al monarca licencia para extraer de Gipuzkoa 140 anclas con destino a Portugal. Los comerciantes conocedores de la prohibición de exportar anclas, indicaron que éstas eran barcos mercantes y no para la Armada lusa; y que con ello lo que pretendían era contribuir al fomento de este ramo manufacturero. No obstante, desconcemos si finalmente el monarca les expidió la licencia oportuna[216].

A modo de conclusión, podría decirse que el Estado con sus importantes pedidos fue, en gran medida, el gran impulsor del sector ancorero guipuzcoano. Y que la falta de pedidos de la Real Hacienda a finales de la centuria, junto con la crisis del sector naval guipuzcoano, y del propio comercio, y la prohibición de exportar anclas, parece que marcaron la ruina primero, y posterior desaparición de una de las actividades manufactureras más representativas de Gipuzkoa durante el XVIII.

215 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3828
216 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3833

Cuadro nº 32: Producción de anclas para la Real Armada, 1785

| PESO (Quintales) | ANCLAS DEMANDADAS | ANCLAS ENTREGADAS | FECHA DEMANDA | FECHA ENTREGA | ANCLAS SIN ENTREGAR |
|---|---|---|---|---|---|
| 85 | 1 | 0 | 1 agosto 1785 | 12 agosto 1785 | 1 |
| 80 | 1 | 1 | | | 0 |
| 72 | 4 | 4 | | | 0 |
| 70 | 3 | 3 | | | 0 |
| 68 | 2 | 2 | | | 0 |
| 66 | 14 | 5 | | | 9 |
| 65 | 1 | 1 | | | 0 |
| 64 | 10 | 0 | | | 3 |
| 61 | 4 | 7 | | | 18 |
| 60 | 20 | 2 | | | 4 |
| 58 | 4 | 0 | | | 3 |
| 56 | 6 | 1 | | | 18 |
| 54 | 19 | 0 | | | 6 |
| 52 | 4 | 1 | | | 14 |
| 50 | 15 | 1 | | | 4 |
| 48 | 5 | 1 | | | 4 |
| 45 | 17 | 1 | | | 16 |
| 42 | 2 | 1 | | | 1 |
| 40 | 13 | 2 | | | 11 |
| 38 | 19 | 9 | | | 10 |
| 36 | 15 | 4 | | | 11 |
| 35 | 13 | 1 | | | 12 |
| 34 | 13 | 1 | | | 12 |
| 33 | 10 | 1 | | | 9 |
| 32 | 14 | 0 | | | 14 |
| 30 | 23 | 2 | | | 21 |
| 28 | 8 | 2 | | | 6 |
| 26 | 4 | 4 | | | 0 |
| 25 | 19 | 3 | | | 16 |
| 24 | 19 | 3 | | | 16 |
| 23 | 12 | 2 | | | 10 |
| 22 | 1 | 1 | | | 0 |
| 21 | 11 | 3 | | | 8 |
| 20 | 11 | 2 | | | 9 |
| 19 | 1 | 0 | | | 1 |
| 18 | 6 | 1 | | | 5 |
| 17 | 20 | 2 | | | 18 |
| 16 | 5 | 0 | | | 0 |
| 15 | 7 | 5 | | | 2 |
| 14 | 31 | 4 | | | 27 |
| 13 | 10 | 4 | | | 6 |
| 12 | 32 | 4 | | | 28 |
| 11 | 9 | 8 | | | 1 |
| 10 | 24 | 2 | | | 22 |
| 9 | 15 | 6 | | | 7 |
| 8 | 3 | 3 | | | 0 |
| 7 | 25 | 5 | | | 20 |
| 6 | 26 | 4 | | | 22 |
| 5 | 24 | 0 | | | 24 |
| 4 | 2 | 0 | | | 2 |
| 3 | 3 | 0 | | | 3 |
| 2 | 4 | 0 | | | 4 |
| TOTAL | 572 | 109 | | | 0 |
| | | | | | 463 |

Fuente: A.G.M., Arsenales-Acopios, 3772

| Cuadro nº 33: Producción para los Departamentos de Marina, 1786 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| PESO (Quintales) | ANCLAS DEMANDADAS | ANCLAS FABRICADAS | ANCLAS QUE FALTAN | ANCLAS QUE SOBRAN | DEPARTAMENTO |
| 60 | 5 | 5 | | | Cádiz |
| 56 | 7 | 0 | 7 | | Idem |
| 54 | 4 | 3 | 1 | | Idem |
| 45 | 9 | 9 | | | Idem |
| 44 | 5 | 6 | | 1 | Idem |
| 38 | 3 | 5 | 2 | 2 | Idem |
| 36 | 3 | 6 | 3 | 3 | Idem |
| 35 | 3 | 5 | 2 | 2 | Idem |
| 32 | 4 | 4 | | | Idem |
| 30 | 6 | 6 | | | Idem |
| 26 | 5 | 7 | | 2 | Idem |
| 25 | 4 | 4 | | | Idem |
| 23 | 2 | 2 | | | Idem |
| 21 | 5 | 7 | | | Idem |
| 20 | 5 | 5 | | | Idem |
| 19 | 1 | 1 | | | Idem |
| 18 | 10 | 10 | | | Idem |
| 17 | 2 | 2 | | | Idem |
| 16 | 12 | 12 | | | Idem |
| 15 | 3 | 3 | | | Idem |
| 14 | 12 | 16 | | 4 | Idem |
| 13 | 11 | 12 | | 1 | Idem |
| 12 | 15 | 18 | | 3 | Idem |
| 7 | 5 | 11 | | 6 | Idem |
| 6 | 7 | 13 | | 6 | Idem |
| 5 | 5 | 6 | | 1 | Idem |
| 4 | 4 | 4 | | | Idem |
| 3 | 5 | 3 | 2 | | Idem |
| 2 | 3 | 1 | 2 | | Idem |
| 1 1/2 | 6 | 0 | 6 | | Idem |
| 85 | 1 | 1 | | | Ferrol |
| 23 | 2 | 2 | | | Cádiz |
| 56 | 7 | 0 | 7 | | Idem |
| 54 | 1 | 0 | 1 | | Idem |
| 3 | 2 | 0 | 2 | | Idem |
| 2 | 2 | 0 | 2 | | Idem |
| 1 1/2 | 6 | 0 | 6 | | Idem |
| 65 | ? | 1 | ? | | Cartagena |
| 56 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 50 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 44 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 57 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 49 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 64 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 88 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 64 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 61 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 49 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 45 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 40 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 22 | ? | 2 | ? | | Idem |
| 68 | ? | 1 | ? | | Ferrol |
| 83 | ? | 1 | ? | | Idem |
| 56 | ? | 6 | ? | | Cádiz |
| 82 | ? | 1 | ? | | Ferrol |
| TOTAL | 186 | 171 | 18 | 33 | |
| M., Arsenales-Acopios, leg. 3777 | | | | | |

| Cuadro nº 34: Producción para los Departamentos de Marina, 1787 | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Nº ANCLA | PESO (Libras) | DEPARTAMENTO | FECHA ENVIO | OBSERVACIONES |
| 430 | 611 | Ferrol | 5 mayo 1787 | Defectuosas en sus arganeos |
| 354 | 749 | Idem | Idem | Idem |
| 431 | 589 | Idem | Idem | Idem |
| 408 | 734 | Idem | Idem | Idem |
| 414 | 1240 | Idem | Idem | Idem |
| 352 | 1267 | Idem | Idem | Idem |
| 406 | 646 | Idem | Idem | Idem |
| 419 | 730 | Idem | Idem | Idem |
| 413 | 723 | Idem | Idem | Idem |
| 343 | 1012 | Idem | Idem | Idem |
| 340 | 687 | Idem | Idem | Idem |
| 397 | 1737 | Idem | Idem | Idem |
| 308 | 718 | Idem | Idem | Idem |
| 306 | 600 | Idem | Idem | Idem |
| 320 | 687 | Idem | Idem | Idem |
| 438 | 4062 | Idem | 28 noviembre 1787 | Defectuosas en sus arganeos, ojos y soldaduras |
| 447 | 2512 | Idem | Idem | Idem |
| 440 | 2562 | Idem | Idem | Idem |
| 441 | 2487 | Idem | Idem | Idem |
| 159 | 386 | Idem | Idem | Idem |
| 432 | 220 | Idem | Idem | Idem |
| 439 | 177 | Idem | Idem | Idem |
| 383 | 177 | Idem | Idem | Idem |
| 442 | 183 | Idem | Idem | Idem |
| 384 | 167 | Idem | Idem | Idem |
| 443 | 159 | Idem | Idem | Idem |
| 189 | 393 | Idem | Idem | Idem |
| 46 anclas | ? | Idem | 28. octubre 1787 | |
| 206 anclas | ? | Cartagena | ? | Para el 29 -10-87 están todas entregadas |
| 12 anclas | ? | Ferrol | 28 noviembre 1787 | Defectuosas en sus arganeos, ojos y soldaduras |
| Fuente: A.G.M., Arsenales-Acopios, 3784 | | | | |

Cuadro nº 35 : Producción anclas para la Real Armada, agosto 1785-noviembre 1788

| PESO (Quintales) | ANCLAS DEMANDADAS | FERROL | CARTAGENA |
|---|---|---|---|
| 88 | 1 | 1 | |
| 83 | 1 | 1 | |
| 82 | 1 | 1 | |
| 78 | 1 | 1 | |
| 76 | 1 | 1 | |
| 74 | 1 | 1 | |
| 73 | 1 | 1 | |
| 71 | 1 | 1 | |
| 70 | 1 | 1 | |
| 69 | 1 | 1 | |
| 68 | 4 | 4 | |
| 67 | 5 | 5 | |
| 66 | 4 | 3 | 1 |
| 65 | 3 | 3 | |
| 64 | 6 | 6 | |
| 63 | 1 | 1 | |
| 61 | 5 | 4 | 1 |
| 60 | 2 | 2 | |
| 59 | 6 | 4 | 2 |
| 58 | 1 | 1 | |
| 57 | 7 | 7 | |
| 55 | 7 | 7 | |
| 54 | 3 | 3 | |
| 53 | 3 | 1 | 2 |
| 52 | 1 | 1 | |
| 51 | 4 | 4 | |
| 50 | 5 | 5 | |
| 49 | 4 | 4 | |
| 47 | 1 | 1 | |
| 46 | 4 | 2 | 2 |
| 45 | 8 | 6 | 2 |
| 44 | 7 | 5 | 2 |
| 43 | 5 | 2 | 3 |
| 42 | 3 | 2 | 1 |
| 41 | 4 | 4 | |
| 40 | 4 | 4 | |
| 39 | 2 | 2 | |
| 38 | 6 | 6 | |
| 37 | 14 | 12 | 2 |
| 36 | 7 | 6 | 1 |
| 35 | 11 | 8 | 3 |
| 34 | 5 | 4 | 1 |
| 33 | 10 | 10 | |
| 32 | 5 | 3 | 2 |
| 31 | 5 | 4 | 1 |
| 30 | 12 | 9 | 3 |
| 29 | 7 | 4 | 3 |
| 28 | 2 | 2 | |
| 27 | 4 | 4 | |
| 26 | 7 | 5 | 2 |
| 25 | 14 | 13 | 1 |
| 24 | 9 | 9 | |
| 23 | 7 | 7 | |
| 22 | 8 | 8 | |
| 21 | 6 | 3 | 3 |
| 20 | 8 | 7 | 1 |
| 19 | 9 | 9 | |
| 18 | 7 | 6 | 1 |
| 17 | 22 | 16 | 6 |
| 16 | 8 | 7 | 1 |
| 15 | 9 | 5 | 4 |
| 14 | 29 | 29 | |
| 13 | 18 | 13 | 5 |
| 12 | 37 | 35 | 2 |
| 11 | 9 | 6 | 3 |
| 10 | 22 | 22 | |
| 9 | 8 | 8 | |
| 8 | 7 | 7 | |
| 7 | 24 | 18 | 6 |
| 6 | 25 | 24 | 1 |
| 5 | 37 | 31 | 6 |
| 4 | 2 | 2 | |
| 3 | 5 | 3 | 2 |
| 2 | 8 | 5 | 3 |
| 1 1/2 | 10 | 10 | |
| TOTAL | 592 | 513 | 79 |

Fuente: A.G.M., Arsenales-Generalidad, 3708

| | Cuadro nº 36: Producción para el Departamento de El Ferrol, 1786-88 | | |
|---|---|---|---|
| Nº ANCLA | PESO (quintales y libras) | FECHA ENTREGA | OBSERVACIONES |
| 493 | 51 quintales y 74 libras | 27 marzo de1788 | Defectuosa en sus arganeos |
| 465 | 38 quintales y 18 libras | Idem | |
| 474 | 37 quintales y 87 libras | Idem | |
| 502 | 37 quintales y 72 libras | Idem | |
| 470 | 35 quintales y 37 libras | Idem | Defectuosa en sus arganeos |
| 481 | 33 quintales y 37 libras | Idem | |
| 471 | 33 quintales y 36 libras | Idem | |
| 488 | 31 quintales y 37 libras | Idem | |
| 473 | 29 quintales y 37 libras | Idem | |
| 472 | 20 quintales y 43 libras | Idem | |
| 456 | 19 quintales y 34 libras | Idem | |
| 505 | 19 quintales y 29 libras | Idem | |
| 495 | 19 quintales y 28 libras | Idem | |
| 451 | 19 quintales y 26 libras | Idem | |
| 482 | 18 quintales | Idem | |
| 328 | 17 quintales y 88 libras | Idem | |
| 494 | 16 quintales y 93 libras | Idem | |
| 496 | 7 quintales y 76 libras | Idem | |
| 487 | 7 quintales y 27 libras | Idem | |
| 486 | 6 quintales y 74 libras | Idem | |
| 485 | 5 quintales y 86 libras | Idem | Defectuosa en sus arganeos |
| 484 | 5 quintales y 86 libras | Idem | |
| 483 | 5 quintales y 70 libras | Idem | |
| 503 | 198 libras | 9 agosto 1786 | Defectuosa en sus arganeos |
| 516 | 197 libras | Idem | Idem |
| 518 | 178 libras | Idem | Idem |
| Fuente: A.G.M., Arsenales-Acopios, 3784 | | | |

### 6.2.2. La clavazón

Otro de los sectores en los que interviene el hierro vasco sobre la construcción naval es el clavetero. A pesar de la modestia de cada pieza considerada individualmente, los clavos tuvieron gran importancia dentro de los productos metálicos utilizados en la fabricación de navíos. Pero éste no fue su único cliente, aunque sí uno de los más relevantes, dada la recuperación y expansión que experimentó la industria naval a lo largo del siglo. Esta diversificación de su producción con la escasa complejidad técnica que tenía la elaboración del clavazón fueron, posiblemente, dos de los factores, que provocaron la dispersión geográfica de las fraguas claveteras por el territorio vasco. Y, quizá, lo que explique el desarrollo que tuvieron estas empresas privadas en el mil setecientos.

Esta manufactura, cuando menos en el siglo XVIII, estuvo caracterizada en la Provincia por dos elementos: a) por desarrollarse preferentemente en zonas de la geografía guipuzcoana en donde no parecía predominar el sector secundario; así, Azpeitia, localidad del interior de la provincia de Gipuzkoa y con un claro predominio del sector primario, fue en el XVIII uno de los centros más destacados en el trabajo de la clavetería. Y b) porque las únidades típicas de producción de esta industria la componían pequeños talleres artesanales y de pequeña entidad, en donde el maestro y algún oficial y aprendiz trabajaban.

#### 6.2.2.1. Breves apuntes sobre la producción

Las fraguas claveteras de la Provincia llegaron satisfacer casi todas, por no decir todas, las necesidades del sector naval guipuzcoano y un porcentaje notable de las de la Real Armada e Indias. ello se debió, en parte, a que los asentistas intentaron recurrir preferentemente a Gipuzkoa y Navarra, evitando Bizkaia debido a que el precio del clavazón era un 20% más caros[217].

---

217 MERINO NAVARRO, J.P.: Op. cit., p. 302

No se ha podido constatar en las fuentes documentales originales consultadas cifras exactas de la evolución de la producción de clavos a lo largo del XVIII. Pero, unas veces por noticias puntuales, y otras, por referencias indirectas, se puede aventurar la evolución de la producción clavetera.

La industria clavetera, tal y como señala Lutgardo García, parece que no estaba en crisis a finales del siglo XVII: más del 37% del total del clavazón vasco exportado a Indias entre los años 1650-1700 se envió en el decenio de los noventa[218]. Este dato, además, se corrobora con el hecho que en Azpeitia esta industria registró su mayor actividad en la primera década del siglo. En este decenio, fue cuando en el centro azpeitiarra hubo un mayor número de fraguas claveteras, mayores y menores, en actividad; cuando más mano de obra se contrató; y cuando más pedidos se registraron. Si bien Azpeitia inauguró el nuevo siglo con tan sólo dos talleres de clavazón en actividad, -los de Domingo de Urquina y Antonio de Gorostizu-, a partir de 1702 el número de claveterías comenzó a crecer, tímidamente hasta 1704, pero espectacularmente a partir de 1705, iniciándose así una de los períodos de mayor prosperidad para las claveterías de Azpeitia. En el quinquenio comprendido entre 1705-10 estuvieron trabajado en Azpetia de 8 a 10 claveterías y consecuentemente, se elevó el número de maestros, oficiales y claveteros empleados[219].

Los contratos de producción de clavazón son otro indicador de la pujanza de este ramo manufacturero. Las escrituras sobre demanda o ajuste de cuentas de clavos son muy puntuales en el siglo XVIII, pero una buena parte de ellas se firmaron en la primera década del siglo. Cabe reseñarse, que no existió un modelo único de contrato y que las condiciones contempladas en unos y otros presentaron sensibles diferencias. El primero de estos documentos data del verano de 1701 y es una certificación notarial para el envío de una partida de clavazón hasta Sevilla. Esta escritura tan sólo nos aporta tres

---

218 En la segunda mitad del siglo XVII se exportaron a América un total de 11.645 cajas de clavazones. Estas exportaciones tenían como destinos Tierra Firme (61%), Nueva España (24%), Honduras, Cuba, Buenos Aires y Venezuela. (GARCIA FUENTES, Lutgardo: *El comercio español con América (1650-1700)*. Diputación Provincial de Sevilla-Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla 1980, p. 276)

219 Véanse cuadros números 40 y 41

datos, pero todos ellos de gran interés:

a. En primer término, las partes interesadas en el contrato. Sabemos que el remitente era el azpeitiarra Juan Antonio de Erquicia; y el destinatario Antonio de Alzaja, residente en Sevilla.

b. La naturaleza y volumen de la mercancía. Erquicia remitó 95 cajoncillos de herraje, clavos y hachas. Pero, quizá lo de mayor valor para nuestro estudio sea que viene especificado la cantidad y tipología de clavazón contenido en las cajas: 262 millares de "clavo motro de demasía"; y 104 millares de "clavo llano" y 18 libras el millar.

c. Y finalmente el destino final del producto: Cartagena de Portobelo[220]

El siguiente documento data de 1702 y tiene un carácter totalmente diferente al anterior. Se trata de un convenio firmado entre un maestro clavetero, Roque de Gorostizu, y el propietario de una clavetería, Pedro de Olarte. Por el sabemos, al igual que acontecía en los contratos de construcción de navíos, que para la producción de una partida de clavazón en ocasiones, además del sufragio de los honorarios del fabricante, el cliente era el encargado de proporcionarle el hierro necesario para ello. En este caso, Roque de Gorostizu tenía que fabricar 100 millares de clavos "motros", "dados" y de "herrar"[221], al precio de 30 reales de plata el quintal; y los 13 quintales de hierro que para ello necesitaba tenía que dárselos Pedro de Olarte[222]. Esta no sería la única escritura de estas características que firmaría Pedro de Olarte en estos años. En efecto, en noviembre de 1707, acordó con el oficial clavetero Joseph de Larralde darle 21 quintales de hierro para que se los redujera a clavazón, al mismo precio de 30 reales de plata el quintal, de diversas variedades y calibres[223]. Otro acuerdo de

---

220 A.H.P.G.: 2/483, escritura de 4 de julio de 1701

221 El clavo motro y el de herrar de 14 libras; y el dado de 13.

222 A.H.P.G.: 3/517, escritura de 28 de agosto de 1702

223 Tenía que labrarle un quintal para 100 millares de clavo "motro" de 14 libras; un quintal para 100 millares de clavo "dado" de 14 libras; otro para 7 millares de clavo "llano" de 14 libras; y los 18 quintales restantes, para hacer 100 millares de la variedad de "ala de mosca" (A.H.P.G.: 2/536, escritura de 27 de noviembre de 1707

similares características fue el que el clavetero Domingo de Urquina cerró con su convecino Ignacio de Echeverría. Por la escritura de ajustamiento de cuentas de 23 de abril de 1703, se tiene constancia que Urquina había percibido 176 escudos de plata por la labra de 7 quintales de hierro, pero que todavía le quedaban por fabricar 60 millares de clavos "dado" y una cantidad de hierro sin especificar[224].

Los convenios más importantes para la producción de clavetería los firmó el alcalde ordinario de Azpetitia Juan Antonio de Erquicia en los años 1706 y 1707 con el maestro Gregorio de Pressa y el oficial Baltasar de Salazar. Las condiciones y calidades contempladas en una y otra escritura, fueron básicamente las mismas. Cada uno de estos claveteros debía de labrar a Erquicia 100 quintales de hierro anuales, Pressa por espacio de 4 años y Baltasar de 8; y tenían la obligación de entregarlos en la lonja de Bedua. Por su parte Erquicia, proporcionaría a uno y otro todo el hierro que necesitasen para tal trabajo. Posiblemente, las mayores diferencias entre ambos contratos estén en las variedades de clavos que debían de manufacturar cada uno de los claveteros. Mientras que Gregorio de Pressa tan sólo tenía que fabricar 100 millares de clavo "motro" de 14 libras al precio de 29 reales de plata el quintal; y otros de 100 millares de clavo "dado" de a 13 libras. Salazar, además de ello, tenía que hacer clavos "llanos: 7.500 de a 14 libras el quintal; y 6 millares de a 18 libras, al precio de 30 reales de plata el quintal[225].

A partir de esta fecha, la actividad de los obradores de Azpeitia descenderá bruscamente hasta 1722, año en el que se inicia una pequeña recuperación del sector que se mantendrá hasta 1728. En esta época, muchas de las claveterías tuvieron que cerrar sus puertas dado que tan sólo hubo trabajo para dos, o a lo sumo, tres de estas factorías. Esto tuvo una incidencia muy negativa en la maestranza porque fueron muy pocos los maestros que suscribieron nuevos contratos con sus oficiales y aprendices, o con otros profesionales del ramo. Ello explica que en este período tan sólo

---

224 Desconocemos la cantidad total de hierro a labrar, tan sólo sabemos que tenía que entregarla 2 quintales a la semana. Asimismo, no sabemos el monto total de la cuenta, pero el precio convenido para el clavazón fue de un escudo el millar. (A.H.P.G.: 2/483, escritura de 23 de abril de 1703)

225 A.H.P.G.: 2/, 482, 485, 488

se tenga constancia de la realización de diez contrataciones, que fueron:

a. En 1710, Pedro de Olarte contrató a un aprendiz por espacio de un año y a un oficial por espacio de dos. El aprendiz era Francisco de Presa y por su trabajo Olarte le daría 6 ducados de vellón, un cordobán[226] y un par de zapatos[227]. Por su parte, el oficial vergarés Agustín de Presa sirvió a Olarte a cambio de un salario diario de dos reales y medio de vellón, o tres en el caso que viniera acompañado por su mujer; y una placería de dos reales "de a ocho el año"[228].

b. El 12 de febrero de 1713 el maestro clavetero Domingo de Echeverría empleó por tres años al aprendiz Pedro de Lopetegui en unas condiciones muy similares a las cotempladas en las escritura de aprendizaje anterior. Lopetegui percibiría por su trabajo 300 reales de vellón, tres pares de zapatos y una *obrera*[229].

c. A partir de marzo de 1716 el maestro Juan Antonio de Gorostizu comenzó a contar en su fragua con la ayuda de un nuevo aprendiz: Christobal de Alberdi. Las condiciones laborales acordadas en el convenio de aprendizaje fueron un tanto mejores que en los dos casos precedentes. En unos años díficiles y de estancamiento para el sector, Alberdi fue contratado por espacio de tres años y con una remuneración algo mejor: 30 ducados, el sustento y la manutención, tres pares de zapatos, 3 *obreras*, una camisa, y un calzón y una casaca de paño[230].

d. Roque de Gorostizu fue el único maestro que en estos años firmó dos convenios con un mismo oficial. En efecto, en 1713 empleó para cuatro años al oficial azpeitiarra Miguel de Gurruchaga. Expirada esta escritura, cerró otro acuerdo para que le sirviera por otros tres años más, pero parece ser que en unas condiciones económicas bastante mejores. A diferencia de otros conciertos laborales firmados por estos años, el salario estipulado no sería fijo sino que iría aumentando

---

226 Piel curtida de macho cabrio o de cabra
227 A.H.P.G.: 2/253, escritura de 27 de marzo de 1710
228 Ibidem, escritura de 13 de julio de 1710
229 A.H.P.G.: 2/524
230 A.H.P.G.; 2/490, escritura de 26 de marzo de 1716

progresivamente cada año. Así, en el primer año se le pagaría un real de vellón diario; en el segundo, un real de plata; y en el último, el salario más alto contemplado para su categoría profesional dentro del gremio de los claveteros[231].

Finalizado este contrato en 1720, todo indica que el maestro Roque de Gorostizu no volvió a tener a Gurruchaga como oficial en su clavetería, aunque se desconocen las causas y razones de ello. Esta circunstancia parece que fue lo que motivó la contratación del oficial vizcaíno Juan de Abásolo por espacio de un año y en unas condiciones económicas un tanto diferentes a las de Gurruchaga: 2 reales y medio de vellón al día de salario, además de un vestido de paño[232].

e. Y por último, en los meses de 1721 se firmaron tres convenios entre tres oficiales y otros tantos maestros, pero con una retribución económica distinta para cada uno de los casos. El primero de estos acuerdos se celebró en la segunda quincena de abril entre el maestro Joaquín de Anduaga y el azcoitiarra Juan de Zabala. La contratación era para tres años y en los dos primeros percibiría un salario de un real de plata diario; y en el último, la misma cantidad que se le pagaba a otros oficiales[233]. El segundo concierto se firmó unos días después entre el clavetero Ignacio de Echeverría y el oficial Bauptista de Egaña. Este contrato fue con creces el que mejor remuneración contemplaba para el oficial: Egaña tenía durante los dos años de trabajo el salario de 3 reales al día; el maestro le proporcionaba su sustento y limpieza; y además, percibía una *adeala* de 8 escudos[234]. Y el último, acuerdo se firmó en el mes de octubre. Por él, el maestro Francisco de Urquina contrataba al oficial Diego de Betolaza para dos años con el sueldo de un real de plata al día durante el primer año, y dos de vellón en el segundo; así como el sustento y limpieza necesarias[235].

---

231 A.H.P.O.: 3/490, escritura de 17 de enero de 1717
232 A.H.P.O.: 2/346, escritura de 1 de julio de 1720
233 A.H.P.O.: 2/347, escritura de 21 de abril de 1721
234 Ibidem, escritura de 17 de mayo de 1721
235 Ibidem, escritura de 6 de octubre de 1721

Además, estos convenios resultan ilustrativos para constatar que durante estos años no hubo ningún maestro que monopolizara la producción del clavazón en Azpeitia, sino que, en líneas generales, estuvo repartida entre los distintos talleres claveteros de la localidad. Ello explica que, salvo en el caso del obrador regido por Roque de Gorostizu que estuvo en actividad casi ininterrumpidamente entre 1713 y 1721, estas factorías trabajaran tan sólo temporalmente; y que ante la falta de pedidos los operarios dedicaran más tiempo que nunca a las tareas en el campo. Con ello el poder adquisitivo de estos profesionales disminuyó notablemente y algunos claveteros, como Antonio de Gorostizu, se vieron en la necesidad de saldar sus deudas entregando su equivalente en clavazón[236]. Además, tal y como hemos visto, las relaciones contractuales derivadas de los convenios y acuerdos laborales nos delatan una organización gremial bastante endeble en este ramo productivo, en donde el maestro aparece como verdadero artífice de su trabajo, y es quien impone sus condiciones laborales.

En el sexenio comprendido entre 1722 y 1728 la manufactura del clavazón experimentó una pequeña recuperación que se materializó en:

a. La contratación de un nada desdeñable número de operarios, -todos ellos oficiales-.

b. La reapertura de algunas de las antiguas claveterías, -como por ejemplo las de Ignacio de Querejeta y Domingo de Echeverría-.

c. Y sobre todo, la inaguración de otras nuevas que de alguna significó el relevo generacional en este ramo productivo. Entre éstas caben mencionarse las de: Juanchín de Anduaga, Asencio de Gorostizu, Bartolomé de Acharán y Joseph de Urrutia, entre otras[237].

Desde 1728, el ritmo de producción de clavazón en los obradores de

---

236 En 1711, el maestro Antonio de Gorostizu tenía una deuda de 139 reales de vellón con el también clavetero Ignacio de Querejeta. Ante la imposibilidad de poder liquidar su deuda en numerario, llegaron al acuerdo de hacerlo entregando su equivalente en clavo de "herrar". Además, estipularon de antemano el valor del millar en 10 reales de vellón. (A.H.P.O.: 1/488)

237 Véanse cuadros números 40 y 41

Azpeitia y en el resto de la Provincia se mantendrá sin apenas oscilaciones hasta 1782, fecha que marca el comienzo de una nueva crisis en el sector. Sin embargo, en estos años se produce un notable cambio cualitativo en el mercado al que iba a parar esta producción: el mercado local y regional pierde parte del protagonismo y peso específico en favor del mercado nacional y las colonias americanas. Uno de los grandes artífices de ello fue el Estado con sus pedidos para los navíos que se construían en los departamentos de Marina, tanto peninsulares como en el de La Habana. Así, nos encontramos que Felipe V firmó un asiento con la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1737 para que remitiera hasta Cádiz el hierro, herrajes, cabillería, y clavazón para los dos navíos de 60 ó 70 cañones que iban a construirse en el Real Astillero de La Habana. La Real Compañía remitió estos materiales en varias remesas entre los meses de septiembre de 1737 y marzo de 1738. En la primera de ellas, iban 760 quintales de "clavazón de peso" y 283 millares de "clavos de cuenta". La segunda se envió a Cádiz en el navío *Juana María* al mando del capitán Dⁿ Carlos Dubroc en el mes de noviembre, y fueron embarcadas 493 cajas de "clavazón de peso" que contenían 848 quintales y 71 libras; y 66 cajas con 287.783 "clavos de cuenta". Y la última partida con 1.217 quintales y 7 libras de "clavazón de peso" y 347.040 "clavos de cuenta" salió de San Sebastián a bordo del *Juana María* en marzo de 1738[238].

238 A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales 308

Cuadro nº 37: Relación de la clavetería remitida a La Habana en septiembre de 1737

Clavazón de peso

| | | |
|---|---|---|
| 66 | quintales de..... | 8 pulgadas de largo |
| 60 | Idem de..... | 10 |
| 34 | Idem de..... | 11 |
| 14 | Idem de..... | 12 |
| 192 | Idem de..... | 13 |
| 105 | Idem de..... | 14 |
| 289 | Idem de..... | 15 |
| 760 | | |

Clavos de cuenta

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 59 | millares de alfaxia de | 4 | pulgadas | y 6 líneas de largo y pesa 66$^{te}$ cast. | |
| 30 | idem de barrote de | 4 | " | | 53 |
| 24 | idem de entablar de | 3 | " | y 6 | 30 |
| 16 | idem de medio entablar de | 3 | " | y 1 | 22 |
| 50 | idem de tillado 1/2 ala de mosca de | 1 | " | y 8 | 10 |
| 24 | idem de medio tillado de | 1 | " | y 5 | 7 |
| 32 | idem de tachuela de | 6 | " | | 2 |
| 20 | idem de esteperole de | 11 | " | | 14 |
| 16 | idem clavos de bota de | 1 | " | y 9 1/2 | 5 |
| 12 | idem de falca de | 2 | " | y 8 | 18 |

FUENTE: A.G.S., Secretaría de Marina-Arsenales 308

Cuadro nº 38: Relación de la clavetería remitida para La Habana en noviembre de 1737

Clavazón de peso

| CAJAS | QUINTALES | LIBRAS | PULGADAS DE LARGO |
|---|---|---|---|
| 190 | 323 | 74 | 15 |
| 57 | 101 | 76 | 14 |
| 103 | 194 | 54 | 13 |
| 7 | 11 | 90 | 12 |
| 29 | 49 | 26 | 11 |
| 16 | 26 | 35 | 10 |
| 15 | 21 | 56 | 9 |
| 45 | 67 | 20 | 8 |
| 31 | 53 | 40 | 7 |
| 493 | 848 | 71 | |

Cavazón de cuenta

| CAJAS | MILLARES | CLAVOS | VARIEDAD | LIBRAS EL MILLAR |
|---|---|---|---|---|
| 33 | 59 | 750 | alfajía | 66 |
| 14 | 32 | 333 | barrote | 53 |
| 6 | 24 | | entablar | 30 |
| 3 | 16 | | de medio entablar | 28 |
| 2 | 11 | 900 | falca | 18 |
| 3 | 50 | 500 | tillado ala de mosca | 10 |
| 1 | 15 | | bota | 5 |
| 1 | 24 | | medio tillado | 7 |
| 1 | 32 | | de tachuela | 2 |
| 2 | 23 | 300 | de estopeles | 14 |
| 66 | 287 | 783 | | |

FUENTE: A.G.S., Secretaría de Marina-Arsenales 303

Cuadro nº 39: Relación de la clavetería remitida a La Habana en marzo de 1738

Clavazón de peso

| CAJAS | QUINTALES | LIBRAS | PULGADAS DE LARGO |
|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 23 | 20 |
| 13 | 21 | 35 | 19 |
| 3 | 5 | 1 | 18 |
| 22 | 54 | 77 | 17 |
| 21 | 35 | 23 | 16 |
| 192 | 335 | 70 | 15 |
| 96 | 167 | 14 | 14 |
| 193 | 360 | 84 | 13 |
| 9 | 16 | 17 | 12 |
| 8 | 12 | 81 | 11 |
| 78 | 129 | 18 | 10 |
| 7 | 11 | 18 | 9 |
| 27 | 47 | 40 | 8 |
| 11 | 17 | 95 | 6 |
| 691 | 1317 | 7 | |

Clavazón de peso

| CAJAS | MILLARES | CLAVOS | VARIEDAD | LIBRAS EL MILLAR |
|---|---|---|---|---|
| 64 | 121 | 196 | de alfajía | 66 |
| 12 | 27 | 264 | de barrote | 55 |
| 6 | 24 | | de entablar | 30 |
| 3 | 16 | | de medio entablar | 22 |
| 3 | 12 | 166 | de falca | 18 |
| 2 | 20 | | de estoperoles | 13 1/2 |
| 2 | 27 | 470 | de tillado de cabeza | 8 1/2 |
| 1 | 25 | 944 | de tillado ala de mosca | 9 |
| 1 | 25 | | de medio tillado | 7 |
| 1 | 16 | | de bota | 5 |
| 1 | 32 | | de tachuela | 2 1/4 |

FUENTE: A.G.S., Secretaría de Marina-Arsenales 208

Entre 1779-83 la guerra hispanofrancesa contra Inglaterra, tal y como hemos visto, puso en peligro la política y programa naval borbónico ante las dificultades que hacía para transportar el maderamen y demás pertrechos hasta El Ferrol. Ello hizo, que varias remesas de clavazón fabricadas en las ferrerías guipuzcoanas para este Departamento tuvieran como destino los astilleros guipuzcoanos de Santa Catalina y del Barrio Vizcaya. Las fuentes documentales no recogen el monto total de clavetería empleada en los cuatro navíos que Carlos III ordenó fabricar en estas gradas, -*San Román*, *La Flecha*, *San Fermín* y *San Sebastián*-, pero conocemos las variedades utilizadas en estas unidades. Para la balandra *Flecha* se emplearon 7 clases de clavazón,: cavillas redondas y cuadradas; clavos para cintas; clavos de 7, 6, 5, 4 y 3 pulgadas; y clavos de ala de mosca de dos pulgadas y media[239]. Los clavos utilizados para la fábrica del paquebot *San Román* parece que fueron entregados en dos remesas. De la primera tan sólo sabemos que su valor ascendió a la suma de 3.054 Reales de vellón; y la segunda, fue de 985 quintales y medio, y un importe de 608 reales y 6 maravedíes[240]. Por lo que respecta a las dos últimas unidades, se requirió un abanico más amplio de clavazón, en concreto: clavos de cuenta menor de 5 pulgadas; de alfangía de 4 pulgadas y media; de barrote de 4 pulgadas; y clavos de 5 a 14 pulgadas[241].

Otro de los mercados del clavazón guipuzcoano eran las colonias americanas. Sin embargo, en este período la comercialización de este producto en ocasiones resultó harto difícil. Esta fue la tesitura en la que se encontró el gaditano Juan Sanez hacia 1740. Pedro de Arambide le entregó 9 "zerones" de clavazón para que se los vendiese en Cartagena de Indias. Esta remesa no pudo comercializarse a precios competitivos, sino que le ofrecieron precios muy inferiores a su valor de costo. Ante ello, Saenz hizo una última intentona y llevó este clavazón a La Habana, pero ocurrió otro tanto de lo mismo. A tenor de lo acontecido, Saenz optó por devolver estas remesas a Aramburu[242].

---

239 A.G.S.: Secretaría de Marina-Arsenales, 363
240 A.G.M.: Arsenales-Construcción, 3764
241 Ibidem.
242 A.H.P.G.: 3/2537, escritura de 25 de agosto de 1741

El final de la fábrica de los dos últimos navíos de guerra para la Real Armada en los astilleros de Pasajes coincidió con el inicio de la recesión de las claveterías de Azpeitia, y parece ser que también con las del resto de la Provincia. Desde este momento comienzó un lento pero progresivo descenso de la demanda, que prácticamente llegó a desaparecer al finalizar el siglo. Esta crisis se materializó en el cese de la contratación laboral y en la interrumpción de los arrendamientos de las fraguas claveteras a partir de 1796. A estos males habría que añadírsele la importante deuda que tenía pendiente la Real Hacienda con los claveteros y que rondaba por el medio millón de reales[243].

Cuadro nº 40: Claveterías de Azpeitia, 1700-1799

| AÑO | Nº CLAVETERIAS | PERSONAS QUE LAS DIRIGEN |
|---|---|---|
| 1700 | 2 | D. de Urquina, A. de Gorostizu |
| 1701 | 2 | A. de Gorostizu, D. de Urquina |
| 1702 | 3 | A. de Gorostizu, R. de Gorostizu, R. de Gorostizu |
| 1703 | 5 | Frco. de Echeverría, A. de Gorostizu, D. de Urquina, I. Larralde, G. Presa |
| 1704 | 6 | Mª I. Alberdi, Fco. Salazar, A. de Gorostizu, Frco. de Echeverría, G. Presa, D. de Urquidi |
| 1705 | 9 | A. Gorostizu, Frco. de Echeverría, P. de Olarte R. de Eguea, Frco. de Salazar, I. de Querejeta I. de Larralde, D. de Urquina, R. de Gorostizu |
| 1706 | 10 | R. de Gorostizu, A. de Gorostizu, R. de Eguea I. de Larralde, P. de Olarte, I. de Querejeta Frco. de Salazar, Frco. de Echeverría, P. de Larralde, J.A. Erquicia |
| 1707 | 8 | A. de Gorostizu, P. de Olarte, I. de Querejeta Frco. de Echeverría, D. de Urquina, R. de Eguea R. de Gorostizu, I. de Larralde |
| 1708 | 10 | R. de Gorostizu, J. Anduaga, A. de Gorostizu, F. Salazar, I. de Querejeta, I. de Larralde B. de Salazar, D.de Urquina, P. de Olarte Frco. de Echeverría |
| 1709 | 9 | I. de Querejeta, Frco. de Echeverría, B. de Salazar, R. de Gorostegui, D. de Urquina I. de Larralde, F. de Salazar, R. de Gorostizu J.A. de Anduaga |

243 En concreto, por las partidas remitidas al departamento de El Ferrol les debía 242.664 reales y 33 maravedíes; y por las entregadas para Cartagena y Mahón 191.807 reales y 33 maravedíes, lo que hacía un total de 434.472 reales y 32 maravedíes (A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3828)

| | | |
|---|---|---|
| 1710 | 8 | P. de Olarte, Fco. de Echeverria, |
| | | R. de Gorostegui, D. de Urquina |
| | | Frco. de Salazar, J. de Anduaga, |
| | | R. de Gorostizu, I. de Querejeta |
| 1711 | 4 | P. de Olarte, Frco. de Echeverria, |
| | | R. de Gorostegui, R. de Gorostizu |
| 1713 | 1 | J. de Alotegui |
| 1714 | 2 | R. de Gorostizu, D. de Echeverría |
| 1715 | 2 | R. de Gorostizu, D. de Echeverría, |
| 1716 | 2 | A. de Gorostizu, R. de Gorostizu |
| 1717 | 2 | R. de Gorostizu, A. de Gorostizu |
| 1718 | 2 | A. de Gorostizu, R. de Gorostizu |
| 1719 | 1 | R.de Gorostizu |
| 1720 | 1 | R. de Gorostizu |
| 1721 | 3 | J. Anduaga, I. de Echeverria, Frco. de Urquina |
| 1722 | 3 | D. Echeverria, J. Anduaga, Frco. de Urquina |
| 1723 | 2 | D. de Echeverria,J. de Anduaga, |
| 1724 | 1 | D. Echeverria |
| 1725 | 2 | D. de Echeverria, J. de Anduaga |
| 1726 | 4 | Asencio Gorostizu, A. Byzaguirre, |
| | | Y. de Querejeta, J. de Anduaga |
| 1727 | 7 | B. de Acharán, J. de Abadia, I. de Larraide |
| | | J. de Urrutia, I. de Querejeta, A de Byzaguirre |
| | | Asencio Gorostizu |
| 1728 | 4 | J. de Abadía, B. de Acharan, I. de Querejeta |
| | | J. de Urrutia |
| 1729 | 1 | I. de Querejeta |
| 1730 | 1 | I. de Larraide |
| 1731 | 3 | Frco. de Urquina, A. de Gorostizu, |
| | | M. de Aguirre |
| 1732 | 1 | A. de Gorostizu |
| 1733 | 1 | J. de Anduaga |
| 1734 | 3 | M. de Eznaola, J. de Anduaga, Asencio Gorostizu |
| 1744 | 2 | J. de Urrutia, A. de Gorostizu |
| 1745 | 2 | A. de Gorostizu, P. de Urrutia |
| 1746 | 2 | D. de Barrena, A. de Gorostizu |
| 1747 | 2 | A. Gorostizu (menor), J. de Echeverria-Abaitua |
| 1748 | 3 | A. de Gorostizu, D. de Barrena, C. de Elorza |
| 1749 | 2 | A. Gorostizu (menor), D. de Barrena |
| 1750 | 2 | A. de Gorostizu, D. de Barrena |
| 1751 | 1 | A. de Gorostizu |
| 1752 | 1 | D. de Larraide |
| 1759 | 2 | B. de Acharan, D. de Larraide |
| 1760 | 1 | B. de Acharan |
| 1761 | 1 | D. de Urrutia |
| 1763 | 1 | A. de Gorostizu |
| 1766 | 1 | A. de Gorostizu |
| 1767 | 1 | A. de Gorostizu (menor) |
| 1768 | 2 | R.J. de Yñarra, A. de Gorostizu (mayor) |
| 1769 | 2 | R.J. de Yñarra, Frco. de Gorostizu |
| 1770 | 4 | M. de Bisaguirre, Frco. de Gorostizu |
| | | A.. de Echalecu, J. de Iñarra |
| 1771 | 3 | Frco. de Gorostizu, M. de Byzaguirre, |
| | | A. Echelecu |
| 1772 | 3 | D. de echeverria, I. de Olarte, D. de Amenabar |

| | | |
|---|---|---|
| 1773 | 2 | I.de Segura, I. de Olarte |
| 1774 | 2 | I. de Olarte, J. de Aldecoa |
| 1775 | 2 | J. de Aldecocea, I. de Olarte |
| 1782 | 2 | M. de Uribe, J. de Aldecoa, |
| 1783 | 1 | Marco de Uribe |
| 1784 | 1 | Marco de Uribe |
| 1785 | 1 | J. de Echegarai |
| 1786 | 1 | O. de Cortazcia |
| 1789 | 3 | J.A. de Altube, P.A. de Altube, V. de Jáuregui- A. de Altube |
| 1790 | 1 | Jaúregui-Arruti |
| 1795 | 1 | M.A. de Achelecu |
| 1796 | 2 | Fco. de Adrián-Mª Ignacia de Urrutia, A. Achelecu |

FUENTE: A.H.P.G.

Cuadro nº 41: Operarios empleados en las fraguas claveteras de Azpeitia, 1700-1799

| AÑO | MAESTROS | OFICIALES | APRENDICES |
|---|---|---|---|
| 1700 | 2 | 2 | 0 |
| 1701 | 2 | 3 | 1 |
| 1702 | 3 | 5 | 1 |
| 1703 | 6 | 5 | 4 |
| 1704 | 6 | 5 | 6 |
| 1705 | 7 | 9 | 6 |
| 1706 | 10 | 15 | 4 |
| 1707 | 7 | 14 | 7 |
| 1708 | 11 | 21 | 9 |
| 1709 | 9 | 14 | 7 |
| 1710 | 7 | 8 | 5 |
| 1711 | 2 | 3 | 2 |
| 1713 | 1 | 0 | 1 |
| 1714 | 1 | 1 | 1 |
| 1715 | 0 | 1 | 1 |
| 1716 | 1 | 1 | 1 |
| 1717 | 2 | 2 | 1 |
| 1718 | 2 | 1 | 1 |
| 1719 | 1 | 1 | 0 |
| 1720 | 1 | 1 | 0 |
| 1721 | 2 | 4 | 0 |
| 1722 | 2 | 6 | 0 |
| 1723 | 1 | 4 | 0 |
| 1724 | 0 | 1 | 0 |
| 1725 | 1 | 2 | 0 |
| 1726 | 2 | 5 | 0 |
| 1727 | 4 | 9 | 1 |
| 1728 | 4 | 6 | 0 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1729 | 1 | 1 | 0 |
| 1730 | 1 | 1 | 0 |
| 1731 | 3 | 2 | 0 |
| 1732 | 0 | 1 | 0 |
| 1735 | 0 | 1 | 0 |
| 1744 | 1 | 1 | 0 |
| 1745 | 1 | 1 | 1 |
| 1746 | 0 | 1 | 1 |
| 1747 | 1 | 3 | 1 |
| 1748 | 2 | 0 | 2 |
| 1749 | 1 | 2 | 0 |
| 1750 | 2 | 3 | 0 |
| 1751 | 1 | 2 | 0 |
| 1752 | 0 | 1 | 0 |
| 1759 | 1 | 2 | 0 |
| 1760 | 0 | 1 | 0 |
| 1761 | 1 | 1 | 0 |
| 1765 | 1 | 2 | 0 |
| 1766 | 1 | 4 | 0 |
| 1767 | 1 | 3 | 0 |
| 1768 | 2 | 3 | 0 |
| 1769 | 2 | 3 | 0 |
| 1770 | 2 | 4 | 1 |
| 1771 | 2 | 4 | 0 |
| 1772 | 3 | 4 | 0 |
| 1773 | 2 | 2 | 0 |
| 1774 | 2 | 0 | 2 |
| 1775 | 2 | 0 | 2 |
| 1782 | 0 | 3 | 0 |
| 1783 | 0 | 1 | 0 |
| 1784 | 0 | 1 | 0 |
| 1785 | 1 | 0 | 1 |
| 1786 | 0 | 2 | 0 |
| 1789 | 0 | 1 | 0 |
| 1790 | 0 | 1 | 0 |
| 1793 | 0 | 3 | 0 |
| 1795 | 0 | 2 | 0 |
| 1796 | 0 | 3 | 0 |

---

FUENTE: ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "Manufacturas generadas por el sector naval guipuzcoano en el siglo XVIII"

### 6.2.2.2. Las fanderías y su aplicación en la fabricación del clavazón

El establecimiento de las fanderías en el País Vasco fue la apuesta industrial de unos pocos empresarios para producir hierro competitivo con el europeo tanto en la calidad como en el precio. Gipuzkoa contó con dos de estos establecimientos: la de Iraeta (Cestona) en donde se fabricaban frascos de hierro para el Estado con destino al transporte del azogue; y la de Aragorriola (Rentería) en donde se trabajaban cortadillos, flejes de hierros y clavos para la construcción naval. Ambos establecimientos se fundaron en la segunda mitad del siglo XVIII, pero la suerte de uno y otro fue muy distinta. Mientras la fabricación de frascos de hierro en Iraeta continuó durante la primera mitad del siglo XIX; la fandería de Aragorriola corrió peor suerte, puesto que, no pudo superar la contracción económica de finales del XVIII[244].

La fandería de Aragorriola fue propiedad de Simón de Aragorri, Marqués de Yranda, y se instaló en las tierras de Renteriola sobre buena parte de las obras que en 1750 hizo la Real Hacienda en la antigua ferrería de Renteriola en el intento de establecer una Real fábrica de anclas. Esta fandería se inauguró a comienzos de la década de 1770 y según el informe de los Gamón de 1785, "fue la admiración de los industriales de la época".

La fandería de Aragorriola fue la primera que se estableció en la península y la única con dos hornos de reverberación. Era una de las máquinas más *modernas* que se estaban utilizando en Suecia y otros reinos extranjeros para la manufactura del hierro. Sus funciones fundamentales eran las de dividir, aplanar, labrar y cultivar el hierro, especialmente para hacer clavos, y arcos para cubas, pipería y vasijería[245].

La máquina cortaba el tocho de hierro, según palabras de Juan Antonio de Enríquez,

---

244 OARATE OJANGUREN, M.: *El proceso de desarrollo económico...*, pp. 222-224; y ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La fandería de Aragorriola en el siglo XVIII" *Bilduma*, nº 5

245 Ibídem, p. 63

> "(...) con gran facilidad y prontitud singular, reduciéndolo a las medidas y líneas que se quieren para la clavazón y otros usos; y sin cuya máquina sería esta reducción uno delos afanes más costosos, y de mayor demora, atendida la dureza y rigidez del hierro"[246]

La otra función, la de aplanar, alargar y tersar el hierro, se hacía por medio de dos cilindros que podían poner el hierro "doblegable como una cinta"; y en unas dimensiones muy pequeñas que iban "de media a doce líneas de grosor, de seis a ochenta y cuatro líneas de ancho y de uno a veinte pies de largo"[247].

El resultado de esta doble función de la máquina fandería era, por una parte, la elaboración de un hierro de mejor calidad que el que se hacía en las ferrerías tradicionales. Y por otra, un abaratamiento de los costos de producción al emplearse menos tiempo, carbón y mano de obra.

### 6.2.3. Las armas

De todas las actividades derivadas de la manufactura del hierro, quizá la de mayor arraigo y tradición en la Gipuzkoa era la fabricación de armas blancas y de fuego. Las primeras se trabajaban principalmente en Tolosa y Mondragón; y las armas de fuego, con centro en Placencia, se irradiaba por los pueblos de los alrededores, tales como Eibar, Elgoibar, Vergara y Mondragón[248].

La producción de armas de fuego estuvo, cuando menos desde el siglo XVI, concentrada entorno a las Reales Fábricas de Placencia. Esta actividad fue la expresión de una manufactura fuertemente organizada en la que las distintas fases de la fabricación de armas llevó a la configuración de cuatro gremios: forjadores y limadores; chisperos; aparejeros y cajeros. Mas, la existencia en la Villa de Placencia de las Reales fábricas, no

---

246 ENRIQUEZ, J.A.: Op. cit.

247 ODRIOZOLA OYARBIDE, M.L.: "La fandería...", p. 63

248 GARATE OJANGUREN, M.: *El proceso de desarrollo...*, p. 233

impedía la participación en los distintos trabajos de las armas, de gentes afincadas en Elgoibar, Mondragón, Vergara y Eibar[249].

Las características del producto, ligado a la demanda de armamento por parte sobre todo de la Hacienda, originó que la manufactura de armas estuviera mediatizada en gran medida por los acuerdos y asientos celebrados con la Corona. En el siglo XVIII la fábrica estuvo a cargo de la Real Compañía de Guipuzcoana de Caracas y, durante el tiempo que operó, fue ella la encargada de hacer las contratas con la Corona. Desde el momento que la Compañía asumió el asiento de armas se introdujeron en la Real fábrica algunos cambios organizativos dignos de reseñarse. A partir de esta fecha, la Compañía sería la que propondría al monarca su director, así como su pagador y su contador, pero paralelamente el Rey continúo nombrando sus directores, pagadores y contadores. En suma, entre 1735 y 1785 hubo una duplicidad de estos cargos. Mas, ello no supuso la desaparición de la figura del guarda-almacén que siguió recibiendo y custodiando las armas que le iban siendo entregadas por los artesanos[250].

La noticia de la cancelación del asiento firmado entre el Rey y el asentista Juan Francisco de Azpiazu, y la asunción de éste por la Real Compañía de Caracas, fue acogida con gran optimismo por los cuatro gremios armeros y la Provincia. Y la Compañía no les defraudó en sus espectativas porque tomó muy en serio el pago puntual y regular a los gremios armeros. Concluído este asiento, la Junta de accionistas de la Compañía del año 1744 acordó renovar el asiento de armas, pese a conocerse los problemas que los retrasos haciéndisticos creaban en esta operación, además del limitado beneficio económico que daba a la sociedad la contrata. Los motivos que impulsaron a la sociedad a la renovación fueron dos: a) el servico al Rey en unos años difíciles para la Armada y en la que necesidad de armamento era muy acuciante. Y b) la utilidad a los pueblos de la Provincia[251].

---

249 GARATE OJANGUREN, M.: "Formas de producción de la manufactura siderometalúrgica del Antiguo Régimen. La fabricación de armas" *Estudios dedicados a la memoria del profesor L.M. Díez de Salazar Fernández*, Vol. II. U.P.V., 1992, pp. 337-355

250 Ibidem.

251 GARATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, pp. 320 y ss.

La Compañía de Caracas continuó con esta política y volvió a firmar nuevos asientos entre el Rey y las fábricas de armas. El primero de ellos en 1753 y por espacio de diez años, que comenzaban a correr a partir del 1º de abril. El mantenimiento de este asiento, al igual que los precedentes, fue gravoso para la Compañía dado que con él la sociedad tuvo una pérdida, aunque ésta no fuera muy elevada. Pese a ello, la Compañía continuó renovando contratas con el Estado, y la continuidad fue la tónica general. Sin embargo, en la cuestión de los precios continuaron originándose numerosos problemas entre las bajas que establecía el Rey y los perjuicios que ello ocasionaba a la economía de la Guipuzcoana[252].

Uno de los períodos de mayor prosperidad para la Reales fábricas de Placencia fue el comprendido entre 1778 y 1782. En estos años, hubo un notorio aumento de la producción de armas, -tanto de fuego como blancas-, porque a la demanda del del monarca se sumó un número importante de pedidos extraordinarios originados mediante la Compañía de Caracas. En efecto, en 1778 el monarca mediante comisiones extraordiarias encomendó a la sociedad el abastecimiento de armas de fuego, armas blancas e instrumentos de gastadores, con destino a Puerto Rico, Nueva España, Margarita, Perú, Chile, Santo Domingo, Maracaibo y Nápoles[253].

Extinguida la Real Compañía de Caracas en 1785, el asiento de armas se prolongaría bajo la tutela de una nueva empresa comercial: La Real Compañía de Filipinas. Sin embargo, los últimos años del siglo no iban ser propicios para una salida masiva de la producción como en los años anteriores debido, básicamente, a un brusco descenso de la demanda por parte del Estado[254].

---

252 Ibidem.

253 Ibidem, pp. 530-31

254 GARATE OJANGUREN, M.: *El proceso de desarrollo...*, p. 306

## 6.3. Otros pertrechos

### 6.3.1. El cáñamo

Era junto a la madera y el hierro, la otra gran materia prima en la construcción naval y entraría de lleno en lo que pudiéramos llamar "materiales estratégicos". Su aprovisionamiento revestía carácter prioritario porque con él se fabricaban los elementos "motores" de los navíos: la jarcias o cordelajes, y las lonas o velas. Ello explica que parte de la actividad de la Secretaría de Marina estuviera orientada a garantizar su aprovisionamiento, bien por la vía de aumentar la producción nacional; o bien asegurando el suministro del cáñamo extranjero[255].

Apenas se disponen datos concretos de la demanda de este producto y casi todas ellos hacen referencia a la producción para el consumo de los navíos de la Armada. Pero en todo caso, parece ser que la demanda total de cáñamo en sus dos vertientes, -jarcias y lonas-, superaba a las posibilidades de la producción por lo que se buscaron las dos soluciones antes indicadas: la extensión del del cultivo fue especialmente importante en las zonas de Granada y Calatayud pero, al mismo tiempo, fracasaron todos los intentos que en este sentido se hicieron en Galicia entre 1739 y 1782-. Y el cáñamo extranjero básicamente se importó de Holanda, el Báltico, Francia, Italia y Rusia[256].

Aragón, Navarra, Cataluña, Valencia, Granada y Murcia fueron los principales centros de producción de cáñamo de la península; y parece ser que cada uno de ellos tuvo un mercado muy delimitado. La producción de Granada tuvo como destino los Reales Arsenales de Granada; Valencia y Cataluña abastecieron al Departamento de Cartagena; y Aragón y Navarra al de El Ferrol. No obstante, estas zonas no cubrieron por igual las necesidades del Departamento de Marina al que tenían designada su producción. Tal y como

255 MERINO NAVARRO, J.P.: Op. cit., p. 268
256 Ibidem, pp. 271-274

indica Merino Navarro, parece ser que fue El Ferrol el que mayores problemas planteó en este sentido. Por una parte, por la excesiva distancia que tenía con los focos de producción; y por otra, porque la cosecha le resultaba escasa e insuficiente, hechos ambos que le obligaban a recurrir asíduamente, -y con una frecuencia mayor a la deseada-, a la importación de cáñamo del Báltico. Y fueron estas circunstancias las que indugeron a la Secretaría de Marina a fomentar el cultivo del cáñamo en Galicia, pero todos estos ensayos fracasaron y los resultaron debieron de ser verdaderamente frustantes[357].

Las noticias que tenemos a este respecto para los barcos de la Armada que se fabricaron en los astilleros guipuzcoanos no hacen sino corroborar las afirmaciones de Merino Navarro. El cáñamo nacional se mostraba insuficiente para cubrir el consumo que estas fábricas requerían, por lo que los ministros de Marina de San Sebastián optaron casi siempre por la siguiente solución: emplear el cáñamo nacional para la producción de la jarcia y la cordelería; e importar de Holanda las lonas para el velamen. Y todo indica que esta política fue una constante a lo largo del siglo XVIII. Los pocos datos concretos que disponemos hacen referencia a tres momentos históricos bien distintos:

a. 1700-1704, cuando aún no se había puesto en marcha el programa naval borbónico.

b. 1711-1715, momento en que Patiño inició la reconstrucción de la Marina de guerra y Gaztañeta construyó 6 de los nuevos efectivos de la Armada en los astilleros del Puerto de Pasajes y Orio.

c. 1781-83, años en los que se labraron en Gipuzkoa los dos últimos barcos de guerra para el Rey.

En el primero de los casos, los asentistas encargados de la construcción de *La Capitana* y *La Almiranta* de la Flota de Galeones de la Carrera de Indias, compraron las jarcias en Galicia, y las lonas, así como los demás

---

357 Ibídem.

pertrechos, en Holanda[258]. Otro tanto aconteció en los navíos *San Fermín* y *San Sebastián* construídos en las gradas del astillero del Barrio de Vizcaya entre 1781-83. En el caso del *San Fermín*, aunque en el asiento que Joseph Antonio de Ugalde firmó con el Rey en mayo de 1781 para la fabricación de todas las jarcias y cordelería, no se indicaba explícitamente que éstas debían de hacerse con cáñamo nacional, parece ser que ésta fue la procedencia del producto dado que se le prohibía al asentista utilizar cáñamos de hebra suave o con mezcla del de San Petersburgo[259]. En cambio, en las condiciones de la contrata de los materiales y demás efectos navales para la construcción del *San Sebastián*, se hacía la observación que el encargado de su fábrica tendría que utilizar cáñamo de España de la última cosecha, y asimismo, sin mezcla del de San Petersburgo. Y en ambos casos, se compraron los tejidos de lino para las velas en Holanda porque eran un 20% más baratas que las francesas[260].

Sin embargo, todo induce a pensar que para los seis navíos construídos en Pasajes y Orio bajo la supervisión de Gaztañeta se tuvo que importar todo el cáñamo. En un despacho fechado el 10 de febrero de 1716 en San Sebastián, se indicaba que ya estaban en Pasajes todos los pertrechos comprados en Holanda por lo que se habían entregado los navíos *San Phelipe* y *Santa Isabel* a los constramaestres y guardianes para que comenzaran las labores de las jarcias y terminaran con su aprestamiento ; y que Gaztañeta iba a pasar a vivir al Puerto para el control de estas obras [261]. En consecuencia, parece que los contrameatres no pudieron comenzar con las labores de cordelería, poleamen y velamen hasta que en el puerto pasaitarra se recibieron el cáñamo y arboladura holandeses.

Pese a todas las disposiciones y medidas adoptadas, el problema del abastecimiento del cáñamo no pudo ser solucionado de modo satisfactorio y esta materia prima siguió siendo uno de los puntos flacos en la estructura económica y militar española. Se avanzó mucho en el camino del autoabastecimiento; y la cosecha nacional del cáñamo experimentó una notable expansión, pero el consumo nacional, en constante aumento, absorbió toda

---

258 A.G.I: Indiferente 2514, libro 5º

259 A.G.M.: Arsenales-Acopios, 3763

260 Ibídem.

261 A.G.S.: Secretaría de Guerra Moderna. Suplemento, 559

esta producción. Los últimos años de siglo fueron especialmente difíciles para este ramo produtivo: la hecatombe militar y de la hacienda pública imposibilitaron que la Marina pudiera continuar con su política de fomento y ello trajo la crisis definitiva del sector[262].

### 6.3.2. Los betunes

El betún es un elemento muy modesto que se empleaba, y se sigue empleando, en el calafateado de los navíos. Su función es la de impermeabilizar, proteger de la pudrición, evitar las entradas de aguas y conseguir, en definitiva, prolongar la vida de los bajeles.

El betún para el calafateado se dividía en cuatro clases: brea negra; brea rubia; alquitrán, -el más utilizado-; y resina, -el menos empleado en la construcción naval-. Pero al igual que en otras ocasiones, las referencias documentales sobre esta materia son escasas y todas ellas tratan de pedidos que se hicieron para los navíos de la Armada. Además, debe indicarse que no existen noticias a este respecto para los navíos de la Armada y para los particulares que se fabricaron en los astilleros guipuzcoanos. No obstante, es muy posible que una gran parte de esta materia, o incluso toda, se adquiriese en alguno de los grandes centros productores de la peninsula controlados por el Estado.

Los montes levantinos fueron durante mucho tiempo uno de los puntos esenciales en el abastecimiento de la industria naval peninsular, aunque en la década de 1730 comenzaron a llegar productos de Francia y del Norte; y la fábrica de Tortosa fue el principal centro productor de brea de la península.

El sistema de aprovisionamiento utiliado por la Marina fue el de los asientos. Pero los problemas que le surgían al Estado cada vez que tenía que firmar una nueva contrata, y una subida inesperada del precio del cáñamo en Granada impuesta, según parece, por los cultivadores, fueron las

---

262 MERINO NAVARRO, J.P.: Op. cit., pp. 279-281

circunstancias que hicieron que en 1755-56 la Secretaría de Marina pensara en erigir su propia fábrica de betunes. El artífice del proyecto fue el Intendente de Cádiz Ruvalcaba y el lugar elegido Carril. La fábrica ideada por Ruvalcaba parecía capaz entregar sus productos a unos precios bastante inferiores a los que últimamente estaban pagando los Departamentos de Marina. Ello junto a la garantía de tener una aprovisionamiento asegurado, cuando menos totalmente para el departamento de Cádiz y parcialmente para los de El Ferrol y Cartagena, fueron elementos suficientes para que desde la Secretaría Marina se aprobara la propuesta de Ruvalcaba. La fábrica de Carril estuvo dotada de varias docenas de hornos, hechos entre los árboles, en los que se quemaban los pinos extrayendo la grasa, que después era a su vez "purificada" para eliminar la tierra o los restos de madera que pudiera tener[263]. Unos años después, ante los buenos resultados que la fábrica fue obteniendo, la Secretaría de Marina aprobó su expansión.

Sin embargo, ello no resultó ser suficiente para el abastecimiento de los Departamentos de Marina, y en 1770 la Hacienda pasó a administrar directamenta la fábrica de Tortosa. Pero los arsenales continuaban estando desabastecidos, y entre ellos, sobre todo el de El Ferrol. Terminada la guerra, ante la situación originada y la imposibilidad de una nueva ampliación de los centros de producción existentes, el nuevo Ministro de Marina Antonio Valdés, ordenó la redacción de un proyecto para el establecimiento de una nueva fábrica que orientara su producción básicamente al suministro de El Ferrol. El lugar elegido fue el pinar de Quintanar de la Sierra, -sito entre las provincias de Burgos y Soria-, y la nueva factoría comenzó a trabajar hacia el mes de julio de 1786. A los pocos meses de la inaguración de fábrica de Quintanar, por primera vez en todo el siglo XVIII, los tres centros registraron una producción que sobrepasaba a las necesidades que tenían los Reales Arsenales[264].

Los años noventa fueron muy difíciles para estas factorías. La fábrica de Quintanar no consiguía echar raíces entre la gente y nadie quería ir trabajar a ella, de modo que cada temporada debía de recurrir a la contratación de operarios de Tortosa. La factoría levantina de Carril estaba

---

263 Ibídem, pp. 283-284

264 Ibídem, pp. 284-286

en declive, cada vez tenía menos pedidos del arsenal de Cádiz y trabajan menos obreros en ella. Y el centro de Tortosa perdió buena parte de su importancia al disminuir la demanda de la Marina. En consecuencia, la crisis de este ramo productivo vino cuando la Hacienda no contaba con dinero para seguir adelante con su programa naval y política económica, ni para carenar y reparar los bajeles de guerra que le quedaban.

# 7. CONCLUSIONES

## 8. CONCLUSIONES

1. La principal conclusión que se puede obtener con los datos aportados es que la industria naval guipuzcoana no vivió en el siglo XVIII una crisis generalizada tal y como se venía apuntando, y que continuó siendo una de las actividades manufactureras más representativas en la Provincia, porque:

   a. No se puede hablar de crisis en términos absolutos porque entre 1700 y 1799 en las gradas se fabricaron, cuando menos, 267 navíos. Y, posiblemente, este número aún podría ser mayor si los incendios no hubieran destruído la mayor parte de los documentos municipales anteriores al siglo XIX; los protocolos de Donostia-San Sebastián; y los legajos del Consulado de la ciudad easonense.

   b. Un porcentaje bastante notable de esta producción estuvo integrada por navíos con portes superiores a las 500 toneladas, e incluso el 4'11% de estas unidades registró arqueos mayores a las 1.000 toneladas.

   c. En este siglo Gipuzkoa contó con 20 astilleros y la falta de actividad tan sólo caracterizó a unos pocos, -por cierto los menos importantes-; y además, ésta en la mayor de los casos no se dió a lo largo de toda la centuria.

2. Es indudable que la política naval borbónica tuvo unos efectos negativos en los astilleros de Gipuzkoa, puesto que, supuso la pérdida de, posiblemente, su principal cliente. No obstante, esto no significó en Gipuzkoa la interrupción definitiva de los pedidos del Rey, porque:

   a. Hasta la creación de los Departamentos de Marina (1726) un pocentaje elevado de los navíos de la Armada se fabricaron en los astilleros del Puerto de Pasajes y Orio.

b. Entre 1700 y 1740, los astilleros guipuzcoanos manufacturaron casi un cuarto de los efectivos navales de la Armada que se hicieron en la península por estas décadas. Ello hizo que Gipuzkoa registrara en estos años una de las mayores producciones de esta clase barcos a nivel estatal; y que ésta tan sólo fuera superada por un centro naval: Guarnizo.

c. A pesar de la creación de los Departamentos de Marina, los astilleros guipuzcoanos tuvieron entre 1726-1731 una de las etapas con mayor demanda de efectivos navales de gran tonelaje por parte del Estado.

d. Varios de los astilleros guipuzcoanos se beneficiaron del programa naval de Ensenada con la construcción de embarcaciones auxiliares para los navíos de línea que se estaban haciendo en El Ferrol a principios del decenio de los 50.

e. Finalmente, en épocas de dificultad para otros espacios, el Rey recurrió nuevamente a los astilleros guipuzcoanos para construir algunas unidades, y de esta manera no poner en peligro su política naval.

3. El drástico descenso de los pedidos de la Corona a partir de 1731 trajo la *reconversión* del sector. Es decir, los centros navales de la Provincia diversificaron su producción para captar una nueva clientela. Y lo lograron porque:

a. La construcción de navíos con capitales privados reemplazó a las construcciones con dinero público.

b. Lograron que la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas fabricara un porcentaje muy notable de sus efectivos en los astilleros de Pasajes.

c. Las clases de barcos que se labraron en las gradas fueron mucho más variadas que en épocas anteriores. Ello permitió captar la demanda de un variado grupo de guipuzcoanos (comerciantes, pescadores, transportistas...) y de vizcaínos vinculados sobre todo al comercio del

mineral de hierro. Y en menor grado, de personas afincadas en Cádiz, Madrid o en el Cantábrico.

d. Para lograr que esta producción fuera más competitiva, parece ser que en precios y en calidad, hubo una cierta especialización de los astilleros guipuzcoanos. Así por ejemplo, Pasajes centró su producción en la construcción de grandes unidades para la Armada, la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y la Real Compañía de Filipinas; el astillero particular de Astigarribia (Motrico) en pinazas y pataches para el cabotaje y el comercio del hierro; y los astilleros municipales de Motrico y Deva en gabarras y lanchas para la pesca de bajura.

4. Gipuzkoa contó con instalaciones navales en todos los puertos de su litoral, con la excepción de Guetaria. Al igual que en épocas anteriores, Pasajes (con 7 astilleros) y la cuenca del Oria (con 4) fueron los principales centros navales guipuzcoanos. Mas, en esta centuria se produce un cambio significativo: las gradas de Zumaya dejan de ser los principales productores de unidades de mediano tamaño para el comercio del cabotaje en favor de Motrico.

5. Los sistemas de construcción del siglo XVIII (Gaztañeta, Jorge Juan, Gautier), sólo fueron utilizados para la fábrica de los navíos de guerra y, posiblemente, -aunque no se han localizado datos que lo cercioren-, para los grandes navíos utilizados en el comercio con las colonias y la Carrera de Indias. El resto de las unidades, fueron labradas por carpinteros de ribera capaces de construir con las proporciones correctas barcos de todos los tamaños. Por ello, las embarcaciones fabricadas por cada constructor tenían sus propias medidas y características que, en parte, solían estar condicionadas por la orografía del puerto en el que se hacían o al que tenían por destino.

6. No obstante, ello no significa que los constructores guipuzcoanos no se preocuparan por adquirir una preparación científica y técnica en el arte de la construcción naval, sino todo lo contrario. Gipuzkoa contó con grandes constructores y arquitectos navales, pero todos ellos basaron su formación primero en la experiencia y, en una fase posterior, adquirieron

los conocimientos teóricos. Ejemplos de ello lo tenemos en Juan Bauptista de Donesteve y los Aizpurua. Esta *élite*, salvo Manuel de Aizpurua, hizo "carrera" en los Reales Arsenales en donde fueron ocupando diversos puestos de responsabilidad.

7. Con respecto a la maestranza se observan varias tendencias:

   a. Los gremios continuaron teniendo una impronta muy fuerte y controlaron el acceso al oficio.

   b. La maestranza, siguiendo el modelo gremial, tuvo una organización rígida y muy jerarquiza.

   c. Las profesiones propias de la construcción naval se solían ejercer en tres medios distintos: los astilleros, los buques de guerra y los puertos marítimos. Los requisitos y obligaciones que se tenían para cada uno de los casos eran diferentes.

   d. Los astilleros especializados en la fábrica de grandes unidades contaron con una organización laboral perfectamente organizada en distintos grupos o "cuadrillas" de trabajo. Su objeto era lograr la coordinación de una amplia plantilla de operarios, que en ocasiones superaba a las 500 personas.

   e. La movilidad laboral de esta maestranza fue mínima debido, en gran parte, al funcionamiento de los astilleros. Salvo raras excepciones, los centros navales no contaron con uma maestranza permanente, sino que ésta se concentraba en la atarazana durante el tiempo que durase la fábrica naval, por lo que el constructor solía contratar a personas afincadas en ese municipio. Ello explica, que la movilidad laboral de estos artesanos tan sólo se diera en uno de estos tres supuestos: 1) cuando había que hacer grandes navíos para la Real Armada y era necesario reclutar en el menor tiempo posible gente de todo el litoral; 2) cuando se embarcaban en los navíos de la Real Compañía de Caracas para el desempeño de su oficio; y 3) cuando por las levas de marinería tenían que ir a servir al Rey, en el ejercio de su profesión, en los

navíos de la Armada o en alguno de sus Reales Arsenales.

8. Y por último, la construcción de navíos tuvo unos efectos muy positivos en algunos sectores de la economía guipuzcoana porque:

   a. La demanda de maderas generó empleó a un nutrido grupo de personas integrado por peritos agrimensores, taladores, carpinteros, aserradores, transportistas y bueyerizos, entre otros.

   b. El hierro en la forma de anclas, clavos e hierro se convirtió en una de las principales producciones de las ferrerías guipuzcoanes.

   En este mismo sentido, cabría destacar que Gipuzkoa se convirtó en el siglo XVIII en el principal centro ancorero de la península, gracias a la labor del ancorero guipuzcoano Juan Fermín de Guilisasti que trajo de Holanda las técnicas más avanzas en este arte.

En definitiva, a lo largo de todo el siglo XVIII la industria de la construcción de navíos guipuzcoana fue una de las actividades económicas más relevantes de Gipuzkoa. En gran parte, ello se debió a la osadía de unos hombres que supieron crecerse ante la adversidad y reconvertir el sector para adecuarse a los nuevos tiempos. Ello les aseguró la posibilidad de seguir desarrollando una de las actividades que más prestigio y beneficios les había proporcionado en épocas anteriores. Y también, permitió que algunos de los ramos productivos de la Provincia crecieran a su amparo.

La interrogante que puede surgir después de este trabajo es si en el sector naval de Bizkaia existió esta *reconversión*; o por el contrario, si la crisis fue lo que le caracterizó. La respuesta a esta interrogante deja abierto el camino a otra investigación que tendría como objeto el hacer un estudio global, y al mismo tiempo comparado, del conjunto de la industria de la construcción naval vasca.

# 8. Apéndices

# *Glosario de términos navales[1]

[1] Los datos recogidos en este apartado se han obtenido básicamente de dos obras: VV.AA.: *Dicionario marítimo español*. Madrid 1864; y LABORU, Miguel: *Breve vocabulario que contiene términos empleado en Documentos Marítimos antiguos*. Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián 1992

A la hora de abordar este tema uno de los primeros y principales probelmas al que tuvimos de enfrentarnos fue el de familiarizarnos con una terminología naval básica. Por ello, y en el intento de lograr una interpretación lo más chorente y exacta de la documentación, hemos sintentizado en este epígrafe el significado de los los términos y conceptos básicos empleados en las fuentes originales consultadas. Y ésta es la que sigue:

-ALCAZAR: Parte de la cubierta superior comprendida entre el palo mayor y la entrada la cámara alta o de la chupeta en las embarcaciones; o hasta el coronamiento de popa en las demás.

-ARBOLADURA: Conjunto de palos, vergas y masteleros de un barco.

-ARMAR: Aprestar y proveer las naves de todo lo necesario para la navegación.

-ARQUEO: Capacidad de carga de una nave cuyo cálculo ha ido variando a lo largo de la historia.

En el siglo XVIII al objeto de unificar criterios y evitar así posibles irregularidades por las rales cédulas de 30 de noviembre de 1737, 15 de marzo de de 1738 y 19 de septiembre de 1742 se promulgaron las nuevas ordenzanzas para el arqueo de los navíos que navegasen en la Carrera de Indias. Tal y como indica el profesor García Baquero para ello se realizaban dos operaciones. La primera y fundamental, porque de ello dependía en gran manera el resultado final, consistía en tomar las cinco medidas básicas de los navíos; es decir, la eslora, la quilla, la manga, el plan y el puntal. Las ordenanzas apuntaban que estas medidas debían de tomarse atendiendo a los siguientes criterios:

> "Eslora: se ha de medir sobre la primera cubierta, desde la cara de adentro de las tablas de la popa llana hasta las tablas de adentro del forro de la proa junto al branque.
>
> Quilla: se ha de medir de estopa a estopa, que

> se llama quilla limpia y sucediendo muchas veces arquearse los navíos sin precisión de carenarlos y por consiguiente no poder medir la quilla, se tomará tres veces la manga de afuera de los miembros para tener el largo de la quilla limpia.
>
> Manga: se ha de medir en la cuaderna maestra, de babor a estribor, por lo más ancho de ella, esté o no sobre la cubierta principal, de tabla a tabla y de dentro a dentro.
>
> Plan: se ha de medir en la propia cuaderna maestra, de palmejar a palmejar, que se colocan en los puntos de lo más lleno de la cuaderna.
>
> Puntal: se ha de medir en la propia cuaderna maestra desde las tablas del forro puesto sobre las mismas cuadernas hasta la cara baja de las tablas de la primera cubierta"[2]

Una vez practicadas estas operaciones el siguiente paso consistía en calcular el número de toneladas que arqueaba el navío[3].

-BAOS: Cada uno de los maderos que de trecho en trecho atraviesan de babor a estribor, endentados sobre los durmientes y que sirven para aguantar los costados, y sostener las cubiertas con todo el peso de la artillería y demás efectos. En otras palabras, hacen la función de las vigas en las casas.

-BATERIA: Espacio interior que media entre dos cubiertas, y que en el exterior se conoce y cuenta por las respectivas portas, practicadas en el costado de cada uno de estos espacios por ambas bandas.

En las embarcaciones de guerra, se le denomina a la fila o andana de cañones que hay en cada puente o cubierta cuando están corridos de popa a proa.

-BAUPRES: Palo grueso que sale de la proa para fuera con más o menos inclinación, y que siendo uno de los principales de la arboladura sirve para marcar los foques y hacer firmes los estais del trinquete y de sus masteleros.

---

2 GARCIA-BAUQERO GONZALEZ, Antonio: Op. Cit., pp.250-251

3 Ibidem

-**BRANQUE**: Generalmente este vocablo se toma como el equivalente a roda (véase roda). Sin embargo, algunos investigadores no admiten esta equivalencia y dicen que en el branque se incluye el conjunto formado por el pie de roda, la roda y el caperol, y que cuando todo esto en los barcos pequeños es sustituído por una pieza recibe la denominación de branque.

-**BARRAGANETE**: Ultima pieza alta de ligazón que compone la cuaderna, sin distinción de casos ni circunstancias, agréguese a ella para hacer o realizar más altos los costados.

-**CABRESTANTE**: Torno de eje vertical que servía para mover grandes pesos.

-**CALABROTE**: Cabo más delgado que el cable, pero de la misma longitud, que sirve, entalingado a un anclote, para sostener el buque cuando hay poco viento.

-**CALAFATEAR**: Rellenar la estopa las juntas de las tablas de fondos, costados y cubiertas, a fuerza de mazo y con los demás instrumentos a propósito, y ponerles después una capa de brea para que el agua no entre.

-**CASTILLO**: Parte de la cubierta superior contada desde el palo trinquete hasta la roda.

-**CODASTE**: Madero recto, que se levanta en el extremo de la quilla que ha de ser la popa formando con ella un ángulo obtuso, según el lanzamiento que se le quiere dar. Suele ser la pieza principal de la popa, y proporcionalmente a la ella, suele ser una pieza fuerte y robusta.

-**CUADERNA**: Conjunto de piezas curvas que nacen desde la quilla, en la cual se encaja su base o parte inferior en el centro, y desde donde arrancan unas ramas que se extienden por derecha e izquierda para formar el casco o cuerpo del buque, siendo el costillaje de éste. En las cuadernas se engloban las *varengas, genoles, ligazones y barraganetes.*

-**ESLORA**: Longitud de un barco contada desde estopa a estopa de la roda y codaste.

-ESTAY ó ESTAIS: Cabo o cuerda gruesa que sujeta la cabeza de todo palo o mastelero para que no caiga hacia popa.

-FOQUE: Vela triangular que se apareja en los estais.

-GENOLES: Cada una de las primeras piezas de ligazón que arriman o se amadrinan de costado a las varengas para la formación de las cuadernas de un buque, y cuyos pies se unen de frente en el medio del ancho de la quilla.

-JARCIA: En general es el conjunto de toda la cabillería de un buque y el título de toda pieza de cuerda.

-LIGAZON: Denominación general de toda pieza de construcción, pero más particularmente de las que componen el costillaje y el esqueleto del buque.

-MANGA: La anchura máxima del buque.

-MASTELERO: Cada una de las perchas o palos menores que van sobre los principales en la mayor parte de las embarcaciones de vela redonda. Sirven para sostener las gavias y juanetes.

-MASTIL: Mastelero y palo en su primera acepción.

-MAYOR: Nombre que por antonomasia que se da a la vela del palo mayor o principal.

-MESANA: Nombre que en las embarcaciones de tres palos se da al que se arbola a popa.

-OBRA MUERTA: Toda la parte del casco de un barco comprendida sobre la línea de flotación.

-OBRA VIVA: Toda parte sumergida de un barco.

-PALMEJAR: Madero más grueso que el forro interior de ligazones, que con otros iguales o parecidos que se pone y afirma de popa a proa en la bodega

sobre la unión de las varengas y genoles con sus respectivas ligazones superiores, formando la continuación de ellos dos filas o hiladas por cada banda.

-PLAN: Parte inferior más ancha del fondo de un barco en la bodega, o bien la que de cada lado de la quilla se acerca a ser horizontal y está formada por las varengas llanas.

-PORTE: Tamaño o capacidad de una embarcación.

-PUNTAL: Una de las tres dimensiones geométricas que se distinguen en el barco, como en todo cuerpo, y equivale a la profundidad. Es decir, a la distancia existente desde el plan a la cubierta principal.

-QUILLA: Gran madero recto, escuadrado y compuesto de varias piezas fuertemente empalmadas, sobre el que se asientan las varengas y cuadernas del navío perpendicularmente a su longitud, y que es como la base de todo edificio.

-QUILLA LIMPIA: Medida de longitud de la embarcación contada solamente por su quilla o desde el extremo en que está sentado el codaste, hasta el arranque de la roda, y excluído el espesor de estas dos piezas.

-RODA: Pieza fuerte que, partiendo de la quilla forma el soporte principal y más extremo de la proa. Se encuentra en el plano diametra' longitudinal del barco y es la que rompe el agua en la marcha del navío.

-ROSCA, CONSTRUCCION EN: Modo averbial con que se expresa el estado de un barco acabado de construir, o considerando sólo su casco, sin palos, jarcias, lastre ningún otro efecto naval.

El 20 de noviembre de 1752 los fabricantes de navíos guipuzcoanos Juan de Arismendi y Thomás de Allo expusieron ante el escribano Juan Francisco de Gamón el estado y la forma que debía de tener el casco de un navío en rosca, tanto en sus obras interiores como en las exteriores. En cuanto a las primeras declararon lo siguiente:

"Los puntales de los retornos de los escotines del bellacho: las vitas con sus dos curbas y su travesaño para amarrar los cables, que entran por los escovenes. Los puntales de los retornos de los escotines de gavia mayor, el cabrestanta mayor con sus barras e inquetes. Dos bombas guarnidas, Todas las escotillas, de la primera y segunda cubierta. La del alcázar entabladas y galafateadas, como asi vien todas las cubiertas, alcázar de popa, castillo de prova, y la toldilla de cámara alta, entendiéndose lo alcao, la arquera delas bombas en la bodega"[4]

Y en cuanto a las obras exteriores declararon que consistían en:

"El taxamar de proa, con sus curbas. El león o figura, con sus frasales, y yugo asegurado con sus curbas. Dos serviolas para levantar anclas. Seis asas de guarniciones aseguradas con sus curbas, para el trinquete mayor y mesana. Y el navío entablado, y bien galafateado y carenado en el Astillero desde la quilla, hasta sus remates, incluiendo las tapas delos portalones de ambos costados. La portería vaja con sus ventanas y visagras, con dos argollas chicas por de dentro, para trincar, y una afuera para el guardin(...). Dos cancamos y dos argollas para cada porta. La portería de arriva, asi la segunda como el alcázar, con dos cancamos y dos argollas cada una, sin ventana y arandela. El timón con sus fierros, machos y embras, tres argollas, con dos cañas y su descanso para dho timón"[5]

-TRANCANIL: Madero fuerte que de popa a proa por una y otra banda une las cubiertas con el costado, y en el lugar de estar vaciado la escuadra con la línea de interpretación del plano de aquellas con el de éste, forma un canal que además de permitirle o dejarle mayor espesor en dilha parte y de embellecer la vista de toda la obra, facilita la corriente de las aguas hacia los imbornales que en él se taladran.

-TRINQUETE: Palo que se arbola inmediato a la proa en las embarcaciones que tienen más que uno.

---

4 A.M.P.C.: 3-2549, fols. 427-428

5 Ibidem

-VARENGA: La primera pieza curva que se pone atravesada en sentido perpendicular o de babor a estribor sobre la quillas para formar la cuaderna.

-VERGA: Pieza de madera de forma cilíndrica con los extremos afilados y que se iza en un mástil de forma que pueda moverse en un plano normal al mismo.

**Gráficos

Gráfico nº 1: Unidades fabricadas en Gipuzkoa, 1700-1799

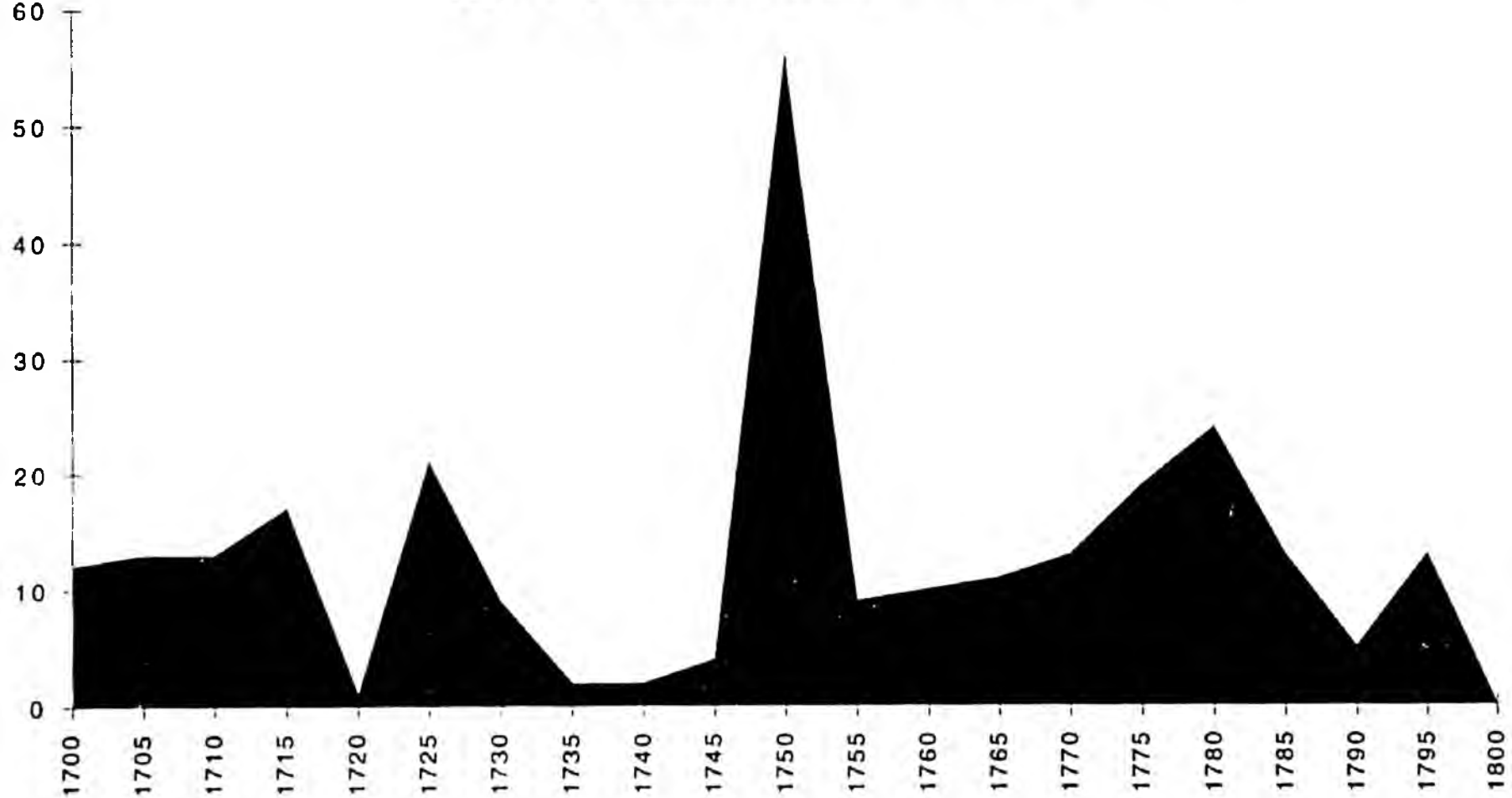


Gráfico nº 2: Barcos construídos en Fuenterrabía (1700-1799)

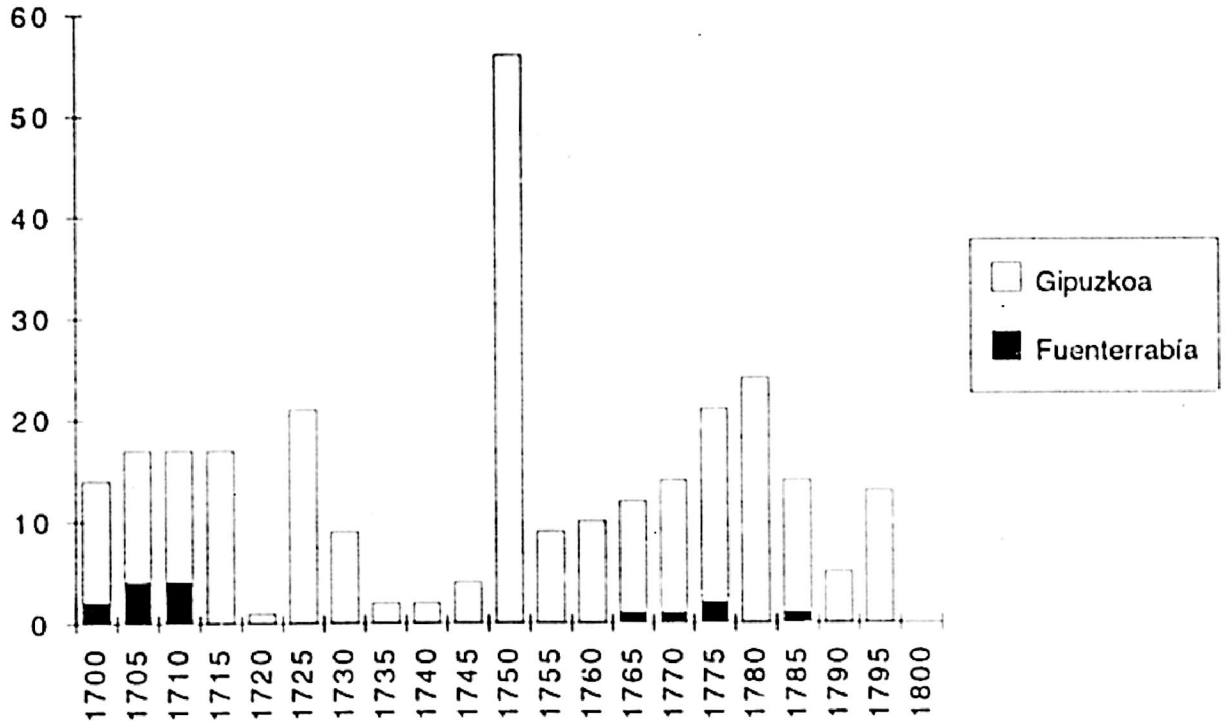


Gráfico nº 3: Producción Pasajes, 1700-1799 (en unidades)

Gráfico nº 4: Unidades fabricadas en Orio (1700-1799)

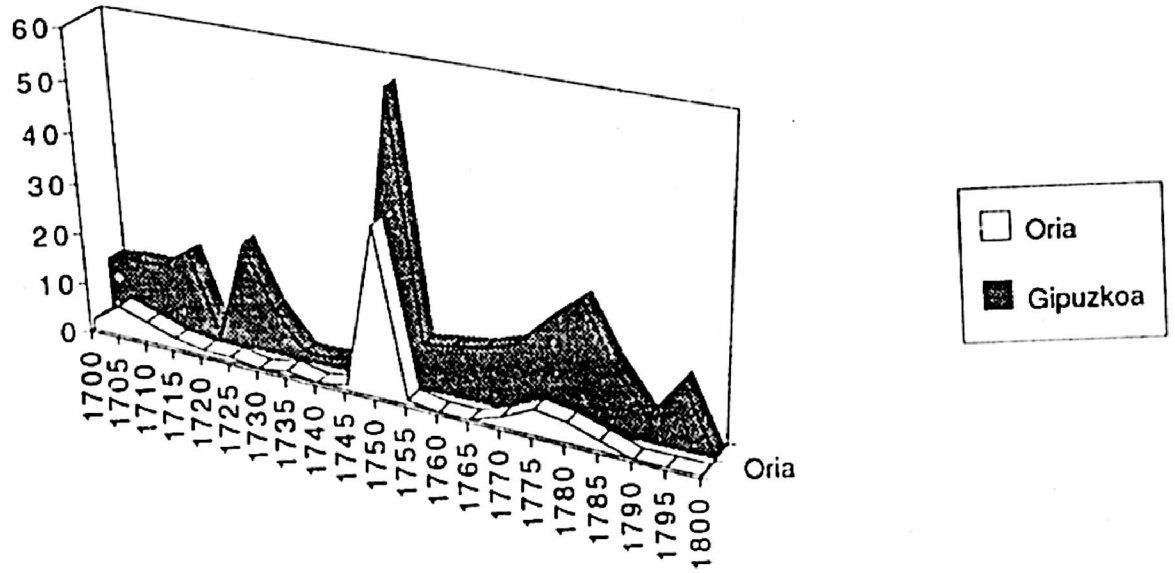



Gráfico nº 5: Producción astilleros de Deva, 1700-1799 (en unidades)

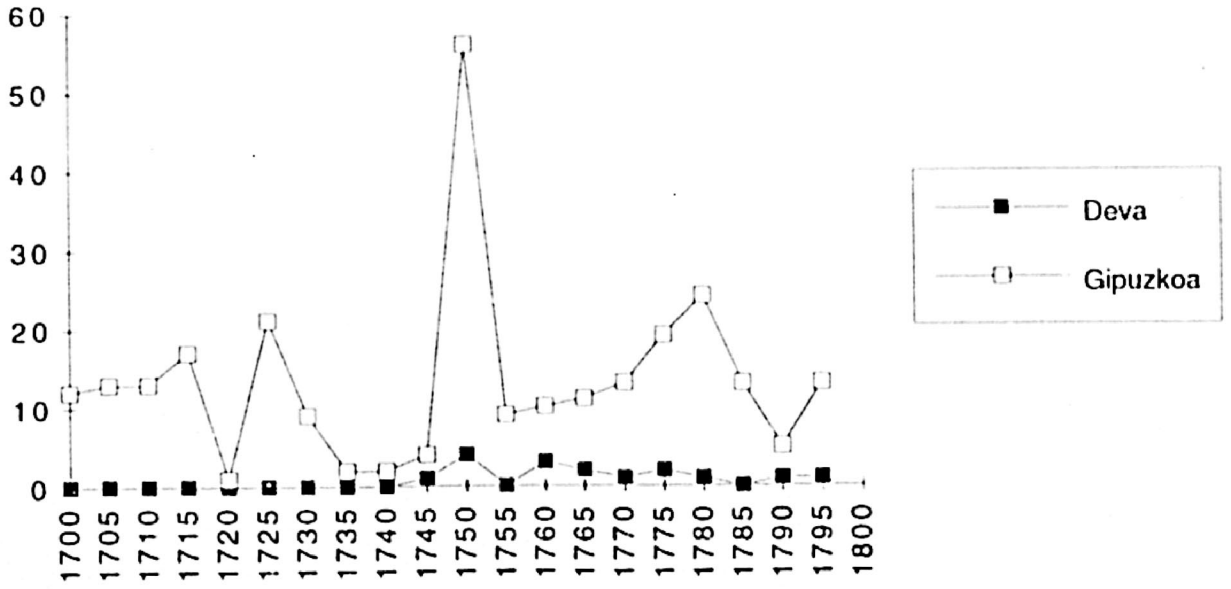


Gráfico nº 6: Barcos construídos en Motrico, 1700-1799

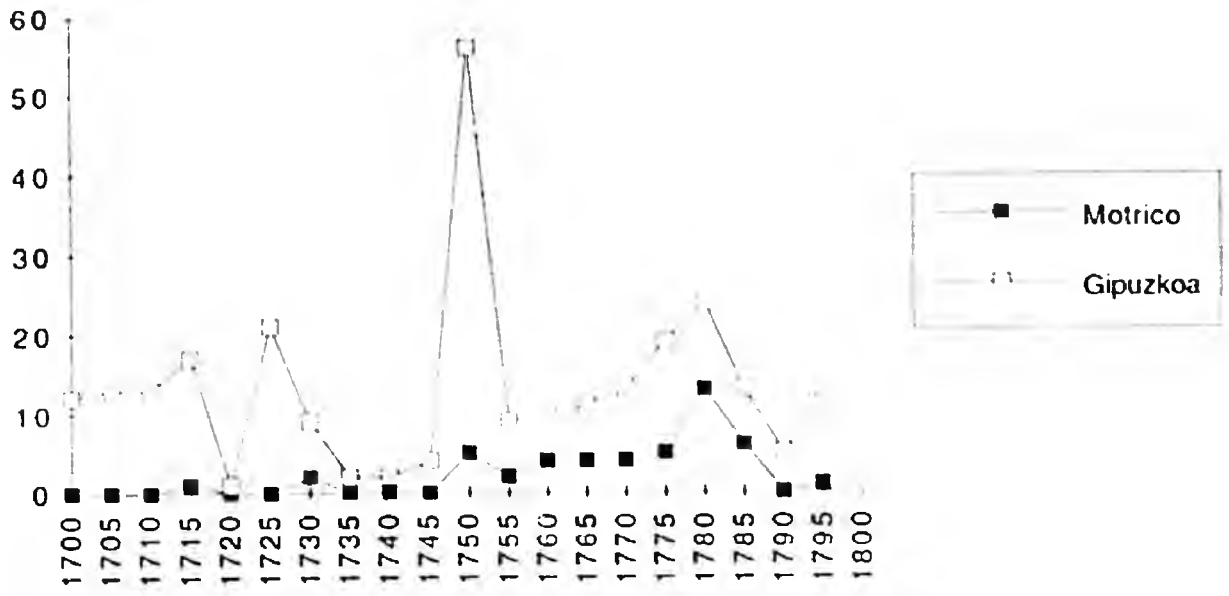


Gráfico nº 7: Procedencia y tipo de capitales invertidos e
naval guipuzcoana, 1700-1799

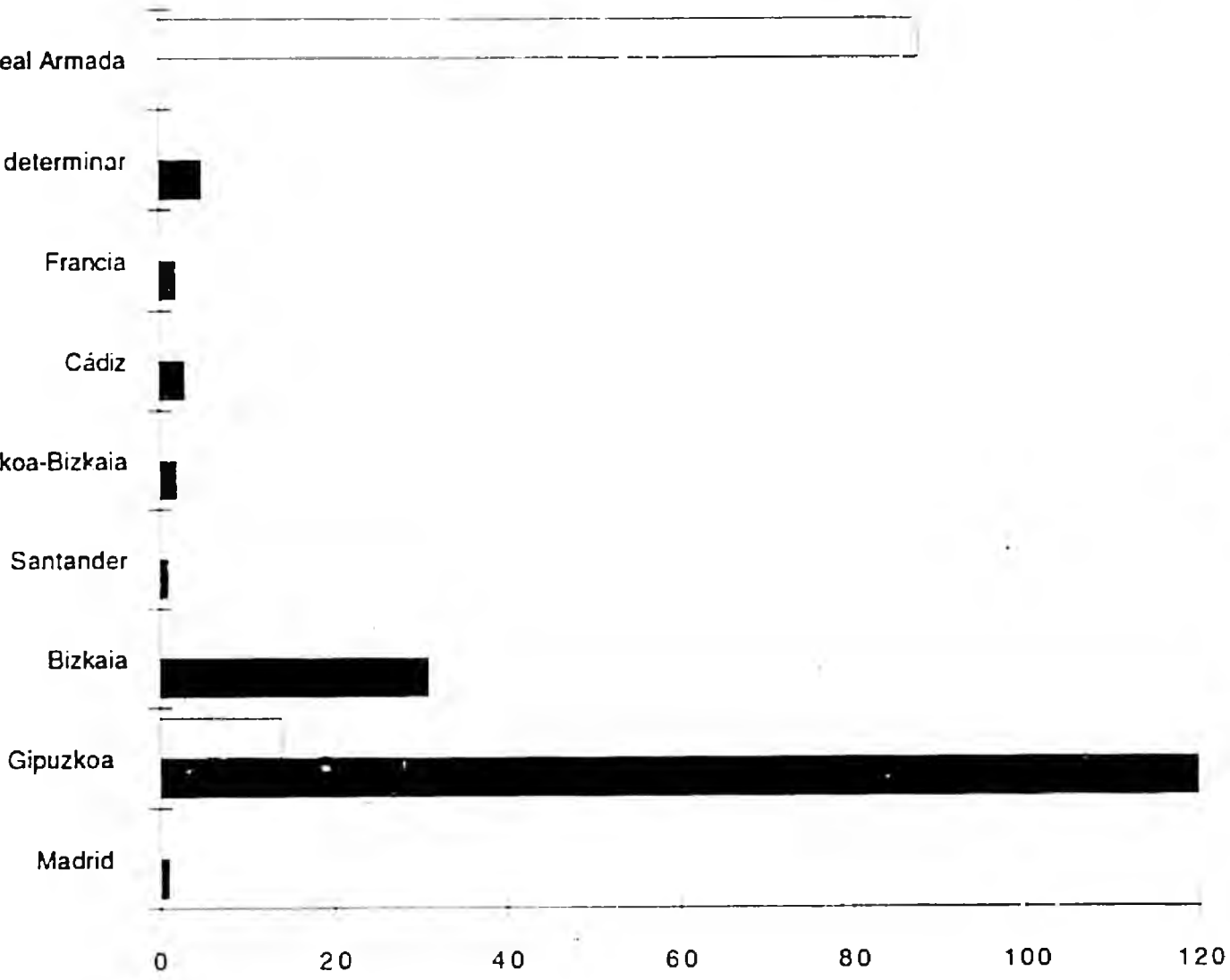


Gráfico nº 7: Procedencia y tipo de capitales invertidos en la industria naval guipuzcoana, 1700-1799

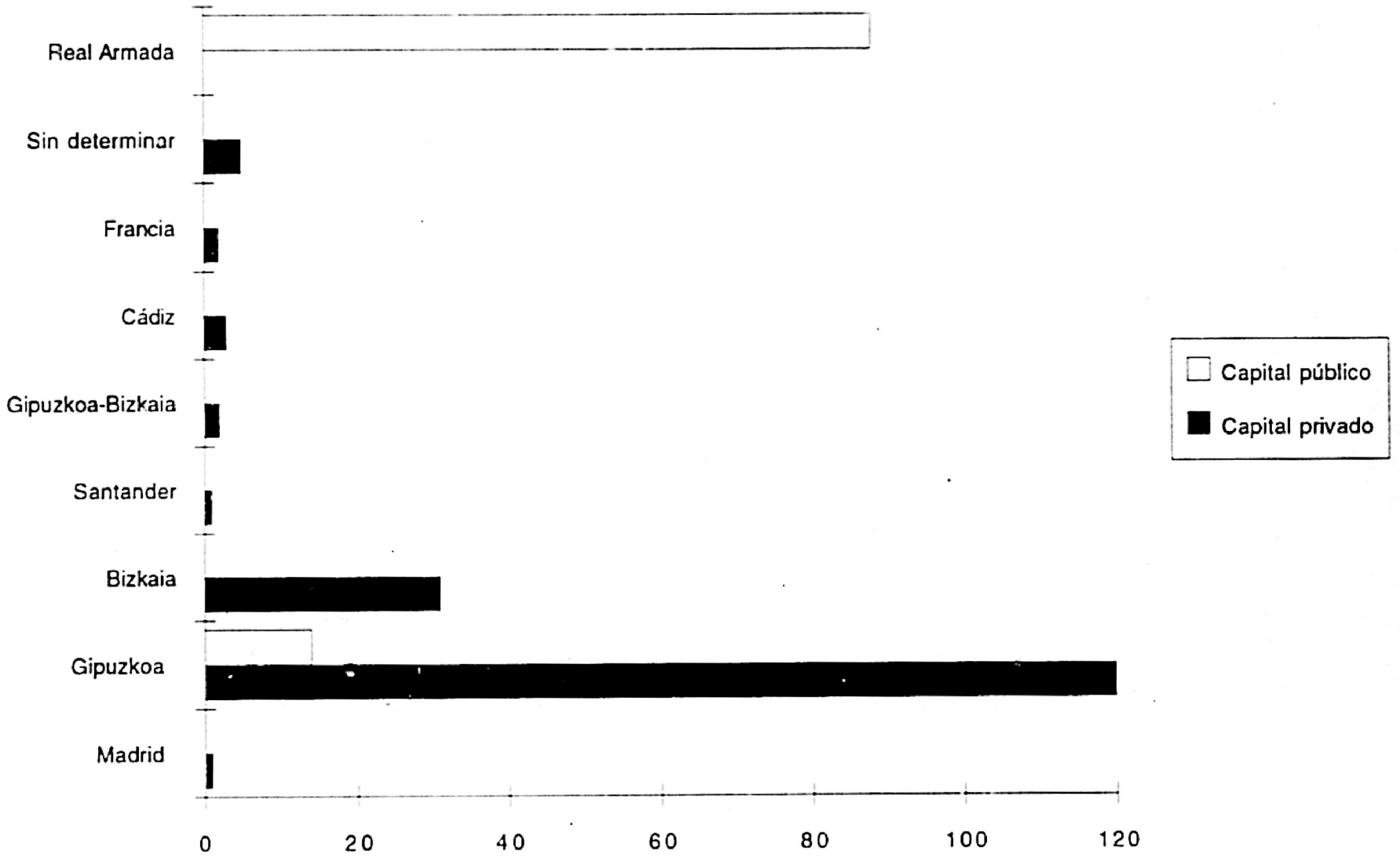


Gráfico nº 8: Unidades fabricadas en Gipuzkoa con capitales públicos, Siglo XVIII

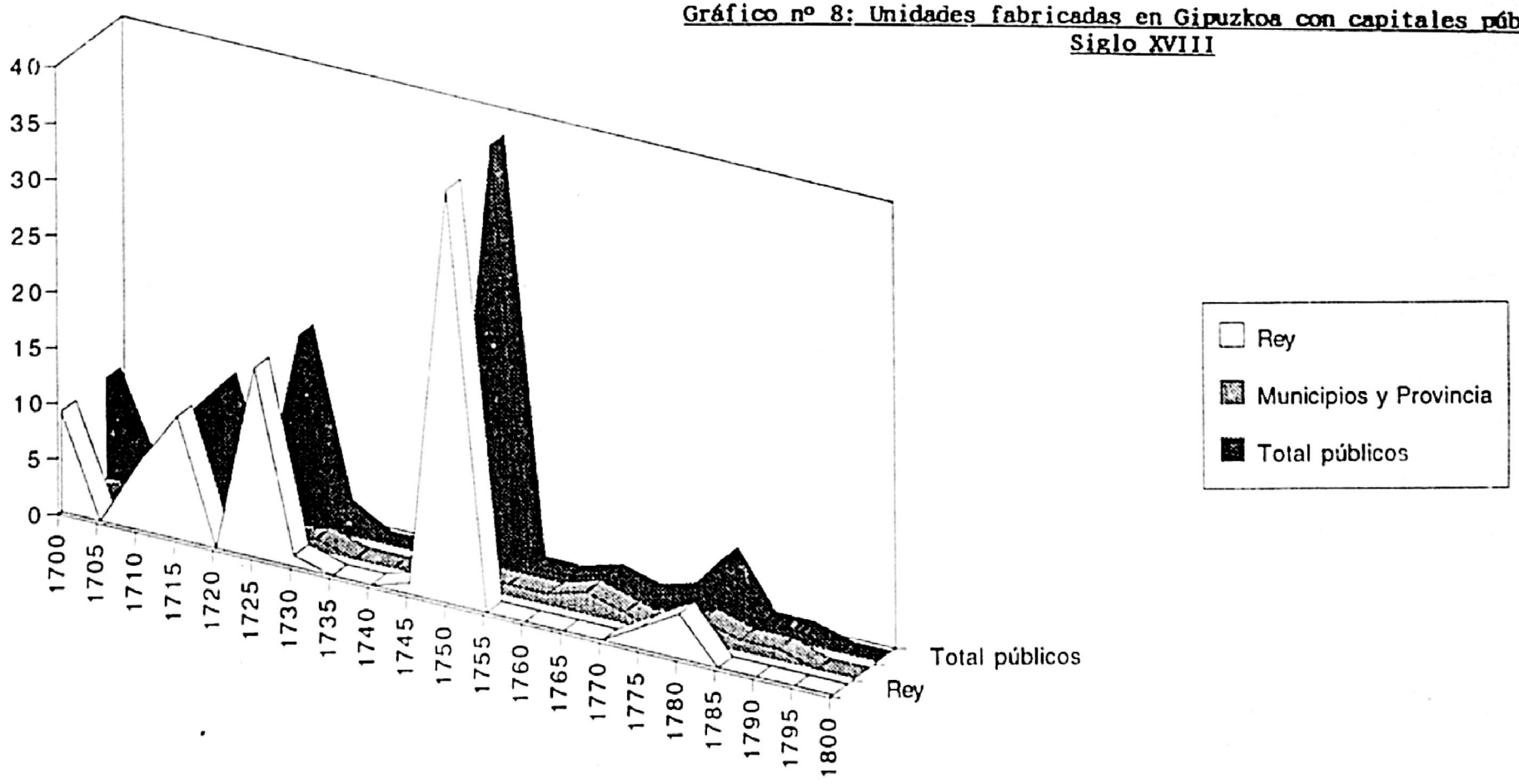


Gráfico nº 9: Embarcaciones construídas en Gipuzkoa con capitales privados. Siglo XVIII

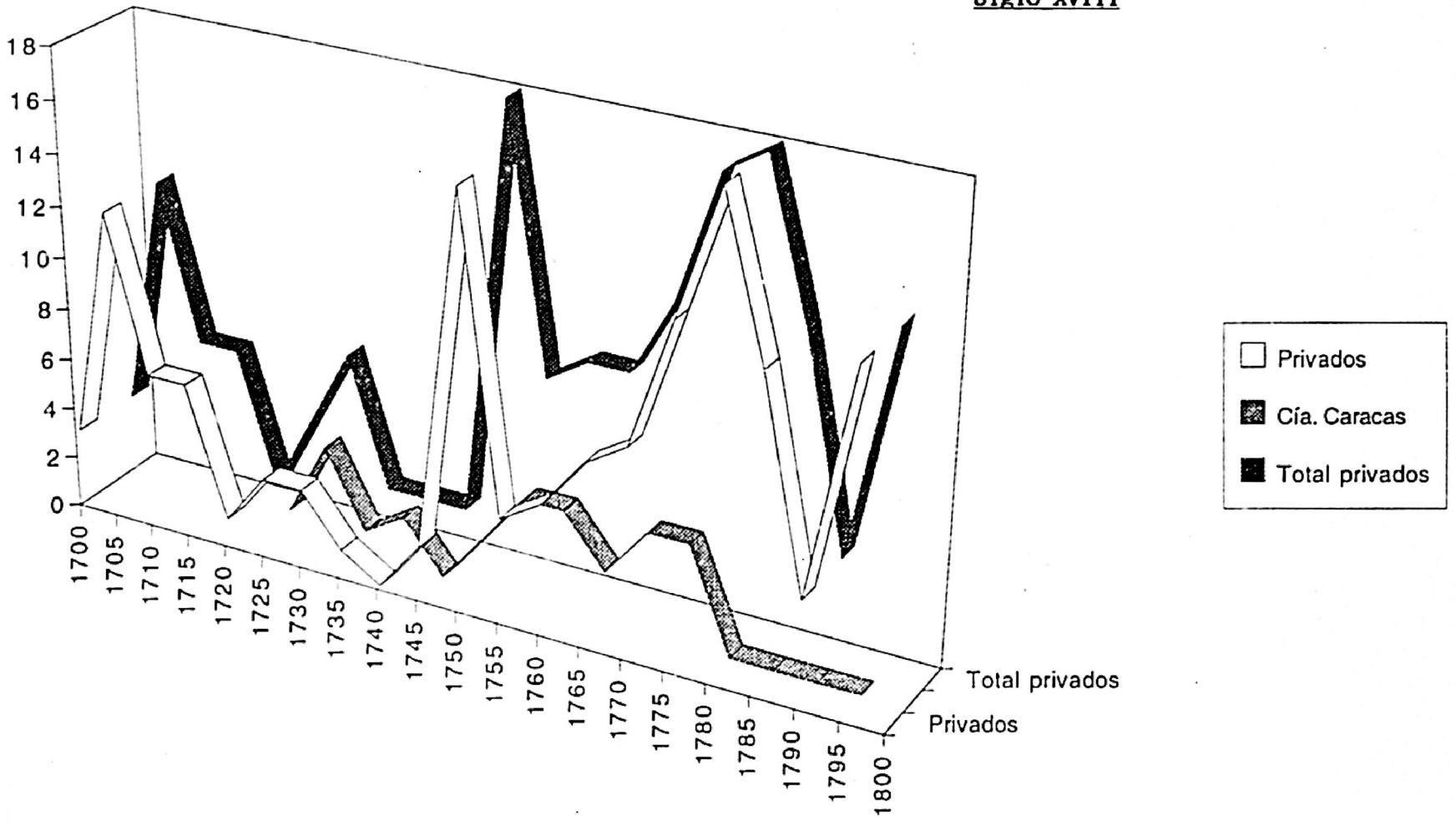
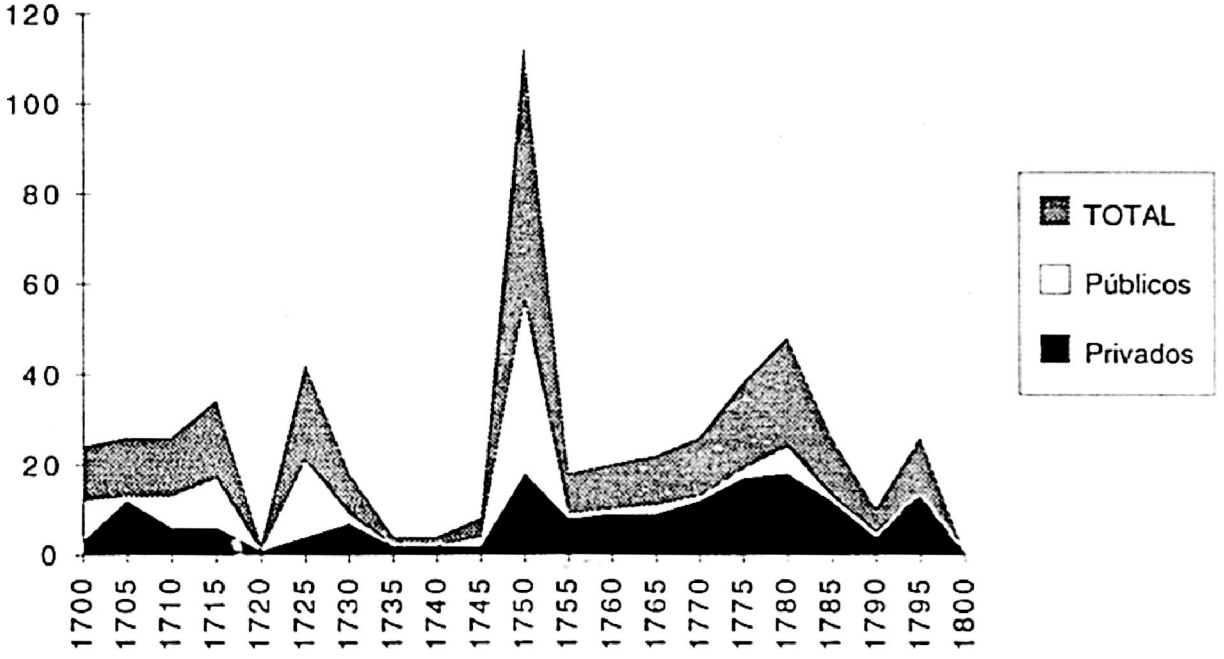


Gráfico nº 10: Trayectoria de la producción naval en Gipuzkoa según tipos de capitales, 1700-1799 (en unidades)



# ***Apéndice documental

| Líneas | Nombres | Cañones | Calibres | Quilla | Eslora | Manga | Puntal | Toneladas | Gente de tripulación | Parages de su construcción | Días desde que sirve al Rey |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | El Real | 110 | 36 24 18 12 | | | | | 1575 15/16 | 1100 | Santander | |
| | San Phelipe | 80 | 24 18 8 | 73 3 | 84 1/2 | 23 2/3 | 11 18 | 1542 2/5 | 750 | Ydem | 11 Septiembre 1726 |
| | Santa Ana | 70 | 24 18 8 | 72 14 | 86 0 | 23 12 | 11 15 | 1734 0 | 650 | Ydem | 14 Febrero 1729 |
| 1ª | La Reyna | 70 | 24 18 8 | 79 0 | 90 0 | 24 1/2 | 12 0 | 1904 0 | 650 | Santoña | 12 Julio 1729 |
| | Santa Ysabel | 70 | 24 18 8 | 84 2 | 91 0 | 24 1/2 | 12 17 | 1404 7/8 | 750 | Ydem | 17 Henero 1730 |
| | La Galicia | 70 | 24 18 8 | 75 18 | 83 1/2 | 22 0 | 12 7 | | 650 | Ferrol | 26 Abril 1730 |
| | El Principe | 70 | 24 18 8 | | | | | | 650 | Santander | 17 Agosto 1731 |
| | La Princesa | 70 | 24 18 8 | | | | | | 650 | Ydem | 17 Agosto 1731 |
| | El Leon | 70 | 24 18 8 | | | | | | 650 | Ferrol | 27 Agosto 1731 |
| | León Franco | 62 | 18 12 6 | 66 12 | 80 8 | 20 2 | 10 7 | 1081 1/8 | 500 | Génova | 28 Septiembre 1720 |
| | San Fernando | 62 | 24 18 8 | 66 12 | 76 15 | 20 2 | 10 7 | 1017 5/8 | 500 | Santander | 19 Marzo 1725 |
| | San Luis | 62 | 24 18 8 | 66 12 | 75 15 | 20 2 | 10 7 | 1017 5/8 | 500 | Ydem | Ydem |
| | San Carlos | 66 | 24 18 8 | 65 0 | 78 0 | 19 0 | 10 16 | 1086 3/4 | 500 | Ydem | 11 Septiembre 1726 |
| | El Yntante | 60 | 18 12 6 | 60 6 | 72 6 | 19 6 | 9 3 | 828 9/10 | 500 | Génova | 15 Noviembre 1726 |
| | San Antonio | 60 | 24 18 8 | 51 20 | 76 0 | 21 12 | 10 14 | 1031 5/6 | 500 | Santander | 1º Enero 1727 |
| | El Fuerte | 58 | 18 12 6 | 68 0 | 78 12 | 22 0 | 10 20 | 1187 1/6 | 500 | Havana | 10 Septiembre 1728 |
| | Santhiago | 60 | 24 18 8 | 76 10 | 84 0 | 20 4 | 11 0 | 1396 5/8 | 500 | Santander | 14 Febrero 1729 |
| 2ª | El Gallo | 58 | 18 12 6 | 61 12 | 70 0 | 22 12 | 9 10 | 904 0 | 500 | Tocatalpa | Ydem |
| | San Ysidro | 62 | 24 18 8 | 73 8 | 81 0 | 21 15 | 10 9 | 1290 2/5 | 500 | Santander | 17 Enero 1730 |
| | La Castilla | 62 | 18 12 6 | 70 14 | 79 0 | 21 0 | 10 12 | 1174 1/3 | 500 | Pasages | Ydem |
| | Andalucia | 62 | 18 12 6 | 70 15 | 79 0 | 21 3 | 10 8 | 1162 7/8 | 500 | Ydem | Ydem |
| | Santa Teresa | 62 | 18 12 6 | 71 15 | 79 12 | 21 2 | 10 1 | 1239 1/4 | 500 | Ydem | Ydem |
| | El Hércules | 60 | 18 12 6 | 68 15 | 80 19 | 21 20 | 11 0 | 1277 2/5 | 500 | Cádz | 14 Abril 1730 |
| | Real Familia | 60 | 18 12 6 | 73 0 | 81 0 | 21 14 | 11 8 | 1342 0 | 500 | Ydem | 3 Febrero 1731 |
| | El Conquistador | 62 | 18 12 6 | | | | | | 500 | Havana | 26 Marzo 1731 |
| | El Ruby | 58 | 18 12 | | | | | | 500 | Pasages | 31 Julio 1731 |
| | La Guipúzcoa | 64 | 24 18 8 | | | | | | 500 | Ydem | 19 Agosto 1731 |
| | La Potencia | 58 | 12 8 4 | 56 3 | 64 16 | 18 18 | 7 2 | 571 7/24 | 400 | Campeche | 1º Septiembre 1723 |
| | El Yncendio | 54 | 12 8 4 | 55 0 | 65 18 | 16 20 | 7 22 | 573 0 | 350 | Havana | |
| | San Francisco | 52 | 12 8 4 | 55 0 | 65 18 | 16 20 | 7 22 | 573 0 | 350 | Olanda | 22 Abril 1726 |
| | El Retiro | 54 | 12 8 4 | 56 0 | 65 13 | 16 19 | 8 6 | 599 3/8 | 350 | Havana | 3 Julio 1726 |
| | San Juan | 50 | 12 8 4 | 56 0 | 64 20 | 16 23 | 8 8 | 608 0 | 350 | Ydem | 15 Diciembre 1726 |
| | La Paloma | 52 | 12 8 4 | 55 10 | 63 18 | 17 18 | 8 13 | 643 0 | 350 | Tocatalpa | 1º Enero 1727 |
| 3ª | El Xaver | 46 | 12 8 | 55 0 | 63 12 | 16 18 | 8 9 | 594 7/8 | 350 | Santander | 27 Febrero 1727 |
| | San Estevan | 46 | 12 8 | 56 7 | 63 12 | 17 20 | 8 15 | 625 0 | 350 | Ydem | Ydem |
| | Santa Rosa | 56 | 12 8 4 | 56 5 | 66 13 | 17 0 | 9 7 | 703 3/5 | 350 | Pasages | 9 Mayo 1727 |
| | La Fama | 52 | 12 8 4 | 52 12 | 63 12 | 16 9 | 9 10 | 551 3/4 | 350 | Génova | 1º Marzo 1730 |
| | La Victoria | 50 | 12 8 4 | 58 0 | 65 0 | 18 0 | 0 0 | 709 3/4 | 350 | Santander | 12 Junio 1730 |
| | La Galga | 50 | 12 8 4 | 58 15 | 64 0 | 17 11 | 8 7 | 631 1/10 | 350 | Cádz | 29 Octubre 1731 |
| | Aránzazu | 30 | 8 4 | 49 9 | 54 10 | 15 0 | 6 20 | 375 0 | 150 | Pasages | 1º Abril 1726 |
| 4ª | Concepción | 30 | 12 0 | 45 0 | 53 6 | 15 18 | 7 4 | 344 3/4 | 150 | Santander | 8 Agosto 1726 |
| | Atocha | 30 | 12 0 | 45 0 | 53 6 | 13 18 | 7 4 | 344 3/4 | 150 | Ydem | Ydem |
| | Esperanza | 17 | 8 0 | 31 12 | 38 12 | 10 1/2 | 4 1/2 | 10 1/2 | 40 | Olanda | 1º Diciembre 1726 |
| | La Griega | 18 | 8 4 | 36 13 | 45 12 | 12 0 | 5 12 | 191 4/5 | 100 | Havana | 11 Enero 1727 |
| | Pinque Pópulo | 14 | 8 4 | 15 0 | 56 0 | 13 0 | 6 0 | 281 2/5 | 100 | Suecia | 17 Agosto 1727 |
| | Paquebot San Diego | 8 | 8 0 | 33 0 | 40 12 | 11 0 | 5 10 | 151 5/8 | 60 | Yngalterra | 8 Junio 1728 |
| | Bombarda Nº 1 | 12 | 8 0 | 14 0 | 43 0 | 13 0 | 6 6 1/2 | 243 9/10 | 50 | Santander | 12 Julio 1729 |
| | Bombarda nº 2 | 12 | 8 0 | 14 0 | 43 0 | 13 0 | 6 6 1/2 | 243 9/10 | 50 | Ydem | Ydem |
| | Paquebot Jupiter | 16 | 8 0 | 39 1/2 | 42 8 1/2 | 11 16 1/2 | 5 16 1/2 | 192 1/5 | 60 | Havana | 13 Junio 1730 |
| | Paquebot El Monte | 15 | 8 0 | 28 12 | 42 8 | 11 8 | 5 13 | 187 1/8 | 60 | Ydem | Ydem |

Fuente: M.B., Add. 20926

**Apéndice nº 1: Estado de los navíos, Fragatas y demás embarcaciones de que se compone la Real Armada del Rey Nuestro Señor, divididos por Líneas, con expresión de sus portes, proporciones, toneladas, parages de su construcción, y días desde que cada uno sirve à S.M., á saver:**

Documento nº 2: Asiento de nuebe buques de navíos por S.M. por Antonio de la Piedra, en 22 de Henero de 1729[1]

En el lugar del Pasaje jurisdicción dela ciudad de Fuenterravía a veinte y dos de Henero del año de mil setecientos y veinte y nueve, ante mí Joseph Antonio de Zavala y Olazaval escrivano Real y del número dela villa de Santoña residente en este dicho lugar y dijo: que él propuso a Su Magestad, Dios le guarde, el construir en sus Reales Astilleros de este Puerto nueve buques de navíos en rosca capazes de montar a saver los tres de ellos a sesenta y seis piezas de artillería con cada setenta y siete codos de quilla; otros tres asibien capazes de montar cinquenta y seis piezas de artillería con cada sesenta y ocno codos de quilla; y los otros tres capazes de montar a treinta y seis piezas de artillería en cada cinquenta y codos de quilla, a entregar acavados y perfeccionados enforma dentro de tres años contados desde el día quinze de noviembre de este presente año, tres de cada expecie en cada año; y por que dicha proposición fue servido S.M. aprovarlo para que en lo que mira al otorgante lleve el devido cumplimiento y conste lo que en dhas construcciones ha de ser de su obligazión y lo demás que se deverá practicar, se obliga a construir dichos nueve buques y acavarlos en rosca hasta el último taquete, juntamente con las obras de escultura, carpintería de blanco, menuzería, pañoles, atajaderos y todas las demás obras de bodega debajo delas proporciones, calidades y condiciones siguientes.

Que en la forma que desuso va referido construirá, acavará y entregará tres de los dhos buques, a saver uno capaz de montar sesenta y seis piezas de artillería con setenta y siete codos de quilla, ochenta y siete codos de eslora, veinte y quatro codos de manga y doze de puntal. Otro capaz de montar cinquenta y seis piezas de artillería con sesenta y ocho codos de quilla, setenta y siete de eslora, veinte y uno y medio de manga, diez codos y diez y ocho pulgadas de puntal. Y otro capaz de montar treinta y seis piezas de artillería con cinquenta y cinco codos de quilla, sesenta y tres de eslora, diez y siete y medio de manga, y ocho y diez y ocho pulgadas de

[1] A.H.P.C.: 3/2506. folz. 14-20

puntal. Entendiéndose dichas medidas de codo Real de España, con todas las sobredichas obras y la obra de mano de la arboladura dándose por la real hacienda los materiales y errajes que dhas arboladuras necesitaren para el día 15 de noviembre del año primero benidero de mil setecientos y treinta. Otros tres de ygual porte y medidas que los suso referidos y en la misma forma para el día quinze de noviembre del año siguiente de mil setecientos y treinta y uno. Y los otros tres dela misma calidad y porte pata otro ygual día quinze de noviembre del año inmediato del mil setecientos y treinta y dos.

Que para la construcción de los referidos nueve buques se le ha de permitir por su Magestad el que los pueda executar en sus astilleros de este Puerto dejándoselos limpios, libres y desembarazados con sus limadas y picaderos que actualmente se hallan, y que en ellos y sobre ellos los aia de construir debajo de las medidas del largor de la quilla y demás medidas desuso van explicadas y en las proporciones y formas que diere Don Juan Pedro Boier Constructor de Su Magestad, las que ha de dar luego que esta escritura fuere aprovada por Su Magestad o sus señores ministros de marina en tabla para que por este medio labre los materiales a proporción en los montes.

Que han de ser de quenta del otrogante las compras de todos lo materiales de qualquiera calidad que sean, y necesitaren dichos nueve buques sus labras, conduziones, jornales de carpinteros, maestranza, la construcción de todos ellos, sus botes, atorajes, todo jénero de errajes (menos el que llevaren sus aparejos y árboles), escultura, carpintería de blanco, menuzería, pañoles, cozinas, todo género de cureñaje, lanchas y botes, como también los jornales de los peones, y de los botes al agua de dhos buques, y la labra de cabrestantes, sus fiadores y barras, y generalmente todas las demás que dhos buques necesitaren, menos como va referido el erraje que aquellos llevaren en sus aparejos y árboles, jarcia, belamen, artillería, armas, muniziones, lastres, carenas con sus menesteres y todo género de árboles que llaman mástiles porque estos deveran ser de quenta de la real hazienda y no del otorgante, ni del desquento dela cantidad en que estipula este asiento.

Que todos los aparejos y aparejuelos que necesitare para dichas construcziones aian de ser también de quenta y coste del otorgante; con la circunstancia de que de las jarcias y demás pertrechos de la construcción que de quenta de S.M. se hallaren en estos reales almazenes, se le aian de franquear por su guarda almazaren los que necesitare prezediendo primero abaluazión de ellos por peritos; y que al tiempo de la devoluzión haziendo también nueva abaluazión por los dichos peritos se pagará en dinero el menoscavo que tubieren, o vonificará en los recivos que diere llevando quenta y razón de todo, y que lo mismo se deverá practicar con los aparejos y demás pertrechos que se necesitaren para los botar al agua de dhos buques y sin que preceda dha tasazión se le haian de franquear también los basos que en estos astilleros ay de quenta de Su Magestad.

Que por Su Magestad se le a de dar su real zedula para que en qualquiera parte de sus dominios pueda comprar todo género de materiales que necesitare para la construcción de los dichos nueve buques a los precios hordinarios, sin que por sus dueños se le alteren precios como ni tampoco los jornales de ofiziales y coductores y libertad de tránsitos pagando los daños, y prohibiendo a todos los particulares y asentistas posteriores a éste el cortar los materiales durante la construcción de los nueve buques en los montes y términos de las villas de Aranaz, Bera, Lesaca y Sumbilla del Reino de Navarra; Valle de Burrunda y Villas de Ataun y Segura y monte de Alzania por los que el otorgante sea de valer para dhas construcziones de los materiales que ay en ellos.

Que la construcziones de los dichos tres buques maiores en la forma suso referida hará en ciento y sesenta y cinco mil pesos excudos de plata de quinze reales de vellón cada uno de suerte que la construcción de cada uno en cincuenta y cinco mil pesos excudos. La de los otros tres ynmediatos en ciento y quarenta y cinco mil pesos excudos de dho premio, que sale cada buque en quarenta y siete mil pesos. Y de los otros tres menores en sesenta y nueve mil pesos excudos de plata de dicho premio, que sale cada uno a veinte y tres mil pesos excudos.

Y aunque dha proposición hizo el otorgante a S.M. en nueve mil pesos excudos de plata más de lo que de suso asienta a echo esta baja de su mera

voluntad. Los quales dichos trescientos y setenta y cinco mil pesos excudos de plata de a quinze reales de vellón cada uno montamiento de los dhos nueve buques se le an de pagar y entregar en nombre del otorgante a Don Matheo de Martiarena del Barranco vezino de este dho lugar por Su Magestad y su Real hazienda en esta forma: Dos mil pesos excudos de plata de dho premio luego que esta escritura fuere aprovada por S.M.; viente mil pesos excudos por todo el mes de marzo de este presente año; otros veinte mil por todo el mes de maio; otros veinte mil y quinientos por todo el mes de julio de este presente año para emplearlos en comprar y cortar materiales, sus labras y acarreos; veinte mil ochocientos pesos luego que estubieren puestas las tres quillas de un buque maior, otra del mediano y otra del menor que seran las tres de esta primera construcción; otros veinte mil y ochocientos pesos luego que se le pongan las primeras cubiertas y estubieren entabladas; diez mil quatrocientos y cinquenta pesos excudos de plata estando puestas y entabladas las segundas cubiertas y forros esterior hasta el pórtalo; otros diez mil quatrocientos y cinquenta pesos excudos de plata cumplimiento al total del montamiento de los dichos tres primeros buques estando botados y concluídos con todas las sobre dhas obras sin que en dhos pagamientos ni ninguno de los que se abrán de hazer durante dichas construcciones se le puedan descontar los ocho maravedies por escudo, ni otra baja alguna. Otros veinte y un mil pesos excudos de dha especie por el mes de henero del año primero benidero del mil setecientos treinta; otros veinte y un mil pesos por el mes de marzo siguiente de dicho año de treinta; otros veinte mil y quinientos por el mes de maio de dho año y estas tres partidas anticipadas para las prevenziones de compras de montes, labras y acarretos; veinte mil y ochocientos pesos excudos luego que estubieren puestas las tres quillas del quarto, quinto y sesto buque; otros veinte mil y ochocientos pesos luego que todos los dhos buques tubieren puestos y entablados las primeras cubiertas; diez mil quatrocietos cinco pesos excudos estando entabladas las segundas cubiertas y forro esteriores hasta el pórtalo; otros diez mil quatrocientos y cinquenta pesos excudos de plata cumplimiento total pago del montamiento de los dichos quarto, quinto y sesto buques estando botados y concluídos con todas las sobre dichas obras. Sesenta y dos mil quinientos pesos en tres plazos, los meses de henero, marzo y maio del año que siguiente del mil setecientos y treinta y uno para emplearlos en las compras de materiales, conduziones y labra así como va asentado de suso. Y que los sesenta y dos

mil y quinientos pesos escudos de plata restantes al entero cumplimiento y pago de los dichos trescientos y setenta y cinco mil pesos excudos de hazer en la mesma forma, plazos y cantidades que los que van esplicandos desuso, hallándose los buques siete, ocho y nueve en el estado que los antecedentes, y echa entrega de ellos y todas las dichas cantidades que han de parar en poder de dicho Don Mateo de Martiarena del Barranco vezino de esto dho lugar que luego que los reciva se constituirá por depositario para distribuirlos en dichos efectos y otros menesteres con exinción de escrituras de compras, listas de jornales y acarreadores y compras de errajes, y otros aderentes en fuerza de mis libramientos con justificazión de los fines para que se libia llevando quenta de todo con la devida indibidualidad.

Que si los referidos pagamientos o qualesquiera de ellos no se le hiziere al otorgante en la forma y plazos suso referidos no se deva entender haver corrido término, ni tiempo alguno para la entrega y construcción de los dichos nueve buques antes bien podrá cesar las obras en el ínterin que se le paguen las cantidades de dichos plazos.

Que si lo que Dios nuestro señor no permita los enemigos de la corona de S.M. o por otro accidente inoprinado que no sea defecto del otorgante, ni de sus ofiziales subcediere alguna quema o otro daño en los nueve buques no se entienda estar obligado el otorgante, ni sus fiadores, a responder de dhos buques, si bien a llevar una yndibidual quenta de lo empleado y a darla aquella.

Que los dhos nueve buques llevaran toda la tabla que necesitaren de roble, menos las que hubieren menester en sus segundas cubiertas y alcázares que en estas abrán de llevar de la llaman prusia o puza de pino.

Que para que los nueve buques se construian con materiales suficientes y sanos aia de poner Su Magestad en este astillero persona que antes de labrarlas y colocarlas los reconozca para que precedida su aprovazión se coloquen en sus lugares sin que sea de quenta del otorgante el pagamiento de sus sueldos.

Que luego que hiziere la entrega de qualquiera de los dichos nueve buques en estado de arvolar debajo las medidas y proporciones suso dichas se aian de recevir por el ministro que asistiere en nombre de Su Magestad en esta Provincia porque se la aia de dar al otorgante certificazión en que conste de ello a fin de que este ynstrumento sirva de finiquito y quenta final quede chancelada esta escritura sin más requisito ni circunstancia.

Que debajo de las dhas calidades y condiziones suso expresadas y cada una de ellas sin embargo de que todos dhos trescientos y setenta y cinco mil pesos han de parar en poder de dicho Don Mateo del Barranco para distribuirlos en la forma suso expresada todavía para maior seguridad de todo depósito propongo por mis fiadores a Don Pedro Antonio de Berroeta vezino de la villa de Rentería y Don Marcos de Berroa vecino de la Unibersidad de Irún quientes hallándose presentes haziendo de causa y negozio del dicho Antonio de la Piedra suia propia, ambos juntos de mancomun a voz de uno y cada uno por si y por todo insolidum renunciando como expresamente renuncian las leies de Duobus Rex devendi; y la asistencia presente hochita de fidevisoribus y el beneficio de la división y excursión de bienes, depósito de las expensas y demás leies de la mancomunidad a una con el dho Antonio de la Piedra se obligan con sus personas y bienes presentes y futuros havidos y por haver en forma a que el suso dho cumplirá con todo y por todo con lo estipulado y pactado en esta escritura en los plazos, forma y manera que de suso se refieren sin omisión ni fraude alguno, y si por su defecto biniere algún daño, menoscavo o pérdida a la Real hazienda pagaran ellos de sus bienes sin que preceda citazión, excursión ni otras diligencias de fuero no de derecho contra dho Antonio de la Piedra cuio beneficio renuncian en forma con las costas y daños que de lo contrario resultaren.

Y hallándose también presente el diho Don Matheo de Martiarena del Barranco desde luego para quando en su poder pararen los efectos del montamiento de este asiento o qualquiera parte de ellos se constituió por depositario de ellos y se obligó con su persona y bienes en forma a que los efectos que así pararen en su poder los distribuirá en la forma y manera que el suso dho lleva pactado en la claúsula de los pagamientos de que queda certificado a su satisfazión.

Y todos, prinzipal, fiadores y depositario por lo que a cada uno toca a la observancia y cumplimiento de esta escrituta y sus capítulos y cada uno de ellos bolvieron a obligar sus personas y bienes en forma y dieron poder a los señores juezes y justicias de Su Magestad de qualesquiera partes que sean competentes a cuio fuero propio y la lei si combenerit devirisdicione omnium indicium sobre que renunciaron todas las leyes, fueros y derechos de su favor y la general del derecho en forma para que les compelan y apremien al cumplimiento de todo lo que dho es como por sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada, consentida y no apelada, en cuio testimonio así lo otorgaron todos ante mí el dho escribano declarando que las pagas de toda la referida cantidad del ymporte de los dhos nueve buques se deverá hazer por la Real hazienda en la villa de Madrid o el lugar más cercano a estos astilleros donde ha de hazer su construcción siendo de quenta del otorgante las conduziones de todos ellos.

Y así bolvieron a otorgar siendo presentes por testigos Joseph de Berrotarán, escribano Real y del número de la ciudad de Fuenterrabía; Diego de Yriarte vecino de dha Uniberisidad y Juan Francisco de Gamón vezino de la dha villa de Rentería. Y los otorgantes a quienes el dho escrivano doy fee conozno, firmaron y en fee de todo ello, yo el diho escribano =tt$^{do}$=que=chancela=.

Antonio de la Piedra Marcos de Berroa

Matheo de Martiarena del Barranco Pedro Antonio de Berrotaran

Ante mí
Joseph Antonio de Zavala y Olazaval

Documento nº 3: Asiento de un bajel Real por Don Miguel Manuel de Yriberri, en 20 de Julio de 1727[2]

En el lugar del Pasaxe jurisdizión de la ciudad de Fuenterrabía a veinte de Julio del año de mil setecientos y veinte y siete ante mí Joseph Antonio de Zavala y Olazabal escribano Real público del número de la villa de Rentería y testigos infraescritos parecieron presentes el Señor Don Espíritu Pascali, Comisario Hordenador de Su Magestad, Dios le guarde, en su Real nombre de la una parte; y de la otra Don Miguel Manuel de Yriberri vezino de este dicho lugar. Y dijeron que el dicho Yriberri propuso a Su Magestad el construir y hazer un vajel de guerra de sesenta cañones acavada la carpintería, galafatería y menucería en rosca en las medidas y proporciones que se le entregaren de parte de Su Magestad con las calidades y condiciones siguientes:

Primeramente que el dicho vajel en rosca pondrá en estado de botar a los seis meses siguientes al día que pusiere la quilla.

Que dha quilla pondrá en el Paraje o Astillero que se le señalare en este puerto.

Ytt. Que para la construzión del dho vajel se aian de poner de quenta y coste de su Magestad o su Real Hacienda al pie de la obra todos los materiales de maderamen, tablazón, clavazón, errajes, aparejos, brea, alquitrán, estopa, cáñamo, iugadas de bueies, y generalmente todo lo necesario para la dicha construcción siendo de quenta del dho Yriberri tan solamente los jornales de las maestranzas y contramaestres.

Que el dicho navío aia de acabar el dho Yriberri así todo lo perteneciente a la rosca, como a los pañoles, atajaderos, cámaras y camarotes y toda la obra de carpintería en blanco, el cureñaje correspondiente, entendiéndose que todos los materiales, clavazones y errajes para estas obras se aian de entregar por quenta de Su Magestad; y que los jornales pertenecientes a la arboladura y aparejos, como también los

[2] A.H.P.G.: 3/2503, fols. 103-105

dela carena de firme al tiempo de salir a navegar o estando a flote, aian de ser así mismo de quenta de Su Magestad respecto de que en esta obligación no se comprenden sino los pertenecientes a la rosca y carenada y bote.

Ytt. Que las obras de escultura, así exteriores como interiores, aian de ser de quenta de Su Magestad así como los jornales de asentarla y colocarla.

Ytt. Que en el caso que Su Magestad mandare botar dicho navío con sola la primera cubierta aia de ser de obligación de dho Yriberri el executarlo así y acavar enteramente en rosca estando en flote conduciéndose también a costa de la Real hacienda los materiales necesarios abordo del dho navío.

Ytt. Que los gastos del bote del dho navío aian de ser de quenta de la Real hacienda.

Ytt. Que si subcediere alguna dilación en la conduzión de materiales o otro impedimento que no proviniere de dho Yriberri no le aia de poner perjuicio alguno, ni correr el término de los dhos seis meses ni sea de su quenta el responder de quema ni de otro daño que causasen los enemigos de la corona. Y que tampoco le aian de correr dho término de seis meses en caso de que no se le pagaren por la Real hacienda los caudales de este asiento, a los plazos y forma en que de uiso se pactaran.

Ytt. Que por dha Real hacienda se le aian de dar y pagar al dho Don Miguel Manuel de Yriberri veinte y un mil pesos excudos de plata de a quinze reales de vellón cada uno, a saver: dos mil pesos excudos de plata anticipados; dos mil pesos excudos haviendo cubierto la quilla de barenguería y orquillas; otros dos mil pesos de dha moneda haviendo puesto todos los genoles y ligazones; otros dos mil haviendo puesto los baos y curbas de la primera cubierta y sobreplanes; otros dos mil luego que empezare a entablar; dos mil luego que acavare de entablar hasta la segunda zinta; otros dos mil luego que abiere la primera portería puesto el tajamar y galafcteado; otros dos mil luego que pusiere los baos y curbas de la segunda cubierta y entablada; y los tres mil restantes al cumplimiento de los dichos veinte y un mil pesos excudos de plata de a quinze reales de

vellón luego que acavare de hacer la entrega de dho navío del modo que va referido a una con las cureñas.

Las quales dichas calidades, condiciones y pactos de cada una de ellas en nombre de Su Magestad el dho Don Espíritu Pascali la admitió en la forma y en su consequencia obligó a la Real hacienda al cumpiimiento de ellas y cada una de ellas en las partes que la tocan en devida forma. Que el dicho Miguel Manuel de Yriberri como principal obligado y Don Joseph Miguel de Bildosola vezino de la ciudad de San Sevastián, que también se halla presente, como su fiador y llamo cumplidor haziéndose deuda y obligación de dho Yriberri suia propia, y savedor del riesgo a que se espone ambos juntos de mancomún a voz de uno y cada uno de por sí y por el todo in solidum renunciando como expresamente renunciaron las leies de duobis rex de vendi, y la auténtica presente hochita de fide insoribus, y el beneficio de la división y excursión de bienes de prósito de las expensas y demás leyes de la mancomunidad como en ellas y en cada una de por sí se contiene. Debajo de la qual se obligaron con sus personas y bienes presentes y futuros, havidos y por haver en forma a que guardaran, cumpliran y executaran todas las dhas calidades y condiziones y cada una de ellas sin ir ni venir contra su thenor y forma en manera alguna. Y así bien a que dará los necesarios oficiales carpinteros para la construcción del bote y lancha del dho navío, sin que por ello se le pague cosa alguna. Y que todo ello lo cumpliran así y en la forma dicha pena de las costas y daños que de lo contrario le siguieren a la Real hacienda. Y dieron su poder a las justicias y juezes de Su Magestad de qualquiera partes que sean competentes a cuio fuero se sometieron y recivieron esta carta por sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada, consentida y no apelada para que como si así lo fuere les compelan y apremien a su cumplimiento sobre que renunciaron todas las leyes, fueros y derechos de su favor y la general del derecho en forma. En cuio testimonio así lo otorgaron siendo presentes por testigos, Don Juan Castain, Don Joseph de Labat y Don Ygnacio de Noblezía, vezinos y estantes en dicho lugar; y los señores otorgantes a quienes el dicho escribano doy fee que conozco. Firmaron y en fee yo el escribano=tt$^{do}$=acava=

Espíritu Pasacali — Miguel Manuel de Yriberri

Joseph de Vildósola — Ante mí Joseph Antonio de Zavala y Olazaval

Documento nº 4: Condiciones formadas por el Yngeniero de Marina Don Vicente Plo para que Sebastián de Yrigoyen y Compañía se obliguen a fabricar la motonería de labor y respecto del navío del Rey que está en grada[3].

1ª

La madera que se empleare en la manufactura del poleamen deberá de ser de nogal, fresno y álamo negro (como está en práctica) y la pernería del corazón dela enana precisamente y con la calidad de ésta seca.

2ª

Para compra de todo material como que deve ser de su quenta, se ajustarán con los dueños respectivos, según los precios corrientes y acostumbrados, o como mejor se combengan con ellos sin que haia de mediar violencia por pare de la Real Hacienda.

3ª

De ningún modo se admitirá roldana alguna, cuyo centro no sea el del trozo de que se cortó, de tal suerte que el ojo de dha roldana sea el centro o concurso de las fibras de la madera, y estos ojos han de ser executados con Barrono; y no con Guvia.

4ª

Todas las piezas que entregaren serán reconocidas con las formalidades y escrupolosidad que previene la Real Ordenanda de Arsenales, admitiéndoseles las que diese por buenas el Yngeniero, y desechándoles las que declare no deber recivirse, en cuyo caso usarán de ellas los Asentistas como mejor les acomode, siendo de quenta de los mismos todos, y quales quiera gastos, que origine la fábrica de esta Motonería hasta ponerla a a la Puerta del Almacén General donde se harán los reconocimientos.

5ª

La medición dela Motonería, y demás piezas que entreguen se executará según y conforme se ha practicado en el Arsenal de Ferrol en los asientos de esta naturaleza.

---

3 A.G.M.: Arsenales-Acopios, leg. 3763

6ª

Se les entregará el Presupuesto dela Motonería necesaria al aparejo pendiente y respecto del navío para que desde luego empieze a trabajarla en la inteligencia que deben entregarla concluida para mediados de Octubre próximo a más tardar, y de lo contrario se les descontará la mitad del valor que se asigne a la pieza o piezas que dexen de entregar, pero se exceptuarán de esta revaja aquellas piezas que justificando no hallar en estos contornos Guaiacan para ellas no pueden travajarse con la prontitud que se pide.

7ª

Por seguridad de la Real Hacienda en quanto comprehende la condición antecedente deberán depositar en thesorería seis mil reales de vellón en importe de obra entregada, cuia cantidad quedará retenida hasta la entrega total delas piezas que se les entregaren, y serviran en caso de falta de cumplimiento para cubrirse la Real hacienda de los perjuicios que la haian podido ocasionar la irreal actiutd de los Asentistas, y estos no tendrán acción de reclamar dha suma siempre que por aquel motibo se vea el Yngeniero precisado a valerse de otro sugeto para descomponer esta obra con la prontitud que se previene.

8ª

El importe dela obra que se les reciva (veneficiado el desquento de que trata la condición séptima) será hecho en este Puerto con quanta prontitud permita la consigunación de caudales para esta empresa, y el precio a que se les pagará toda la obra que entreguen será un veinte por ciento menos que los que ha pagado hasta ahora el Poleamen la Real Compañía de Caracas.

9ª

Si le mandare executar alguna pieza cuios precios no estén especificados en el Aranzel que se pedirá a la Compañía acordaran antes de ponerla en egecución, el precio con el Yngeniero a presencia del Comisario.

10ª

Se obligarán los impressarios con sus personas, y vienes havidos y por haver, a cumplir quanto queda estipulado consistiéndoseles a ello por todas las vías del derecho competente en todos los tribunales de Marina, como si

esta contrata tuviera la misma fuerza que una escritura otorgada con las formalidades que previenen las Leyes; y en fée de que consienten se comprometen y conforman con quanto va expresado en esta contrata firmarán a continuación con el Yngeniero que la ha formado, y el Comisario de Provincia Bernardino de Corvera, que como Ministro de esta Comisión exerce en ella la parte de la Real Hacienda, y deve intervenirla. Astillero de Pasaxes primero de Junio de mil setecientos ochenta y uno= Don Vizente de Pló= Sebastian de Yrigoyen= Josef Antonio Brafieb= Juan Antonio de Urigoitia= Con mi Yntervención, D. Bernardino de Corvera=

Es copia a la letra dela contrata original que para en este Ministerio de Marina de mi cargo, de que certifico, Pasaxes primero de Junio de mil setecientos ochenta y uno.

Bernardino de Corvera.

Documento nº 5: Escritura de obligación de un patache, en 12 de marzo de 1702 años[4]

En la Villa de Zumaya a doce días del mes de marco y año de mil setecientos y dos. Ante mí el escribano y testigos parecieron presentes el Señor Antonio de Muguerza alcalde hordinario de ella, el capitán Ygnacio de Embil vezino dela Villa de Zestona y Francisco de Sorarte vezino dela de Deva de la una parte; y de la otra Lorenzo de Agote y Antonio de Arriola maestros de fábrica vezinos dela dha villa de Zumaya. Y dijeron que estavan de acuerdo y conformes en que los dichos Lorenzo de Agote y Antonio de Arriola ayan de fabricar para los dichos Antonio de Muguerza, Capitán Ygnacio de Embil y Francisco de Sorarte y a su satisfacción un navío de veinte y seis codos de quilla limpia, nuebe codos menos quarte de manga y quatro de puntal, con su alcázar hasta el palo mayor y su castillete de proa, su cavestante y molinete de nogal, con los barrotes de gavias, y sombreletes de ambos palos, messas de la bencadeura y su timón puesto con toda forma, con una burlacama entre la garlinga del trinquete y cibierte (de manera que abrace a los dos costados) con tres cavillas de fierro, con su branque y falca, a una con su batel, y que todo el material aya de ser quenta de los dichos maestros con tal que ayan de cortar todo ello por el menguante del mes de nobiembre primero benidero de este pressente año y que sea dho material a satisfación de los dhos Capitán Embil y consortes; y que la quilla ayan de poner el día tres de febrero del año primero venidero de mil setecientos y tres y entregar dho navío con su vatel acavado en forma y en flote el día de Nuestra Señora de Agosto del dho año de mil setecientos y tres. Y que para esto los dhos Antonio de Muguerza, Capitán Ygnacio de Embil y Francisco de Sorarte les ayan de dar y pagar a los dhos Lorenzo de Agote y Antonio de Arriola quatrocientos y ochenta escudos de a diez Reales de plata cada uno, y un quintal de cavillas a saver: los ciento sesenta escudos al tiempo que fueren a cortar dhos materiales; otros ciento sesenta el día que pusieren dha quilla; y los ciento y sesenta escudos restantes el dho día de Nuestra Señora de Agosto del referido año de setecientos y tres, pagados y entregados por manos de dho Antonio de Muguerza. Y que a este le acudan para ello a saver el dho Capitán Ygnacio de Embil con la mitad de los referidos

4 A.H.P.O.: 2/3467, fols. 29-30

quatrocientos y ochenta escudos y el dho Francisco de Sorarte con la quarta parte según su acuerdo.

Y poniendo en execución lo susso referido con la presente carta y su tenor los dhos Lorenzo de Agote y Antonio de Arriola como tales maestros justos y juntamente de mancomún a voz de uno y cada uno por si ynsolidum renunciando las leyes de la mancomunidad como en ellas se contienen se obligaron con sus perssonas y vienes muebles y raíces havidos y por haver a hacer dho navío en la conformidad por la cantidad y plazos susso referidos. Y a entregar en flote en toda forma con tal que los dhos Antonio de Muguerza y consortes bayan acudiendo como dho es, y estos haviendo azeptado dha escritura en devida forma se obligaron devajo de dha mancomunidad a la paga y satisfación de los dhos quatrocientos y ochenta escudos y quintal de cavillas en la conformidad y plazos suso citados pena de execución y costas du su cobranza para cuyo cumplimiento y que a ello sean apremiados en virtud de su escriptura como así fuere por sentencia definitiva dada por juez competente y passado en autoridad de cosa juzgada cada una de las dhas partes por lo que a cada una toca. Dieron su poder cumplido a todos y quales quier Juezes y Justicias de Su Magestad de quales quier partes que sean a cuya jurisdicción se sometieron y renunciaron su propio fuero, domicilio y la ley si combenerit de Jurisditione omnium judicum con las demás de su favor en uno con la general de ellas en toda forma. Y la otorgaron ansí siendo testigos Francisco de Yzaguitte y San Juan de Arrona vezinos y estantes en dha Villa; y los otorgantes a quienes yo el escribano doy fee conozco. Firmaron los que savían y por los que dixeron no savían un testigo=

Antonio de Muguerza — Ygnacio de Embil

Francisco de Sorarte

Antonio de Arriola

Ante mí

Joseph Ygnacio de Plazaola

Documento nº 6: Escritura entre Pedro Martín de Urteaga y Juan Ignacio de Ulacia, en 5 de Henero de 1758[5]

En la villa de Deva a cinco de Henero del año de mil y setezientos cinquenta y ocho. Ante mí el escribano y testigos parecieron presentes de la una parte Pedro Martín de Urteaga vezino del lugar de Hea en el Señorío de Vizcaia, y de la otra Juan Ygnacio de Ulazia vezino de la vila de Motrico. Y dijeron que ambos están conformes en que el dho Juan Ygnacio de Ulacia haia de hazer y fabricar un navio patache de las medidas, anchura y altura del navío propio suio que tiene Juan Bauptista de Echavarría vezino de la villa de Ondárroa en el mismo Señorio de Vizcaia para el referido Pedro de Urteaga, de forma que pueda traer dho navío ygual carga de bena como el navío de dho Juan Bauptista de Echeverría cargando en frente de la villa de Portugalete, que es también del Señorío de Vizcaia, con la calidad y condición que dho navío nuebo que a de hazer de nuebo saliere de ygual que el del dho Echeverría de suerte que pueda traer quinze quintales más o menos, los otorgantes uno al otro haian de abonar y vonificar este exceso y que cada quintal haia de ser de ciento y cinquenta libras de bena y dho navío haia de hazer con las circunstancias siguientes:

Lo primero, que dho Juan Ygnacio de Ulazia haia de fabricar dho nuebo patache para el recordado Pedro Martín de Urteaga en el valle de Aztigarribia, jurisdicción dela dha villa de Motrico, y concluir con el dho navío para el día primero de maio próccimo venidero del presente año y entregar en la ría de esta dha villa y amarradero de ella al sobrepuesto Pedro Martín de Urteaga sin más dilación alguna.

Lo segundo, que dho nuebo patache al tiempo que conduciere y llevare de esta ría al referido Pedro Martín de Ugarte para la villa de Vilbao haia de llegar cargado de maderamen o de fierro y no con otra cosa alguna sino sólo su aparejo.

Lo tercero, que dho navío se haia de cargar asta la esquina por debajo de sin (se toca no toca) de el estando presentes ambos otorgantes que se

---

5 A.H.P.G.: 3/2133, s.f.

deverá cargar dho navío aquellos que están echos en ello.

Lo quarto, que dho navío haia de fabricar el dho Juan Ignacio con su volinete y timón, y su bote correspondiente

Lo quinto, que para la fábrica de este navío el referido Urteaga le haia de dar y entregar al dho Juan Ignacio toda la tabla nezesaria en el cuerpo de esta dha villa a razón de real y medio de vellón el codo corriente siendo la conduzión de ella a quenta de dho Juan Ignacio asta donde se fabrica dho navío.

Lo sesto, que dho Pedro Martín de Urteaga le haia de dar y entregar al sobrepuesto Juan Ygnacio de Ulacia todo el alquitrán, vrea y estopa que necesitare dho patache para la primera cadena siendo el ymporte de ellos a quenta y pago de dho Urteaga.

Lo septimo, que dho Pedro Martín de Urteaga le haia de dar y pagar al mencionado Juan Ygnacio de Ulacia por su trabajo y por cada quintal que caviere dho navío hasta el paraje que se lleva el referido veinte y dos reales y medio de vellón; y de ellos al tiempo que diere principio a dho patache y entregará realmente y sin contienda de juicio el dho Pedro Martín de Urteaga las dos partes de cantidad de reales al sobrepuesto Juan Ygnacio de Ulacia pena de daños y costas; la tercera parte de cantidad de reales al tiempo que dho Juan Ygnacio le pusiere a dho patache las sintas; y la quarta parte de cantidad de reales al tiempo que se hiciere en dha Villa de Portugalete y ribera la entrega de dho nuebo patache despúes de echa la pieza de quintales así bien sin más plazo, término ni demora pena de ejecución daños y costas de la cobranza por cada plazo y tiempo. Y en esta conformidad se obligaron ambos otorgantes con sus personas y bienes havidos y por haver y para lo que les toca cumplir y pagar estos otorgantes dieron poder a ttodos los señores juezes y justicias que de sus causas puedan y devan conozer para que a ello los compelan y apremien como por senttencia pasada en su autoridad de cosa juzgada por ellos, consenttida que por ella recivieron y renunciaron su propio fuero, jurisdicción, domicilio y vecindad y la Lei si combenerit de Jurisdiciones onmiom Judicum con ttodas las demás leies de su favor con la general del derecho en forma. En testimonio de lo

qual así lo otorgaron por firme siendo presentes testigos Blas Antonio de Balanzategui, Miguel de Osobiaga, Thomás de Rementería, Carlos de Osobiaga y Juan de Mentteberría, vezinos de esta dha Villa y estante en ella. Doy fee conozco a los otorgantes que firmaron a una con dos de los sobredhos testigos. Sobre el renglón= si toca ni toca= valga

Pedro de Urteaga
Juan Ygnacio de Ulacia
Blas de Balanzategui
Miguel de Usobiaga

Ante mi
Andrés de Urain

Documento nº 7: Contrata entre Don Ramón de Aizpurua y Pedro Ygnacio de Arburu para la conclusión y entrega en flote de una fragata en rosca, en 9 de Septiembre de 1796[6]

En el astillero de Berrachocoa jurisdicción de la ciudad de San Sebastián a nueve de septiembre de mil setecientos noventa y seis. Ante mí el escribano del Rey nuestro señor numerario de la villa de Rentería, y testigos infraescritos parecieron presentes de una parte Don Ramón de Aizpurua constructor de navíos vecino del lugar del Pasage de la misma jurisddicción, y de la otra Don Pedro Ygnacio de Arburu que lo es de la villa de Pasage comisionado, que asentó ser de Don Esteban Saenz Pardo y Don Manuel de Ochoa y Paulin, el primero vecino y del comercio de la ciudad de Cadiz, y el segundo de la de Sevilla, para los efectos que abajo se dirán. Y dixeron que el referido Don Ramón de Aizpurura previo convenio dio principio en este mismo astillero a la construcción de una fragata por encargo y cuenta del Señor Pabón y Aguilar del propio comercio de Cádiz, cuya fábrica cesó y ha estado suspensa por motivos poderosos que se ha ofrecido, resultando de esto forzosa e inevitablemente el que quedase en grada la explicada fragata en este astillero. Por lo qual y habiendo sobrevenido asibien posteriormente algunas ocurrencias que hacían difícil el cumplimiento de la contrata con la brevedad que corespondía se ha tratado ajuste entre ambas partes y por la dho Pabón y Aguilar, y en su nombre y como apoderado suyo por Don Joseph Ygnacio de Carrera vecino de dha ciudad de San Sebastián, se ha hecho a el prevenido constructor Don Ramón de Aizpurua formal cesión de toda la parte que le pudiese corresponder en aquel estado y circunstancias a aquel interesado en la insinuada fragata en grada por la cantidad de un mil seiscientos pesos efetivos, haciéndose por este medio el dho Aizpurura dueño absoluto y único de ellas de que se ha seguido otra convención entre los explicados constructores Aizpurua y Comsionado Arburu en calidad de tal, que están nuevamente en ratificarla y reducirla a instrumento público para su exacta y rigurosa observancia, teniendo ésta por única contrata en el asunto. A cuyo fin por el tenor presente renunciavan y establecen de conformidad los capítulos y condiciones siguientes.

---

[6] A.H.P.G.: 3/2390, fols. 142-145

Primeramente, que el dho Don Ramón de Aizpurua otorgante le haya de ceder, como desde luego por el thenor de esta escritura le cede, suelta y a larga con todas las cláusulas de desistimiento, separación, renunciación y traspaso de derechos de dominio, propiedad y uso y las demás convenientes a el prevenido Don Pedro Ygnacio de Arburu, como tal comisionado y orden habiente de Don Esteban Saenz Pardo y Don Manuel de Ochoa y Paulin por los mismos un mil seiscientos pesos efectivos, la parte equivalente a esta cantidad como adquirida en virtud de dha cesión del recordado Pabón y Aguilar en la idéntica fragata en grada de este astillero, los quales se los deberá satisfacer el precitado Arburu íntegra y efectivamente.

Que quedando, como queda desde ahora para los expresados Saenz Pardo, y Ochoa y Paulín, la parte así de suso cedida de la referida fragata en grada, haya de ser y sea obligación del mismo Aizpurua la continuación de su construcción hasta su conclusión, remate y bote al agua a su propia cuenta y riesgo, haciendo para ello las obras que prescribe y demuestra el plano que han dispuesto arreglado a instrucción de este particular, a que en un todo deberá sugetarse con buen material, y con toda la solidez, adorno y perfección de cámara alta, jardines, y todo lo concerniente al casco en rosca, incluso el timón, asiento de caña, y la correspondiente lancha y bote, en que no entran las restantes obras de la indicada fragata, de que se hará particular expresión en otro capítulo, y que en esta conformidad, y bien calafateados sus fondos, costados y cubiertas en todo lleno del grosor de su tablón, y estanco de quilla y costados haya de concluirlas, y entregársela en flote fuera de grada a el prevenido Don Pedro Ygnacio de Arburu para el día once de noviembre próximo de este año, a menos que por razón de las aguas no se deba diferir su vote por el corto tiempo de unas mareas a otras, cuyo término deberá alargarse, o quedar prorrogado en el caso que se prevendrá en el siguiente capítulo.

Que por todas las obras que contenga dha fragata fuera de las de la prevenda, cesión hasta la conclusión, y entrega en la forma que se menciona, le haya de pagar el dho comisionado Arburu a el precitado constructor Don Ramón de Aizpurua nueve mil y setecientos pesos efectivos, que con los otros mil y seiscientos procedentes de la parte cedida componen once mil y trescientos pesos de igual valor, que serán todo el coste de la insinuada

fragata en rosca, y flote fuera de grada en que interesan los insinuados Saenz Pardo, y Ochoa y Paulín por mitad, e iguales partes, y la referida cantidad total deberá pagar y satisfacer el dho orden habiente Arburu a el recordado constructor Aizpurua en dinero físico, y no en vales reales, ni en otra especie, a saber: los cinco mil seiscientos y cincuenta pesos de su mitad prontamente y los restantes cinco mil seiscientos y cincuenta de la otra mitad al momento que tubiere efecto el vote al agua de la referida fragata en rosca, pena de apremio, execución, costas y daños en cada plazo. Bien entendido que si la entrega de los primeros cien mil seiscientos y cincuenta pesos no se hiciere a dho Aizpurua con la prontitud que queda estipulada y se difiere por algunos días, deberá de tener él otros tantos más de término del que arriba queda señalado para la conclusión, bote y entrega fuera de grada de la explicada fragata, en atención a su actual imposibilidad a poder poner el número suficiente de oficiales por los quebrantos parecidos en la última guerra entendiéndose esta prórroga desde, incluso el día de mañana en adelante, y quedando en pie sobre ella el tiempo que a más sea preciso para el vote por razón de las aguas que difieran de unas mareas a otras.

Que en esta contrata no se comprehenden, antes quedan expresamente exclusos de ellas, así el forro, que a el citado barco le quieran dar lo dueños, como las bigotas, erradas de guarnición, argollería, cáñamos, bitácora, rueda, grueras y roldanas de pastecas, serviolas, pañoles, atajos, mamparos, cocina, gallineros, mesas, cornamuzas, calzos, cepos de anclas, y las demás piezas que sean de navío en rosca, y todo quanto corresponda a su arboladura y habitación cuyas obras deberán ser como diversas de este asiento de cuenta de los dueños de dha fragata, también por mitad por se igual como queda dicho el interés de los explicados Saenz Pardo, y Ochoa y Paulín a ella. Con circunstancia de que, si estos dispusieren aforrarla y en efecto se aforrare de cobre, en tal caso las hembras y machos del timón se le deberán echar de bronce; más aún así, siempre que el constructor Aizpurua no pudiere conseguir materiales de este metal, haya de solicitarlos y franquearlos el dho Arburu, bonificándoles Aizpurua el exceso, que hubiere de fierro al bronce.

Que finalmente, es condición que el comisionado Arburu pueda presenciar la construcción de la enunciada fragata, como efectivamente la presenciará, en lo que resta por todo el tiempo de su duración por sí, o por persona inteligente de su mayor confianza, con el fin de que las piezas de roble sean de la debida calidad, y satisfacción, y su colocación se haga sólidamente en toda la obra.

Con cuyas calidades, y condiciones se ajustan y convienen ambas partes, prometiendo observar y cumplirlas puntualmente por lo que a cada uno toca, sin contradicción, ni reclamo alguno, para lo que no ha de prevalecer ni hacerse mérito de ninguna otra convención, y anterior pacto, que los revocan y anulan en todo, y por todo, para que únicamente sea válido lo estipulado en este instrumento, y en su consequencia el insinuado Don Ramón de Aizpurua se obliga con su persona, y bienes habidos y por haber, a continuar desde luego la construcción de la dha fragata en grada, a concluirla, y votarla, y hacer su entrega en flote fuera de ella a su propia cuenta y riesgo a el referido Don Pedro Ygnacio de Arburu en el modo, y forma, por la cantidad, y para el tiempo, que se mencionan y quedan estipulados en las condiciones segunda y tercera de esta escritura pena de apremio, daños, atrasos, y costas que de lo contrario se ocasionaren. E igualmente se obliga el citado Don Pedro Ygnacio de Arburu también con su persona, y bienes presentes, y futuros a dar y pagar, y a que dará y pagará lisa y llanamente y sin la menor contienda de juicio a el dho Don Ramón de Aizpurua, o a quien su derecho representare, los prevenidos once mil y trescientos pesos efectos del total del montamiento, y valor de la expresada fragata en rosca concluída y perfeccionada, y entregada en flote fuera de grada, como se refiere en la misma condición tercera, a los dos plazos y tiempos, que en ella se contienen, y sin más término, espera ni dilación, pena asíbien de apremio, atrasos, daños y costas de la cobranza. Y para que sean compulsos, y apremiados por lo que a cada uno toca, al cumplimiento de esta escritura, y todas sus condiciones, dieron poder a las Justicias y Juezes de su Magestad, de qualesquiera partes que sean, con sumisión a ellos, y renunciación de su propio fuero, jurisdicción, y domicilio, y la ley si convenerit de jurisdictione onminum judicicum, recibiendo esta carta por sentencia pasada en cosa juzgada, sobre que asibien renuncian todas las demás leyes, fueros, y derechos de su favor en una de la general en forma. Y

otorgaron así, siendo presentes por testigos Don Angel Barrio, Joseh Francisco de Tapia y Joseph de Arbide, vecinos el primero de dha villa de Rentería, el segundo de la del Pasage, y el último del dho lugar del Pasage. Firmaron los otorgantes, y en fe de ello, y de que les conozco, lo haré yo el escribano.

Ramón de Aizpurua

Pedro Ygnacio de Arburu

Ante mí
Joseph Ygnacio de Gamón

Documento nº 8: Escritura para la fábrica de una lancha grande entre Francisco Antonio de Berrotarán Sorondo y Martín de Echepare, en 9 de Enero de 1788[7]

En la ciudad de Fuenterrabía a nueve días del mes de Enero de mil settecientos ochenta y ocho. Ante mi el escribano y testigos infraescritos parecieron presentes por una parte Francisco Antonio de Berrotarán Sorondo maestro carpintero constructor vecino de esta Ciudad; y de la otra Martín de Echepare del lugar de Ziburu Reyno de Francia. Y digeron que verbalmente estaban combenidos en que el dho Francisco Antonio de Berrotarán le haia de hacer y construir a dho Martín una pinaza o lancha grande, y por esta escritura y su tenor enla mejor forma que haia lugar derecho se conforman se haia de fabricar dicha lancha bajo las calidades y condiciones siguientes.

Que dho Berrotarán haia de construir dha lancha según y conforme a la construyó antes de ahora para otros vecinos de dho lugar de Ziburu según las medidas de otra lancha fabricada para Juan Antonio de Yarzagaray vecino de esta ciudad, y con que a lo menos haia de llevar dos tablas enteras de popa a proa en cada lado.

Que dha lancha ha de ser carenada a costa de dho Francisco Antonio y haia de poner también los demás materiales, y falcas, un timón colocado en su lugar, y material para ottro; y que para los paneles solamente le deverá dar dho Martín el material correspondiente.

Que dha lancha se haia de acavar de fabricar para el día nueve de mayo próximo de este presente año, pena de diez pesos de a quince reales de vellón que de su importe se revajaran a dho Maestro.

Que por ttoda la dha construcción haia de pagar el dho Martín, ciento sesenta y quatro pesos de a quince reales de vellón en tres plazos iguales y respectivos que serán, el primero desde aquí a pocos días; el segundo a los dos meses; y el tercero al tiempo de la entrega de dha lancha pena de apremio, daños y costas. En cuia conformidad combinieron ambas partes

---

7 A.H.P.G.: 3/753, fols. 10-11

haviéndose enterado a su satisfacción de dhas condiciones y circunstancias, y para la execución y cumplimiento de esta escritura y su contenido se obligaron con sus personas y vienes havidos y por haver, y dieron poder cumplido a las Justicias y Jueces de Su Magestad de qualquiera partes que sean a cuia jurisdicción y juzgado se sometieron renunciando su propio fuero, jurisdicción y domicilio y la Ley si combenerit de jurisdictione omnium judicum para que a ello les compelan y apremien por todo rigor de derecho y vía executiva como si fuera sentencia definitiva de Juez competente pasada en autoridad de cosa juzgada, y renunciaron las leyes a su favor con la general del derecho. Y otorgaron assí siendo presentes por testigos Martín Antonio de Gorostiola, Francisco Antonio de Echeverría y Francisco Xavier de Aramburu, vecinos de esta dicha Ciudad; y los otorgantes, a quienes yo el escrivano doy fee conozco firmaron. Y en fee de ello firmé

Martín de Echepare
Francisco Antonio de Berrotarán Sorondo

Ante mí
Dionisio de Aramburu

Documento nº 9: 5 de Marzo de 1756, escriptura de convenio y obligazión para la fábrica de un navío por Don Juan de Arizmendi y Don Joseph de Beldarrain a favor de Francisco de Mendinueta y compañía. Su comisionado Don Manuel de Alzibar[8]

En la Villa de Azcoitia cinco de marzo de mil setecientos y cinquenta y seis. Ante mí el escribano y testigos parecieron presentes de una parte Don Manuel Francisco de Alcibar cavallero del orden de Santhiago vecino de esta villa, ordenhaviente y comisionado de Don Francisco de Mendinueta y compañía. Y de la otra Don Juan de Arizmendi vecino de la villa de Orio maestro constructor de navíos, por sí y como poderviente de Don Joseph de Beldarrain vecino de la villa de Usúrbil en virtud de que le ha otorgado este por testimonio de Ygnacio Antonio de Ostolaza escribano Real y numerario de la Universidad de Aya, me entrega para insertar en esta escriptura y su thenor es como sigue.

Aquí el poder

Y así incorporado dho poder y declarado el referido Arizmendi no estarle rebocado ni limitado en todo ni en parte usando de él. Digeron ambas partes que entre sí se hallan conformes, combenidos y ajustados en que dhos Beldarrain y Arizmendi le haian de construir en el Astillero del lugar del Pasaje jurisdicción de la ciudad de San Sebastián de quenta y para el expresado Don Francisco de Mendinueta y compañía un navío nuebo de las medias y circunstancias que se dirán bajo de ciertos pactos, calidades, condiciones y obligaciones, y poniendo en egecución por la presente y su thenor capitulan, contratan y declaran lo siguiente:

Primeramente que el casco del citado navío que así han de fabricar los dhos Beldarrain y Arizmendi haia de tener cinquenta y tres codos de quilla limpia de estopa a estopa; sesenta y dos codos de eslora; diez y siete de manga; nueve de plan; ocho y medio de puntal de Astillero; y dos codos y veinte y tres pulgadas de entrepuentes desde los tablones de la primera cubierta hasta tocando bajo de lo baos de la segunda.

---

8 A.H.P.G.: 2/636, fols. 160-172

Que respecto de haver dispuesto antes de aora de común acuerdo Don Manuel de Aizpurua Maestro constructor de bageles un Plan de condiciones para la fábrica de dho navío declaran que su thenor a la letra es así.

Condiciones del Plan de Don Manuel de Aizpurua

Que la quilla del nabío se haia de construir con tres piezas, un pie de roda a proa de diez y siete y a la línea treze.

Yt. El branque o roda de proa con dos piezas del mismo grueso y ancho diez y ocho.

Yt. El codaste del mismo grueso que la quilla y ancho treinta y arriva diez y ocho.

Yt. Un dormido a popa de catorce codos.

Yt. Un contracodaste por dentro desde la quilla hasta el yugo de largo tanvién con su grueso correspondiente.

Yt. Una curba grande para contrazapata.

Yt. Las barengas, genoles, ligazones de una buelta deberán tener diez pulgadas de grueso a su línea recta y las barengas en el medio quinze pulgadas de alto; y en la caveza once pulgadas y los ligazones en la primera cinta nueve pulgadas, en la segunda ocho, y en el remate los ligazones rebeses an de tener seis, de manera que desde la caveza a las barengas hasta el dho remate de los rebeses baia siguiendo la proporción.

Yt. Entre quaderna y quaderna sobre la quilla se haian de colocar las barengas dando seis pulgadas de bacío entre una y otras.

Yt. El dho bacío se ha de llenar sobre la quilla con unos soquetes entre barenga y barenga.

Yt. A proa desde el último pique hasta la roda ha de ser maziso de espaldones.

Yt. Su contraquilla corrida sobre las barengas en dentada en dos pulgadas con tres o quatro piezas.

Yt. El espexo de popa a de ser de cucharro sacado con puercas desde el pie de las metas hasta el yugo de la primera cubierta dejando sus bacíos en los intermedios de seis pulgadas.

Yt. El yugo de la dicha cubierta a de llevar dos curbas en cada caveza; dos orquillas echadas en los razeles de popa después de haber aforrado.

Yt. Una curba coral desde dha orquilla a la cubierta axustada al espejo de popa.

Yt. Dos abrazaderas desde el yugo azia proa una en cada lado, también después reaforrado ajustados en los costados.

Yt. Los durmientes de la primera de seis pulgadas de grueso con el ancho que tubiere y an de ser tres endanas o tres tracas juntas de cada lado.

Yt. Los palmagares de las cavezas de las barengas o la de los genoles an de ser tres endanas como los dhos durmientes de cinco pulgadas de grueso y el ancho que diere la tabla.

Yt. El aforro de entre palonaxar, y palmaxar a de ser de dos y media pulgadas de grueso y el ancho que diere la tabla.

Yt. Los baos de la primera cubierta an de ser asentados de dos codos una al otro a ececión delos delas escotillas; y an de ser de su grueso a su línea recta de trece a cotorce pulgadas, y de grueso trece pulgadas.

Yt. Una cuerda corrida o trece pulgadas de grueso por debajo los baos amalletado en dos pulgadas en los dhos baos.

Yt. Se ha de puntalar desde la sobrequilla a la cuerda de dos a dos baos a los puntales de los baos de escotillas an de ser con pasos sacados en los mismos puntales.

Yt. Los medio barrotes entre bao y bao sean de colocar con dos piezas cada uno, de manera que se asiente sobre la dha cuerda las cavezas haciendo juntas.

Yt. En cada caveza de bao a de llebar dos curbas la una sobre el durmiente de popa a proa y la otra de alto abaxo.

Yt. Los trancaniles de la primera cubierta an de ser de diez pulgadas de alto, y de doze a treze de ancho con el largo que tubiere la madera.

Yt. Una endana de tablas de rroble de trece y media pulgadas de grueso junto al trancanil de cada lado.

Yt. Otra endana de tabla de roble de quatro pulgadas de grueso en caso escotilla maior tirada de (...) sirban de esloras.

Yt. El intermedio de dhas dos endanass entablar de roble con tabla de quatro pulgadas, y lo restante con tabla de pino.

Yt. A proa una horquilla de manera que le asiente el palo del trinquete haciendo su caja con cuerdas y malletes.

Yt. Desde la dha horquilla hasta la cubierta quatro bularcamas o abrazaderas repartidas dejando sus bacios de los intermedios iguales.

Yt. La caxa del pie de palo maior a de ser formada con dos sobreplanes, la una seguida hasta la primera cubierta, y la otra con sus dos malletes.

Yt. La caja del pie del palo mezana ha de ser formada con dos sobreplanes, la una corrida hasta la primera cubierta; y la otra con dos malletas.

Yt. Además delos dos sobreplanes corridos hasta la primera cubierta deberá llebar otras tres hasta la dha cubierta.

Yt. Los durmientes dela segunda cubierta an de tener de grueso cinco pulgadas, y de ancho lo que diere la tabla, y a de llevar tres endanas o tracas.

Yt. La tabla cosedera de sobre el tranquanil a de ser de tres y medio a quatro pulgadas de grueso con el ancho que diere la tabla y las demás del intermedio a de ser de tres pulgadas de grueso.

Yt. Una porta avierta en cada parexo delas escotillas en cada costado.

Yt. El yugo principal a de tener de catorze pulgadas a su línea con dos curbas en cada caveza.

Yt. Otro yugo en la caveza dela codaste de once pulgadas con dos curbas en cada caveza.

Yt. Dos bularcamas a proa en entrepuentes.

Yt. Los baos de la segunda cubierta han de tener de once a doce pulgadas a(...) recia, y nueve y medio de alto colocados sobre los durmientes con quatro curbas cada una dela misma forma que las dela primera cubierta.

Yt. Las cuerdas y medio barrotes seguirán también la misma proporción que los de la primera cubierta.

Yt. Los trancaniles dela segunda cubierta an de ser echos de maderas cortas que lleguen de ymbornal a imbornal a ecepción delos de popa y proa que an de ser largos según diere la madera de diez pulgadas de alto y diez y seis de ancho.

Yt. Una endana o traca de tablas de robles sobre los trancaniles, y otra en el remate de su borda de tres y medio pulgadas de grueso, y lo demás se entablará con tabla de pino.

Yt. Diez portas en cada costado.

Yt. Dos vitas con dos curbas y su cruz.

Yt. Quatro ojos de escobenes.

Yt. Dos cavestantes uno a popa y otro al conbes.

Yt. Las cintas de la manga an de ser tres endanas de seis pulgadas de grueso.

Yt. El plan del fondo a de ser entablado con tabla de aya de tres y medio pulgadas hasta donde cala en el agua quando se votare de la grada y clavado con un clavo y una cavilla de madera en cada madera, y lo demás del fondo hasta sus cintas se entabla de rroble de higual grueso.

Yt. Las segundas cintas an de ser de cinco pulgadas de grueso y de doce de ancho, dos endanas en cada lado y la tabla de su intermedio de ymbornal a imbornal de roble correspondiente.

Yt. La chasa del costado de zinta de manga hasta la sengunda cinta, y se entablará con tabla de roble.

Yt. La zinta zirel del pórtalo de su remate a de ser de quatro pulgadas de grueso, y la demás tabla de segundas hasta ei dho zirel ha de ser de pino.

Yt. El timón ha de ser con dos cañas y el descanso dela caña pegado a los barrotes de la segunda cubierta con su uña de fierro y su rueda para gobernar.

Yt. El tajamar ha de ser guarnecido y asegurado con quatro bandas, una curba capuchina, sus bandetas y el vicho de proa.

Yt. Dos bombas en su paraje con sus menesteres.

Yt. Los artilleros de sus remates se lebantarán según pidiere el alto dela cámara de popa, y el castillo de proa; y se colocarán sobre dho castilllo dos serviolas, y a su correspondencia la toldilla o cámara alta, y se hará ésta con barrotes de buelta de figura de medio óbalo por no lebantar los costados, de manera que disueñe; y se entablará con tabla de pino.

Yt. Se deberá hacer al navío, su lancha y bote, y finalmente se le entregará con lass mesmas obras y circunstancias que el navío San Francisco Xavier sobre las medidas que ban expresadas en esta relación, con pinturas y demás cosas por veinte y ocho mil pesos efectibos.

Y así incorporado dho Plan de condiciones, dijeron asíbien que posteriormente a su formación han ocurrido varios motivos para añadir y especificar algunas circunstancias dirigidas a la maior perfección del citado navío y las declaran y capitulan conformemente en esta manera.

Que entre quaderna y quaderna sobre la quilla se han de colocar las barengas, y han de tener seis pulgadas de bacio entre una y otra; y debe ser todo aquel hueco de las seis pulgadas maziso hastta la maestra que está esplicado en los puntos del referido Plan.

Que los palmejares de las cavezas de las barengas o de los genoles han de ser tres andanas, y que éstas esten vien colocadas en el parage que propusíeron dhos Beldarrain y Arismendi en el Plan suso inserto pero desde allí hasta las tres andanas de durmientes deve haver otras de palmejares repartidas, un leño, y un bacio que en un palmejar, y después el tablón de forro, etc. Y todos estos palmejares han de ser de cinco pulgadas de grueso y endentados dos pulgadas en ligazones.

Que entre los baos de la primera cubierta ha de haber dos codos de uno a otro a ezepción de las escotillas se deve poner también entre éstos una lata sostenida con dos andanas de barrotines y su eslora en el medio para mantener sus cavezas.

Que los trancanlles de la primera cubierta han de ser de catorce pulgadas en quadro endentados en los baos y latas dos pulgadas, baciados en el medio, clabados en los baos y ligazones, y enpernados con las cintas de dos en dos codos.

Que la andana de tablas de roble de tres y media pulgadas de grueso que dice el referido Plan de Aizpurua, junta con el trancanil de cada lado deve ser de quatro y media pulgadas; en los trancaniles, contratrancaniles y esloras, o cuerdas deben ser asimismo como las dela primera cubierta, y el entablado lo mismo a proporción.

Que los costados esteriores dede la cinta de la manga hasta la quilla que dice el Plan han de entablar con tablones de aya de tres y medio pulgadas de grueso. Por ningún motivo se deve emplear de esta casta de madera en los fondos de navíos por la esperiencia que aia de su poca duración sino con tablones de roble de este grueso siendo mui regular en que todo lo que cubrirá el agua quando se bote el navío se claven los tablones en cada ligazón con un perno de madera y un clavo de fierro de diez y media pulgadas de largo. Pero desde todo lo que quede fuera de el agua desde el día del bote hasta su remate no se deverá poner cabilla alguna de madera, sino en cada ligazón vaian dos clavos.

Que la chaza en cada costado de junta de manga hasta de segunda puente no se deven entablar de roble sino de pino de tres y media pulgadas de grueso como asimismo todo lo demás de la obra muerta a ezepción delas demás zintas.

Que se ha de fabricar el dho navío con las condiciones que se proponen en esta escriptura y con los reparos y prevenciones que ba puestos, vien clavado y empernado en la forma que se practica con buenos materiales, y fortificado con regla; y que siguiendo la Bahía de Cádiz tendrá seiscientas y treinta toneladas de Astillero y quinientas y treinta y tres de buque para la Carrera de Indias.

Que dho navío ha de tener buen entrepuente y en la cámara alta quatro camarotes cerrados, y en la baja a lo menos doce catres de firme avientes,

los baldes correspondientes, su lancha buena, bote y sereny, mesa nobediza donde deben comer el capitán y pasajeros (en la misma conformidad que el navío San Francisco Xavier alias Torete construído por los referidos Arizmendi y Aizpurua con veinte y quatro portas de cañones y sus cureñas regulares de seis y tres).

Que dho navío se ha de fabricar con maderas sanas y bien curadas con enlazes, grosor y fortaleza correspondientes para su maior permanencia y duración poniendo forro del grueso que le pertenece según arte de construcción para que después de botado al agua no reciva quebrantos.

Que el referido navío ha de ser planudo respecto de fabricarse para carga a fin de que con la maior comodidad se logre la entrada en el Río de Buenos Aires, que demanda poca agua, y cuio destino ha de navegar, y que según ba espresado deberá tener buen entrepuente. Y los referidos Beldarrain y Arizmendi entregarán completo de todo lo que respecta a carpintería como los camarotes, catres sueltos de la cámara baja, mesa de comer, bancos y los baldes y demás menajes antes enunciados y precisos para la serbidumbre del navío, y maior comodidad, y deshaogo de los pasajeros, oficiales, tropa del rey, misión de padres jesuitas que los han de conducir.

Que arreglados a la magnitud del buque han de ser las maderas de la medida y grueso que le compete a la misma fábrica, como los enlaces de ella para su maior solidez, permanencia y duración, para que por falta de estos requisitos tan importantes no se esperimente en ningún tiempo defecto alguno en su construcción.

Que así mismo siendo este navío con destino a Buenos Aires aia de tener mui capaz y buena la bodega así para la carga que ha de llevar a la hida a dha provincia como para la de cueros que ha de traer a su buelta a España.

Que dha construcción la haian de hacer los citados Beldarrain y Arizmendi de maderas y tablas del grueso y solidez que le corresponden con arreglo a lo que en los capítulos antecedentes queda acordado y que sus enlaces, fortificaciones para la maior consistencia, firmeza y duración haian de ser a la manera que se acostumbra en la carrera de Cádiz con los

navíos marchantes para la navegación de la América, y que se deberán examinar y reconocer en la misma canal del Pasaje, y aprobar o reprobar las obras todas del expresado navío por la persona inteligente que para el efecto se nombrare por el citado Manuel Francisco.

Que todas las expresadas medidas, circunstancias y condiciones se han de seguir exactamente sin alteración alguna, y si ocurriere algún urgente motivo que precise a bariar se dará haviso al dho Don Manuel Francisco otorgante para que enterado de ello se acuerde lo combiniente a la maior perfexión del navío.

Que con ningún motivo ni pretesto se han de aumentar sus obras sin expresa aprobación, y consentimiento del dho Don Manuel Francisco otorgante, y en caso contrario desde luego se obligan dhos Beldarrain y Arizmendi a no pretender cosa alguna por las obras que así aumentaren y egecutaren en inteligencia de que no se les aprobarán ni abonarán por rrazón alguna que aleguen para ello.

Que la primera quilla para la construcción del citado navío en el referido Astillero del Pasaje la haian de poner dhos Beldarrain y Arizmendi a principios del mes de Abril próximo venidero de este año, y así puesta comunicar incesantemente la construcción para entregarla botada, y en devida forma con el entero cumplimiento de quanto en esta escriptura ba capitulado al dho Don Manuel Francisco de Alcivar o su representante a mediado del mes de septiembre del propio año con tal que no se les haga padecer dilación ni atraso en aparejar dho navío. Que esto ha de ser por quenta y cargo del dho Don Manuel Francisco. Que sin embargo, de lo que ya se lleva especificado y declarado en esta escriptura en quanto no se opongan a las reglas y medidas en ella mencionadas combienen los otorgantes que en todo lo demás de que no se hiciere mención en este instrumento se sigan las calidades y condiciones compreendidas en el que se otorgó para la fábrica de dho navío nombrado San Francisco Xavier entre Nicolás de Aizpurua y dho Manuel de Aizpurua y Don Juan de Arizmendi, maestros constructores, el día veinte y dos de abril de mil setecíentos y cinquenta y dos ante Manuel Estevan de Ansua, escribano de S.M. y del número de la ciudad de San Sevastián de suerte que este navío se ha de fabricar a imitación del San Francisco Xavier con maderas más gruesas

y no tan delgadas como las de aquel correspondientes a la proporción del buque.

Que la construcción, fábrica y entrega del citado navío en las circunstancias, forma y modo que en este instrumento se espresan la haian de hazer dhos Don Josseph de Beldarrain y Don Juan de Arizmendi en precio y quantía de veinte y ocho mil dos cientos y cinquenta pesos escudos de a quince Reales de vellón cada, los quales reducido a a reales de vellón hazen quatrocientos y veinte y tres mil setecientos y cinquenta reales de vellón, y los aia de pagar dho Don Manuel Francisco, o la persona que señalare en la dha ciudad de San Sevastián o en esta villa de Azcoitia distribuidos en tres tercios, a saber: el primero de nueve mil quatrocientos y diez y seis pesos y dos tercios de quince reales de vellón cada uno que hacen ciento cinquenta reales vellón, en el término de un mes que ha de correr desde que se ponga la quilla a dho navío a principios de dho mes de abril; el segundo quando esté fabricado la tercera parte; y el último al cumplimiento de los referidos veinte y ocho mil doscientos y cinquenta y seis pesos luego que se berifique la efectiva conclusión y entrega de dho navío en la referida canal de Pasaje en el espresado mes de Septiembre a mediados de él en las circunstancias y perfecciones que en los capítulos precedentes se mencionan. Con las quales dhas condiciones y calidades y no sin ellas otorgan esta escriptura con todas las cláusulas y requisitos que para su balidación se requieran por derecho y práctica, y su cumplimiento en la parte que le comprende el dho Don Manuel Francisco se obligó con su persona y vienes muebles y raícez havidos y por haver; y de la propia suerte contrajo higual obligación dho Juan de Arizmendi por sí y en nombre del referido Don Joseph de Beldarrain en virtud de su citado poder, y para que respectivamente sean apremiados a ello dieron poder a las justicias competentes de S.M. de qualesquiera partes que sean a cuio fuero y jurisdición se sometieron y renunciaron el suio propio, y la lei si comvenerit de jurisdiciones omnium judicum, y recevieron esta carta por sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada, sobre que renunciaron tanvién las demás leies, fueros y derechos a su favor con la general en forma. Y así lo otorgaron siendo testigos Nicolás de Ynda vecino del lugar del Pasaje jurisdicción de la ciudad de San Sevastián, Joseph Antonio de Arrataca y Francisco de Orona, vecino y estante en esta villa. Conozco a los otorgantes que firmaron y en fee de ello io el

escrivano. Entre renglones: mesana: n: dela América: bª: testᵈᵒ: aiorana: curb: No balga

Manuel Francisco de Alcibar Juan de Arizmendi

Ante mí
Pedro Santiago de Amiano

Derechos quince reales de vellón

Documento nº 10: Escritura de obligación de un navío entre Joseph de Balzola y Manuel de Gardoqui, en 24 de Octubre de 1736[9]

En la villa de Zumaya, a veinte y quatro días del mes de octubre del año de mil setezientos y treinta y seis. Ante mí el escribano y testigos, parecieron presentes Joseph de Balzola vecino de la villa de Deva y Manuel de Gardoqui dela de Plencia que es en el Señorío de Vizcaya. Y dixeron que en conformidad del acuerdo que ay entre ellos otorgan esta escritura en la forma y manera siguiente:

Primeramente, que el dho Joseph de Balzola sea obligado, como en efecto se obliga, de juntar y poner todo el material necesario en el astillero donde se ha de executar la manufactura de un navío (cuyas condiciones se asentarán en esta carta por menor) y todo el clavazón para el día de Santiago primero venidero que será a veinte y cinco de Julio del año de mil setezientos y treinta y siete; y que fabricada conforme arte y de toda satisfación la obra de carpintería, aya de botar el otorgante para principios de marzo de dho año sin más plazo ni dilación ni escusa, pena se ser apremiado en los dos referidos plazos por todo rigor de derecho y de pagar al dho Manuel de Gardoqui todos los daños y menoscavos que delo contrario se le causaren.

Que la quilla de dho navío o patache aya de ser de diez y nuebe codos y su manga correspondiente a ella.

Que por maestro constructor de dho navío nombran de conformidad a Jacinto de Ybarra vecino dela dha villa de Plencia, para que éste fabrique, empezando desde la quilla hasta poner o dar los vahos, y que lo restante se haga sin el dho Jacinto de Ybarra valiéndose de otro maestro. Y caso que el suso dho hallase ocupado aya de nombrar otro el dho Manuel de Gardoqui.

Que el referido Gardoqui aya de poner toda la jarcia necesaria para el dho navío al tiempo que se acavare de fabricar pena de ser apremiado por rigor de justicia.

---

9 A.H.P.G.: 2/3514, fols. 80-81

Que cada uno de su parte aya de nombrar su perito para la calculación del dho navío, y de la referida garcia y el alcanze que se hiziere por uno al otro, el tal aya de pagar dentro de seis meses pena de execución y costas.

Y ambas partes por lo que que a cada uno toca y tocar puede respectivamente para guardar y cumplir esta escritura de obligación y convenio, se obligaron con sus personas y bienes muebles y raíces, havidos y por haver, de tener por firme y valedera esta carta y para sus execución y cumplimiento dieron todo su poder cumplido a los juezes y justicias de Su Magestad de qualesquiera partes que sean y ante quien esta carta pareciere y fuere pedido su cumplimiento, a cuya jurisdición se sometieron renunciando, como expresamente renunciaron, su propio fuero, jurisdicción, domicilio y vecindad y la ley si convenerit de jurisdictione omnium judicum con todas las demás de su favor en uno con la general del derecho. Y lo otorgaron así siendo testigos Ygnacio de Aristondo, Roque de Mancicidor y Pedro de Ygarza, vecinos de esta Villa; e yo el escribano doy fee conozco a los otorgantes que lo firmaron de sus nombres. Y en fee de ello yo el escribano

Joseph de Balzola

Manuel de Gardoqui

Ante mí

Manuel Antonio de Egaña

Documento nº 11: Escritura de aprendiz de oficio de carpintero entre el Maestro Francisco Antonio de Berrotarán Sorondo y Miguel Ygnacio de Olazabal y su hijo Miguel Francisco, en 17 de Noviembre de 1782[10]

En la ciudad de Fuenterravía a diez y siete de noviembre de mil setecientos y ochenta y dos. Ante mí el escribano y testigos infraescritos parecieron presentes de la una parte Francisco Antonio de Berrotarán en su oficio de carpintería vecino de esta ciudad, y de la otra Miguel Ygnacio de Olazabal de la Universidad de Yrún y dijeron que dho Miguel Ygnacio pone por aprendiz a su hijo lexitimo Miguel Francisco de Olazabal para tiempo y espacio de dos años y medio que empezaron a correr y contar desde el dia primero de octubre último de este año de cuio tiempo a esta parte continúa en dicho aprendizage el dho Miguel Francisco con el expresado Maestro y antes durante cosa de un año tuvo principios con otro en la Ciudad de San Sevastián para que durante los dhos dos años y medio contados desde primero de octubre último le enseñe dho oficio de carpintería el expresado maestro, de manera que quede abil y capaz al fin de ellos, teniéndole en su casa dándole de comer y cama según uso y costumbre corriente en esta ciudad con tales aprendizes. Que acavado el tiempo de dhos dos años y medio le haia de dar el dho Maestro al expresado Miguel Francisco cinco pesos en dinero, y más una acha y azuela de dho oficio. Que dho aprendiz durante dhos dos años y medio haia de travajar en dho oficio de carpintería, y ttodo quantto se le ordenare en qualesquiera obras correspondientes en dho oficio, y también en los cultivos y demás trabajos de labranzas de tierras que se ofrecieren a dho Maestro durante el tiempo de los expresados dos años y medio. Que por los días que dho aprendiz dejare de travajar durante dho tiempo por enfermo, achacoso, combaleciente, u otro qualquier motivo manteniéndose y estando en casa de dho Maestro, deverá y estará obligado de travajar en dho oficio a demás de dho tiempo de dos años y medio, por duplicados días de los que dejare de travajar por dhos motivos, y siendo la enfermedad, achaque o combalencia fuera de la casa de dho Maestro, cumplirá el aprendiz con trabajar por otros tantos días que no trabajó; y que haian de ser de quenta y cargo de dho Miguel Ygnacio y su hijo los gastos que se le ofrecieren de

10 A.H.P.O.: 3/747, fols. 227-228

Médico Cirujano, votica y los demás en ttales casos. Y enterados a su satisfacción las dhas partes se obligaron al cumplimiento de observancia de esta escritura y condiciones según les toca y comprehende a cada uno, para todo lo qual se obligaron sus personas, y vienes havidos y por haver, y para la ejecución y cumplimiento dieron poder cumplido a las Justicias y Jueces de su Magestad de qualesquiera partes que sean a cuia jurisdicción y jusgado doy domicilio y la ley sit combenerit de jurisdictiones omnium judicum para que a ellos les compelan y apremien por todo rigor de derecho y vía egecutuva como por sentencia pasada en authoridad de cosa juzgada y renunciaron las leyes denefación con la general del derecho en forma. Y la otorgaron assí hallándose presentes por ttales testigos Don Juan Bernardo de Ybarraguirre, Presbitero Don Francisco Antonio de Berrotaran Areui y Francisco Xavier de Aramburu vezinos de esta dha ciudad. Y los otorgantes firmaron y en fee de ello, y de que les conozco, yo el escribano

Miguel Antonio de Olazabal
Francisco de Berrotaran Sorrondo

Ante mí
Dionisio de Aramburu

Documento nº 12: Ordenanzas de la Ilustre Universidad, Casa de Contración y Consulado de la M. Noble y M. Leal Ciudad de San Sebastián (1764). Aprobadas y confirmadas por el Rey Nuestro Señor Fernando VII en 1814[11]

Capítulo XXIV

DE LOS CARPINTEROS-CALAFATES, SU NUMERO, CALIDADES Y SALARIOS, QUE HAN DE TENER

NUMERO I.

Por quanto muchos pretenden ser Maestros Carpinteros-calafates, y se encargan de dar carenas a navíos y embarcaciones menores sin que entiendan el oficio con la perfección que se requiere, para fiar á su pericia las vidas y haciendas que en ellos se embarcan, sin que los tales queden responsables á cosa alguna, y de su ignorancia ó negligencia pudieran resultar las fatales consecuencias que, se dexan conocer, y se han experimentado, se ordena y manda: que de aquí adelante no se admitan para este Consulado más Maestros Carpinteros-calafates, que hasta el número de quatro, á saber, dos para el puerto del Pasage de la Jurisdicion de esta Ciudad y otros dos para el de ésta, los que deberán ser nombrados por quienes hasta aquí lo hayan egecutado, y tengan derecho para ello: solo en el caso de ser libre el uso de este oficio, elegirá dos el Prior y Cónsules, precediendo examen formal de personas inteligentes que antes nombrarán, los quales baxo de juramento declararán sobre la suficiencia de cada pretendiente, y según lo que resultare, se procederá a despachar ó no el título a cada uno, y sin este requisito ninguno podrá ser osado a dar carena a navío ni embarcación alguna, pena de cincuenta escudos de á ocho reales de plata vieja aplicados á beneficio de este puerto, esto sin perjuicio de los que actualmente estan admitidos y reputados por Maestros, y que como tales han tenido á su cargo carenas de navíos y embarcaciones, a quienes no se impedirá continuar en su oficio, ni á los Capitanes, dueños de los que ahora y en adelante tuvieren título o certificación de haber servido de Maestros-calafates en los bageles de la Real Armada.

11 A.M.P.: B-5-1-3, pp. 176-179

II.

Para ser admitidos por Maestro Carpintero-calafate y despacharle su título, deberá qualquiera que pretenda hacer constar ante dicho Prior y Cónsules, haber trabajado á lo menos durante ocho años de carpintero de navío y otras embarcaciones, y servido al mismo tiempo ó después de aprendiz de calafate durante dos años, y de Oficial calafate seis años más y serán preferidos siempre los más hábiles y experimentados en ambos exercicios entre los que fueren Maestros constructores de navíos, y hubieren sido Contra-Maestres de construcción.

III.

Al tiempo de despacharles sus títulos deberán jurar ante Prior y Cónsules de cumplir exactamente con las obligaciones de su oficio y obras que se les encarguen, y de hacerlas firmes y duraderas.

IV.

Debiendo los tales Maestros Carpinteros-calafates así nombrados responder á lo malo ó bien obrado en las carenas, será de su cargo y cuidado elegir para la maniobra de ellas los oficiales más hábiles que pudiéren hallar, y fuéren de su satisfaccion, haciéndolos trabajar incesantemente en todas las obras y horas, que el tiempo, situación del navío y las mareas lo permitieren; y de lo contrario se baxará de sus salarios á los Maestros el importe de los daños, que se verificáren haberse causado por omisión o falta de cuidado.

V.

Será de cargo, y obligación de los Maestro Carpinteros-calafates el prevenir al Teniente del puerto de esta Ciudad, quando en él deben dar fuego y carena á las embarcaciones, para que de ante-mano tomen la providencia de hacer apartar á las que halláren en la inmediación de la que fuere á dar carena, y ni entonces, ni en su tiempo alguno podrán encender fuego para calentar la brea, sebo ú otra cosa sin aviso, asistencia y que dicho

Teniente le señale el parage á donde deban hacerlo: y en el puerto del Pasage observarán las reglas, que tiene el Señor Regidor Alcayde de la Torre, y Fortaleza para el propio efecto, pena de seis ducados de multa, sino lo egecutáren así.

VI.

También será del cargo de dichos Maestros Carpinteros-calafates el asistir personalmente a las tales carenas y demás obras, que se les encomendare, repasando por sí mismos al tiempo de la operación toda la obra, que los Oficiales fuéren egecutando por su dirección, y con especialidad mirarán a las tablas de los costados, cubiertas, clabos, cabillas, rimbos, y demás reparos necesarios para la mayor firmeza y seguridad de las embarcaciones, pena de que los Maestros Carpinteros-calafates omisos, así en esto, como en quanto fuere de su cargo y obligación, hayan de pagar con sus bienes todas las averías y daños, que por defecto de la carena, y reparos se averiguare haberse causado al navío y su carga.

VII.

Los Maestros Carpinteros-calafates no podrán admitir á trabajar á jornal á Oficial alguno, que no les conste haber exercido en el aprendizage de oficio de calafate, y que se halle capaz de executar, lo que se le mandare segun arte.

VIII.

El capitán de navío, su dueño ó comisionado, que necesitare carenar la embarcación, podrá elegir á su voluntad al Maestro Carpintero-calafate entre los quatro que tuvieren título de Prior y Cónsules, bien sea de los de esta Ciudad, ó de los Pasages; pero si por dificultad, entidad ó mayor seguridad de la obra le pareciere conviniere traer otro Maestro Constructor-carpintero ó calafate de fuera de los Pasages, ó de esta Ciudad, para reconocer la tal embarcación, perfeccionarla ó tomar su dictámen, lo podrá hacer á su costa.

IX.

Por jornal se satisfarán á los Maestros Carpinteros-calafates doce reales de vellón en cada un dia de los que asistieren personalmente á dirigir y distribuir las obras secas de recorrer, y calafatear el combes, alcázar, costados y generalmente todas las de esta calidad, que tienen las embarcaciones; pero en los de su carena de fuego, por la mayor faena que ocurre, se le pagarán quince reales de la misma especie.

X.

Los Oficiales calafates y carpinteros en los trabajos secos que van explicados se arreglarán a la costumbre, y convenio de las partes en quanto á los jornales que deben llebar, y horas que deben trabajar, y lo mismo en los dias que se da fuego a las embarcaciones que reciben carena: con prevención, que en todas las funciones ó faenas referidas, los concurrentes han de ser solo los muy precisos, y todos puntuales, aptos y de experimentada pericia en su facultad.

XI.

Cada Maestro podrá tener los aprendices que necesitare, y por bien tubiere, y en quanto á su jornal se seguirá la costumbre que hasta ahora, que es de que gane el primer año de su estudio quatro reales, y al tercero cinco reales sin distinción de las obras, con que podrá costear el Maestro sus alimentos y demás gastos; pero en llegando á el quinto, si es que hubiere adelantado y aprovechado lo necesario, llebará y cobrará lo mismo que los Oficiales, por presumirse ya en disposición de gozar ó ganar este premio, cuyo coto y demás que contiene el presente número, cada uno en su proporción, observará, guardará y cumplirá, sin contravenir en manera alguna.

Documento nº 13; Reglamento de plantaciones de 1738[12]

Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa

Para dar cumplimiento al Decreto de la última Junta General de Deba, que el día seis de Mayo de este Año, ordenó tomasse V.S. providencia, para arreglar los Puntos conducentes al mejor establecimiento de toda suerte de Plantaciones de Arboles, señalando el número que anualmente han de plantar cada una de las Repúblicas de V.S. y se les haga saber para su execución lo que V.S. resolviere, se sirvió S.M. demandarnos exponer lo que alcanzare nuestra cortedad, en vista de los Papeles, que antes de aora ustán trabajados al asumpto.

Y deseando satisfacer a ésta grande confianza con que se ha servido V.S. de honrarnos, hemos reconocido con el mayor cuidado, y atención los Informes, que en descargo de la comisión que les dió la Junta General de Elgoybar de el Año 1718 hizieron a V.S. Don Antonio de Idiaquez, Don Juan Bautista de Aranguren, y Don Francisco de Veroiz, de el estado que en quel tiempo tenían los Montes de varias Repúblicas de V.S. los discursos que con este motivo propuso á V.S. la celosa, grande experiencia, y conocida aplicación al bien público de Don Antonio de Idiaquez, las noticias, que con comunicación de Don Martín de Olozaga y Espilla, Superintendente de Montes por Su Magestad, dió a V.S. Don Joseph Miguel de Vildosola, el Memorial, que en esta razón presentó à V.S. Don Nicolás de Vicuña, y extensoró en su Junta General de Cestona, de el Año 1733 y los discursos, que de encargo de la misma Junta de Elgoybar, de el Año 1718 de la Villa Franca de 1727, y de la de Hernani, de 1736 expuso también á V.S. Don Miguel de Aramburu; y haziéndonos cargo de estos Papeles de las repetidas órdenes de el Rey, para que se cuide la plantación de Arboles, de la que hemos sabido, que al mismo fin tuvo últimamente de el Señor Infante Almirante General el Comissario Ordenador de Marina Don Phelipe de Urioste; y teniendo presente quanto importa al servicio de Su Magestad, y a la utilidad de V.S. y de sus Pueblos, el que los Montes de su jurisdicción estén bien plantados; hallándonos informados de el grande cuidado con que algunas Repúblicas de

12 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro nº 61, fols. 319-322

V.S. satisfacen esta obligación tan recomendada en los Fueros de V.S. pero que no es en todas igual esta aplicación; y no siendo fácil el determinar quanta sea la dézima parte de las rentas de cada una de las Repúblicas de V.S. que el Fuero en el *cap. 8. tit. 38.* manda emplear en plantaciones de Arboles, nos parece que siendo de su aprobación, pudiera V.S. ordenar las providencias siguientes.

1. Que cada una de las Repúblicas, que antes no tenga Libro separado en el que se asienten los arboles que se plantaren en los términos Concegiles, le forme luego, y embie à V.S. dentro de dos meses de Testimonio de tenerle antes separado, y distinto de los demás de Concejo, o de averlo formado de nuevo.

2. Que tengan gran cuidado de criar Viveros por sí, ó cargo de algunos Vezinos, según la práctica, y experiencia enseñaren ser más útil al bien público, escogiendo para ello el terreno que sea más a propósito, según la disposición de el Fuero en *cap. 8. tit. 38.*

3. Que el Libro mencionado de Plantaciones se asiente añalmente razón indibidual, y con la mayor distinción de los Viberos, que criare cada República, ó de los conciertos, y obligaciones que á este fin hizieren sus vezinos, ó Moradores.

4. Que en el mismo Libro se asiente con toda claridad, y expresión el número, y especie de Arboles, que pressos en dos ojas se entregaren anualmente.

5. Que para que estos sean más seguros, y permanente, se tenga especial cuidado de que los plantíos sean jóvenes, de buena sazón, y de bastante cuerpo, por la dificultad con que prenden, y medran los que no son de estas calidades.

6. Y porque aún después de pressos están expuestos á padecer gran daño sino se impide el que el ganado se arrime a los Arboles mozos, se cuide de atarles algunos espinos, ó cosas semejantes que estorve al ganado arrimarse à ellos.

7. Que aunque el estilo más regular es de plantar los Arboles à la distancia de ocho codos de unos à otros, respecto de que la diversa calidad de los terrenos en se deben hazer las plantaciones así de Arboles bravos para fábricas de Navíos, ù otras, como las de ios trasmochaderos, ò que se poden para Carbón, y Leña, requiere diversa medida para las plantaciones: esto es, poniénsose más, ò menos espesos los Arboles, según fuere más, ò menos pingue el terreno en el que se deben plantar, y que ha de ser distinta la medida de los destinados para bravos; para que con la espesura crezcan derechos a la de los que han de servir para trasmochos, y se han de podar para Carbón, y Leña, no pudiéndose señalar regla fixa, que sea igualmente útil en todos los parajes, usará cada Pueblo de la medida, que para una, y otra especie de Arboles huviere experimentado ser más útil en los parajes en que se deben plantar los Arboles, ò en otros semejantes à ellos; pero siempre teniendo presente, que dexarán de prender algunos de los que se plantaren, y que se secarán otros; y que es mejor que aya que entresacar, que no el que queden vacíos los lugares de los que no prendieron, ò se secaron.

8. Que de estas plantaciones, que hizieren de nuevo las Repúblicas en sus Términos propios, y estén en oyadas una legua à la Mar, no puedan reducir a trasmochos las que fueren de Robles, sino que se dexen para Arboles bravos por la mayor falta que ay de estos para fábricas de Navíos, y otros usos tan importantes, como sabidos.

9. Que en el caso que algunos Vezinos, ò Moradores hagan con las Villas de V.S. ajustes de criar Viberos en tierras Concegiles se capitule, que no han de estar obligadas à recibir los plantíos que passados diez años no huvieren crecido competentemente, y que se han de dexar plantados en el terreno en que se huviere criado el bivero los Arboles suficientes á que éste quede poblado en la distancia, y medida regular.

10. Que los que con licencia de los Pueblos de V.S. rozaren, ò abrieren tierras Concegiles, ayan de plantar precissamente los seis Arboles Robles ò Castaños por cada fanega de sembradura, como lo ordena el

Fuero en el *cap. 5. tit. 35.* Y que de ninguna suerte se compense este gravamen por paga pecunaria, ni otra alguna.

11. Que quando se dieren las licencias para tales rozaduras, se ponga à los que tomaren tierras para ellas, la obligaciòn de que en el último año, que han de disfrutar las tales tierras, siembren en ellas Bellota, ò Castaña mezclada, y rebuelta con las semilla que huvieren de sembrar, y no arranquen las estacas con que huviere estado sereada la heredad, para que quedando al cuidado de la República, el que estando cerrada la tierra à lo menos dos años después, y no entrando ganado en ella, crezca el plantío con la maleza, y después de estar poblado el sitio, se aprovechen los demás plantíos (si fueren de buena calidad) para plantarlos en otras partes; pero al dueño de las estacas se le abone por la República el valor de las que dexare en ser.

12. Que respecto de que en algunos lugares se experimenta, que sobran Jarales, y faltan Arboledas, se cuide de guiar los Arboles en los Jarales en la forma que en muchas Repúblicas se practica, para que así se aumenten materiales, u se entienda el terreno para el pasto de el ganado, y especialmente los alisos (en nuestro Basquenze, Alza) que crece fácilmente, y es útil para tantas cosas.

13. Que si algunas Repúblicas por su estendida Jurisdicción, y cortedad de medios quisieren permitir à Vezinos suyos la plantación de Arboles en tierras Concegiles, con la calidad de aprovecharse de ellas, se pueda permitir con las seguridades competentes, à que nunca se dude ser la propiedad de la República, y el avérsele de restituir el terreno, siempre que se desembarazare de Arboles.

14. Que respecto de que en las tierras que asi se permitieren plantar à Vezinos, es igual la razón que en las rozaduras, y para que sirva de reconocimiento se ha de entender, que los seis Arboles mejores que se criaren en el terreno, y podrá disponer de ellos como de propios suyos; y siempre que el que tomare la tierra no la plantare de Arboles dentro de un término proporcionado que se le señale, aya de bolverse à la República; y se entienda lo mismo, si vendiere de pie los Arboles;

esto es, que aya de bolver a plantar de nuevo Arboles en ella, ò restituir la tierra à la República.

15. Atendiendo á la disposición de el Fuero, de que se emplee en plantaciones de Arboles la dézima parte de las rentas de cada Pueblo, y de el alivio que en los años últimos se ha experimentado en los gastos Foguerales, y que prudentemente se puede esperar en los siguientes, tengan cada uno la precisa obligación de plantar cada año diez Arboles por Fuego, que en los *2L335*, que pagan las Repúblicas de V.S. montan *23L350* Arboles cada Año, sin los que plantarán los Cavalleros, y los Vezinos particulares en sus haziendas; pues a vista de el exemplo de V.S. y de sus Repúblicas, se debe creer, que se dedicaran a esta importancia con el empeño que merece.

16. Que si algunas Repúblicas se quisieren esforzar à plantar mayor número de Arboles de los que les corresponde por su Foguera, atendiendo al grande beneficio que de ello se sigue al servicio de el Rey, y al público, les ayude V.S. con la gratificación de un quartillo de real de vellón por cada Arbol, que hizieren constar à V.S. aver plantado, y recibido preso en dos ojas à demás de los que les corresponde por su Foguera; y que para este gasto, pida V.S. facultad à Su Magestad en el Real Consejo de Castilla, o en la Real Junta de Almirantazgo, para valerse de la cantidad que anualmente fuere necessaria de los dos tercios destinados à la redempción de los Censos, en dinero, que en los Repartimientos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas corresponda à V.S. por sus 100 acciones.

17. Que si sucediere, que alguna República plante en un Año menos Arboles de los que corresponden por su Foguera, v.g. tocándole plantar, y entregar presos en dos ojas mil Arboles, y entregare v.g. 600 ò 700 y en Año siguiente, ò inmediatos completare aquella falta, y pretendiere gratificación, como si huviesse plantado lo que excede de el número correspondiente en aquel Año, no se le abone por tal, hasta que aya compensado el defecto antecedente: Y para que todas las Repúblicas puedan ser Juezes de la justificación que en esto se ha de observar, se inserte anualmente al fin del registro de las Juntas

Generales la razón de lo que cada República huviere echo constar aver plantado aquel Año.

18. Mostrando la experiencia lo mucho que conviene, que en encontrándose en las Repúblicas una Persona hávil, celosa, è inteligente, que cuide de las Plantaciones, no se mude de mano anualmente este cuidado, se atienda mucho à que no se aparte este encargo de los sugetos que una vez probaren bien, y continuaren con aplicación, y desinterés.

19. Que por ningún caso se permita cortar de pie para Carbón Arbol ninguno fructífero, hasta que esté rebegido, é incapaz de medrar, y adelantar en el tronco, ò en la rama; y que las Justicias tengan especial cuidado en castigar con el mayor rigor qualquiera transgresión de este capitulado, conforme a la disposición de el Fuero en el *cap. 8. tit. 38.*

20. Que respecto de que en el *cap. 8. tit. 38.* de los Fueros, se manda, que por cada Arbol que se corte se planten dos; pudiera V.S. mandar, que qualquiera República que vendiere para fábricas de Navíos, ú otras, porción de Montazgo de Arboles en pie, y percibiere el dinero de él, aya de emplear su dézima parte precissamente en plantación de Arboles, además de la obligación de su Foguera, exceptuando sólo el caso de que necesite el todo de la cantidad para la redempción de algún capital de Censo; pero que el número de Arboles que plantare con este dinero, no sea comprendido en la gratificación señalada, que se deberá también entender para con los Arboles que en adelante se plantaren, y no para los que estén ya plantados.

21. Que en el Libro de Plantaciones se expresse añalmente el Vibero, ò paraje de que se ayan sacado los plantíos que así se plantaren, para que de esta suerte se evite la fraude que repetidamente se comete de arrancar los Arboles, ya plantados en una parte, y bolverlos à plantar en otra, ocasionándose con este el daño de destruir las plantaciones echas antes, y que no prevalezcan las que de nuevo se hazen: Y en caso de descubrirse, que alguno cometa tal fraude, se le castigue severamente.

22. Que respecto de que la breve duración de las Juntas añales, y las muchas dependencias que ocurren en ellas no dan lugar à que se examinen con el sosiego conveniente los Testimonios de plantaciones, los ayan de embiar en adelante las Repúblicas à la Diputación para el fin de el mes de Diziembre, para que reconociéndolos la Diputación con la reflexión necessaria, informe a la Juntas Generales los reparos que en ellos se ofrezcan, y se pueda acordar con esta noticia en las Juntas lo que convenga.

23. Que cada Año se assiente como está dicho en el Libro de Plantaciones todas las que se huvieren hecho, como los viberos que se fueren criando, y los Testimonios que se remitan ă la Diputación sean con Copia à la letra de la partida, ò partidas de Libro que correspondan à aquel Año.

24. Experimentándose tanta falta de materiales de Nogal para las Reales Fábricas de Armas, puede V.S. servirse de mandar, que la Villa de Plasencia, y las inmediatas à ella, en la distancia de tres leguas en contorno, tengan especial cuidado de plantar Nogales, y de que sus Vezinos los planten en sus Términos particulares, para que nunca falte este material tan precisso para el Real Servicio, para que las Reales Fábricas estén completamente abastecidas de él.

25. Siendo también precisso material de Nogal para otros muchos usos, especialmente para la Motonería, ò Poleamen de navíos, y enseñando la experiencia, que este género de Arbol prevalece muy bien en los Montes pelados de piedra Caliza, haziéndose agujeros en la peña, y sembrándose Nuezes en ellos, ò poniéndose plantíos nuevos, será muy importante el que V.S. mande, que pues en el distrito de V.S. ay tanta peña pelada de piedra Caliza, se siembren Nuezes en ellas, haziendo agujeros proporcionados, y en la distancia conveniente, ò se planten plantíos en ellos; y respecto de que esto ha de ser trabajoso, señale también V.S. alguna retribución à los que hizieren constar de esta suerte de plantación.

26. Para los mismos efectos de Poleamen, ò Motonería, y para otros son muy precisos Alamos negros, ù Olmos (en nuestro Bascuenze Zumarra) y V.S. se servirá mandar, que se cuide de que en las plantaciones que se hagan, especialmente en los Pueblos cercanos a la Marina, sea un buen número de este género.

27. Siendo los Pinavetes únicos, y precissos para Arboles de Navíos, no ay en todo el distrito de V.S. sino alguno tal qual de este género; y enseñando la experiencia, que trayéndose semilla de ellos de los Pirineos, donde tanto abundan, y sembrándola en oyadas sombrías, se crían muy bien; mandará V.S. se tenga gran cuidado de sembrar, y guiar este género de Arboles especialmente en esta Ciudad, en la Villa de Usúrbil, en Jurisdicción de Lezo, y otros parajes semejantes en que vendrán mejor, y serán más útiles, que en los más distantes.

28. Todas estas providencias serán poco útiles, si V.S. no manda castigar con el mayor rigo[r], que ordena el Fuero en el *cap. 3 tit. 38* la sobrada licencia que se experimenta de cortar en Términos agenos los Arboles mozos, que vienen de mejor calidad para servirse de ellos en varios usos, que son comunes en las Caserías; y esperamos que V.S. ordenará à sus Justicias, que castiguen muy severamente este delito, que por sus consecuencias se debe reputar muy grave.

Esto es lo que a vista de los Papeles citados podemos exponer à la Superior Censura de V.S. à quien suplicamos se sirva de disimular, y corregir nuestros hierros, admitiendo nuestro celoso deseo de acertar en servicio de V.S. y de exercitar nuestra respetuosa filial veneración en muy repetidas ocasiones de obsequio suyo. San Sebastián 26 de Setiembre de 1738.

*D. Joseph Manuel de Jaureguiondo. D. Diego de Atocha.*

Documento nº 14: Ordenanza sobre fomento y conservación de Montes en las Costas de la Mar de 1748[13]

EL REY

Hallándome enterado del decadente estado en el que están presentemente los Montes, con especialidad los inmediatos à la Mar, à causa de las Cortas, que indebidamente se han hecho con mucha frequencia, Talas, y Quemas, y el ningún cuidado, que se ha tenido, y tiene en atender à su importante reparo, por medio de los Plantíos, y Visitas, como lo prescriven las Leyes de estos Reynos, y varias Resoluciones de los Señores Reyes mis antecessores, dirigidas al mayor aumento, y conservación de los Montes, de la qual se sigue tanta utilidad à mi Servicio, y à mis Vassallos: He resuelto expedir la Ordenanza siguiente, que se observará inviolablemente en las Provincias, y Distritos, que en esta Cédula se expressan, sin embargo de los Privilegios, Derechos, ò costumbres, que se puedan autorizar la práctica en contrario.

I. El cuidado, y conservación de los Montes situados en las inmediaciones de la mar, Ríos navegables en distancias, en que pueda facilitarse su condución à las Playas, continuará como por repetidas órdenes está mandado, à cargo de los Intendentes de Marina, establecidos en los tres Departamentos de Cádiz, Ferrol, y Cartagena, cada uno de los quales exercerá en su Distrito la Jurisdicción competente, por sí, ò sus Subdelegados, con total inhibición de otras qualesquiera, de el modo mismo que han estado encargados en los passado á los Juezes de Montes de los Reynos, y Provincias.

II. Luego que esta Ordenanza se publique, mandarán los Intendentes reconocer los Montes de su Jurisdicción por los Ministros de Marina, establecidos en los principales Puertos de mis Reynos, señalándoles los Lugares, que cada uno huviere de visitar, para formar con separación de Jurisdicciones, individual relación de sus Montes, y estado de ellos, con distinción de los que pertenezcan à Particulares,

13 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro nº 72, fols. 168 y ss.

de los comunes, y propios de los mismos Lugares, y de los que sean Dehessas, y Cotos Reales, expressando su latitud, situación, y el número de Arboles que tengan en pie, así Robles, como Encinas, Carrascas, Alcornoques, Alamos negros, y blancos, y Pinos, dividiéndolos en classes, según la calidad, y distinguiendo su edad, con la nota de nuevos, crecidos, y viejos.

III. Los Visitadores no han de ceñirse en su Relación à dar noticia de lo existente, sino que han de examinar los Terrenos, que en cada Jurisdicción huviere baldíos, su extensión, y claridad, distancia de la Costa, facilidad, ò dificultad de abrir carriles àcia ella, y qué especie de Arboles prevalecerán mejor en cada uno, exponiendo todas las circunstancias, con distinción, para el acierto de las providencias que conviniere darse, dándolas desde luego por sí, por lo que mira à los Montes más útiles, conocidos y cercanos al Mar.

IV. Como la justificación de la verdadera extensión, ò capacidad de cada Monte podría detener esta diligencia en aquellos Lugares que tienen, ò pretenden derecho à Montes, ò partes de ellos, en cuya possesión estén otros Lugares, ò particulares; Mando, que los referidos Instrumentos se formen, según lo que cada Lugar esté actualmente posseyendo, atendiendo sin embargo, los Visitadores à las pruebas con que las Partes justifiquen sus pretensiones, y oyendo à los Vezinos de mayor inteligencia de los Lugares; mediante cuyas diligencias puedan amojonar, y cabidar los Términos, y divisiones, quedando no obstante à cada uno su derecho à salvo.

V. Las Justicias de todas las Jurisdicciones, que se visitaren, darán à los Visitadores puntual noticia de los Vezinos de cada Lugar, para que según los Vecindarios, provean los Autos para el Plantío, mandando, que cada Vezino plante a su tiempo tres Arboles, de el género que señalare el Visitador, y más lo que cada uno quisiere, sin relevar de esta obligación à los Nobles, matriculados para el Servicio de Marina, ni à otros, de qualquiera fuero que sean; porque aviendo de ser común la utilidad de los Plantíos, debe ser igual la concurrencia à ellos, exceptuando sólo à las Viudas pobres, que no tengan en su compañía

hijo, que passe de diez y ocho años.

VI. La economía, ò medios de hazer los Plantíos y la distribución de este gravamen, se dexará al arbitrio de las Justicias de los Pueblos, para que como tan enterados de la possibilidad de cada vezino, hagan el repartimiento con exclusión de las Viudas pobres, y de los Vezinos notoriamente imposibilitados, à fin de que con consideración à ésto, carguen à los Vezinos hábiles, y demás posibilidad más número, y se complete el correspondiente à todo el Vecindario. Y para que en los Plantíos, Trasplantes, Podas, y Cortas, especialmente los Robles, se proceda según el méthodo más conveniente, se observarán precissamente en todos los Pueblos las reglas siguientes.

VII. En la Jurisdicción de cada Lugar se señalará el sitio para Vivero de moderado espacio, bien descubierto del Sol, y resguardado de los vientos del Norte, en el qual se plantarán las Bellotas más gruessas, y sanas de los Robles más robustos, labrándole desde el mes de Septiembre; y quando por el de Enero esté la tierra en debida sazón, se abrirán pequeños surcos, en se podrán las Bellotas à mano, cubriéndolas con la misma tierra, con el cuidado de no pisarlas, en cuyo estado se dexarán à beneficio del tiempo, evitando que entren Ganados, ni otros animales, que puedan roer el tallo, que produzcan.

VIII. En estando bien nacidas las Bellotas, se cuidará de que los Viveros no crien maleza, beneficiandólos cada año con algún estiercol; y sino obstante arrojare la tierra algunas plantas que puedan viciarlos, se arrancarán antes que tomen cuerpo, reservando la Yerva, ò Grama, para que mantenga la humedad, y los rocíos del Verano.

IX. A los tres años se limpiarán, cortando sutilmente las ramas que ayan brotado, dexando sólas las guías; y cada año después, hasta que se trasplanten, se les hará el mismo beneficio; y quando tenga el gruesso de tres pulgadas y media à quatro de circunferencia, y de tres varas y media à quatro de alto, se trasplantarán à los sitios más abrigados de los Montes, desde mediado de Diciembre, hasta mediado de Febrero, en Luna creciente; observando, que en el sitio en que se coloquen guarden

la misma postura natural, que tenían en el Vivero; à cuyo fin, antes de sacar, de èl la planta, se le hará alguna señal à la parte de Oriente, para situarla en el nuevo puesto, mirando à la misma.

X. La distancia de Arbol à Arbol en el transplante se reglará por la experiencia de la más, ò menos bondad del terreno; pero siempre convendrá que sea de diez à doze varas, especialmente en tierras de poca subsistancia, para que manteniendo conveniente separación, los Arboles se alimenten mejor, y sus ramas se tiendan sin embarazo; y porque en las tierras de superior calidad no tomarán mucha altura colocándolos tan distantes, se procedará en este materia con preferencia de la experiencia de los terrenos, y práctica de los inteligentes del País.

XI. La fosa ha de ser como de una vara de profundidad, y tan espaciosa, que entren las raízes sin comprensión, ni violencia: La tierra del fondo ha de estar muy desmenuzada, y mullida, y después de puesto el Arbol de modo, que el viento no le mueva, abrigándoles con la tierra hasta lo más alto que se pueda, cabando la de alrededor, para que también sirva de estorvo à que las Reses se acerquen à los Arboles nuevos.

XII. En los Montes en que pasten Ganados se arrimará à cada Arbol una Estaca metida en tierra, y se atará con él por tres, ò quatro partes con Mimbre, ò cosa que no pueda cortarle la corteza, para que los vientos no le mueven; y demás de éste arrimo, se le rodeará con Espinos, Zarzas, Argomas, ò cosa semejante, que desvie los ganados.

XIII. En las tierras mejores, y más inmediatas á los embarcaderos se cuidará se planten Robles de mejor calidad, la qual se conoce en la blancura, limpieza de su corteza; y en el mismo acto del transplante se cortará à cada Arbol como un pie su punta; y para que crezcan con brevedad, se les arrimará à los tres Años de transplantados dos, ò tres pies de tierra, cuyo beneficio bastará reciban por una vez.

XIV. A los Arboles nuevos, que no engrossen à proporciõn de la altura que tomen, se hará en los troncos unas rayas derechas de alto à baxo, penetrando con un cuchillo sutilmente la corteza; y si se reparare que algunos empiezan à secarse, se pondrán dándoles el corte por lo verde estando à la mira de lo que obrare el daño que ponga otro en su lugar.

XV. Los Ministros de Marina de las Provincias que huviere este género de plantíos, despacharán à su reconocimiento Contra-Maestres de Construcción, o Personas inteligentes en la Fábrica de Baxeles, à fin de examinar si se cuidan como conviene, atender, y concurrir à que todos los Arboles nuevos crezcan, y se guien con la buelta, ò tortura natural que tengan, dándose la mayor, si les pareciere conveniente, por medio de alguna ligera artificiosa disposición, para que creciendo así, puedan sin violencia formar à su tiempo en la Construcción de Baxeles el miembro que convenga.

XVI. Porque las podas de los Arboles son convenientes para que crezcan, y estén limpios, y sanos, se determinará los Montes, que huvieren de podarse, según lo que las Justicias, y hombres inteligentes en esta materia informaren à los Visitadores, quienes les tomarán formándoles declaraciones, de que remetirán Testimonio en Relación à los Intendentes, para que aprobándolas, quando no tengan motivo para lo contrario, se executen precisamente en las menguantes de Luna de Noviembre, Diciembre, Enero y Febrero, tirando los cortes ázia arriba, para que el agua no se introduzca entre la corteza, y el tronco, con perjuicio de los Arboles.

XVII. Las podas se harán dexando horca, guía, y pendón, ô pica de las ramas más robustas, y de figura más proporcionada à los miembros de la Construcción à cuyo fin dispondrán los Intendentes, quando concedan las licencias, que passe algún hombre inteligente en la Fábrica de Baxeles, y señale à las Justicias, y Podadores los parejes por donde de hazer los cortes, que se darán siempre à correspondiente altura del nacimiento del Roble; con advertencia, de que à los cortos, que manifiesten quedarse achaparrados, se les quiten las guías principales, para que echen toda su fuerza en las demás ramas.

XVIII. Los Robles derechos, que puedan convertirse en Vaos, Quillas, Sobrequillas, Codastes, Yugos y Tablazón, deben beneficiarse, cortándoles las puntas de la guía principal, no menos baxa, que diez ò doze pies, y más alta, quando se pueda, y permitiere su cuerpo, dexando sólo algunas pequeñas ramas, si las tuviere junto al corte.

XIX. Se ha de embarazar, y castigar rigurosamente, que se corten, y troncen los robles, ù otros Arboles, de manera que se sequen, ò no puedan servir sino para rebollos, Fábrica de Carbón, ò Leña para sus fogueras, zelando las Justicias éstos excessos, como han de ser responsables de todos los daños de ésta calidad, si no dieren autor de éllos.

XX. Ningún Arbol ha de cortarse por el pie, sin los requisitos, que adelante se dirán, ò sin que sea notoria su inulidad, por hallarse seco, hueco, ò incapaz de servir en otros fines, que los de Carbón, ò Leña, que pueda dar Testimonio el Escrivano del Lugar, para justificar, la permisión de su corte.

XXI. Las leñas que produxeren las podas de los Montes Concejiles, ò comunes, y de los Realengos, se han de repartir para las fogueras de sus Vecinos en los Lugares de la Jurisdicción de los Montes, à proporción de la familia, y consumo de cada uno, sin dar lugar à que nadie falte; y quando no huviere podas en los Términos de los Lugares, se permitirá, que los rebollos y monte baxo se corte la Leña, y ramage necessario à la común provisión, guardando en la corta de ésta leña la regla, y política conveniente, à que los Arboles, aunque inútiles à la Construcción, no se trocen, ni queden incapaces de producir nuevas ramas.

XXII. Toda la demás leña, que sobrare de las podas, la beneficiarán los Lugares cuya Jurisdicción fueren los Montes, vendiéndola à las personas, que necesiten convertirla en Carbón, y con preferencia à los Assentistas de Artillería, Balería, Fusilería, Armas blancas, Hierro, Clavazones, ù otros pertrechos para mi Servicio.

XXIII. Si los Lugares intentaren subir à los precios excesivos, y no regulares la venta de las Leñas de sus Montes, por concurrencia de compradores, ò porque ocasionaría ă los Assentistas grave dispendio fabricar el Carbón à más distancia, estará à cargo de los Intendentes, y en su nombre de los Comissarios de Partidos, moderar, ajustar la diferencia, sin privar à los Lugares de la conveniencia, y utilidad de sus Montes, respecto de estar gravados, con la obligación de aumentarlos, y conservarlos; pero sin apartar la vista de lo que conveniene, que las Fábricas no experimenten novedad, que obligue à pagar más caros los pertrechos, por ser más difíciles, ù de mayor precio, los materiales para el cumplimiento de los Asientos.

XXIV. Respecto de que estando los Montes bien cuidados no puede faltar la Leña necessaria para Herrerías, Fábricas de Artillería, y otras, con que los Lugares pueden aumentar sus Propios, y los Particualres sus Haciendas; Mando à los Intendentes de Marina, que con consideración à que mi mano es de que haga mi servicio sin perjuicio, ni atrasso; antes bien con ventaja de mis Vassallos, permitan las podas de los Montes; con tal proporción, y méthodo, que ninguna Herrería, ò Fábrica se pierda, ò pare por falta de materiales para su continuación, graduando para cada una de las leñas, de modo, que todas esten asistidas, alternándose la más, ò menos distancia, para que no sea más gravosa à unos que à otros la compra, y conducción de Carbones.

XXV. El caudal que cada Lugar sacare de la venta de las Leñas, se depositará con noticia de los Intendentes de Marina, y Comissarios de los Partidos, para convertirse en aumento de los plantíos comunes, ò en la paga de Tributos, Censos, ò de otros gravámenes Concejiles, para cuya satisfacción no tengan otros Propios, ò Arbitrios legítimos; y quando esten desempeñados, podrá convertirse en obras públicas, y precisas, para conveniencia de los mismos Lugares, proveyendo los Ministros de Marina, que hicieren las Visitas, los Autos convenientes à que tenga cumplimiento ésta disposición.

XXVI. La Bellota, y hoja de los Arboles comunes, y Realengos, ha de ser partible entre los Vezinos de los Lugares de cuya Jurisdicción sean

los Montes, sin gravamen, ni contribución alguna, aunque las Dehessas me pertenezcan en propiedad, guardándose en éstos las Constituciones, reglas, y costumbres de los mismos Lugares, en quanto no sean de más preferencia, ni distinción para unos, que para otros.

XXVII. Deseando que además de las utilidades, que producen los Montes, tengan los Pueblos más evidentes pruebas de lo que se interessa mi Servicio, y la Causa común de mis Reynos en la cria, y aumento de Arboles: Mando à los Intendentes de Marina paguen à los Lugares en cuya Jurisdicción se corten para construcción, y carena de Baxeles de mi Armada, un Real de vellón por cada codo cúbico de madera, que se sacare de los Robles de sus Términos; con declaración, que el codo cúbico ha de entenderse medido después de desbastado en el Monte, y puesto en la proporción en que debe ser conducido à los Riveros.

XXVIII. Quando algún Assentista, para provisión de mis Astilleros, y Arsenales cortare en virtud de facultad, que se aya concedido para ello, estará obligado á dar el mismo precio à los Pueblos; y los Particulares, que tuvieren permisso para fabricar Baxeles en mis Reynos, pagarán duplicada cantidad, guardándose así por los Contra-Maestres, que assitieren à las cortas por cuenta mía, como por los Assentistas, y Particualres que tengan facultad, la orden de que sólo saquen de los Montes las precissas maderas de Construcción, cuyos codos cúbicos pagaren, dexando à beneficio de los Pueblos el ramage, y Leña menuda para gasto de sus fogueras, ò para venderlas à los que quisieren convertirlas en Carbón, como si fuessen Leñas producidas de las podas.

XXIX. Siendo las demás maderas gastables en los Arsenales de menos consumo, que los Robles: Declaro, que cada Aya, Alcornoque, Carrasca, Encina, Alamo blanco, ò negro, se deberán pagar quatro reales de vellón, tanto de los pies que cortaren por mi cuenta, como por la de los Assentistas; y los Particulares, que con permisso se valieren de los Arboles para Construcción de sus embarcaciones, deberán satisfacer doble precio, dexando del mismo modo, à benenficio de los Pueblos, la Leña menuda, y ramage, que no sirviere para la Construcción.

XXX. Porque la absoluta prohibición de cortar maderas, y Arboles podría ser perjudicial ă mis Vassallos, faltándoles el material necessario para la fábrica, y reparación de sus casas, Molinos, y otras cosas de preciso consumo de maderas, cuya falta deseo no experimenten: Los Intendentes mandarán ă sus Subdelegados, que permitan la corta de Arboles que huvieren menester, precediendo à ella, que el Particular, ò Comunidad, que necesite madera, la pida por escrito al Subdelegado, declarando qué porción, y el fin para qué la solicita.

XXXI. El Subdelegado embiará la instancia original à la Justicia del Lugar, para que informe si es cierta la relación, qué cantidad de madera necesitará para la obra, y el parage en que podrá cortarla, fuera de aquellos más próximos a los embarcaderos; que siempre han de reservarse para mi Servicio, y dará licencia para la corta; con la condición, de que el Vezino, ò Comunidad se obligue à plantar, y dar presos de dos hojas tres Arboles por cada uno de los que cortare, demás de los que como Vezino ha de ser obligado à plantar.

XXXII. Si en la Jurisdicción de un Lugar no hubiere las maderas que necesite un Vezino, y las huviere en otra, el Subdelegado remitirá la instancia à la Justicia del Lugar donde se pida la madera, para que haga el informe, en cuyo caso deberá el que la tomare plantar en la Jurisdicción de donde la sacó los tres Arboles por cada Arbol que cortare; y el dinero que produzcan éstas permisiones se convertirá en los mismos fines, que el de la Leña que se vendiere de las podas, como queda prevenido.

XXXIII. Por lo que toca à los Montes de Particulares, estarán sujetos à la Regla General de no cortar Arboles, sin noticia, y permisso de los Intendentes, ò Subdelegados, si fueren propios para la Construcción, à cuyo fin se marcarán los que lo serán por los Visitadores; y quando se les dé permisso para cortar de los Arboles marcados, tendrán obligación de reemplazarlos con nuevos plantíos; si se necessitare de los Montes de Particulares para provisión de mis Astilleros, y Arsenales, serán preferidos sus Dueños à otros qualesquiera si quisieren tomar à su cargo el Asiento de la condución de maderas; pero

quando no convengan à ella, se les satisfarán por las maderas que se cortaren los precios establecidos, así po mi cuenta, como de los Assentistas; los Particulares, que tuvieren permisso de cortar, avrá de convenir los precios con los Dueños à cuyo beneficio quedarán siempre las podas, con la facultad de disponer de los Arboles inútiles à la Construcción; pero con la obligación de cuidar sus Montes, según las reglas establecidas en ésta Ordenanza.

XXXIV. Las licencias, que los Subdelegados dieren para las cortas, han de ser por escrito, à continuación de los informes de las Justicias, ù de otros de quienes huvieren tenido por conveniente informarse, sin derechos, ni gastos de las Partes; y las tales licencias se mantendrán, y conservarán en poder de las Justicias, ô Dueños de los Montes, para sartisfacer con ellas à los cargos que les hicieren.

XXXV. Para que en tan importante materia se lleve la debida claridad, cuenta y razón; Mando, que en cada Lugar quede Copia de la Relación, que en la primera visita formaren los Ministros de Marina de los Arboles de Servicio, que se hallaren en su Jurisdicción, y cada Año se añadirán los que se vayan plantando al respecto de tres por Vezino; y en libro separado, ò al margen del mismo se notarán los que se cortaren, con expressión de por quien, quando , y en virtud de qué licencia; y los Visitadores han de foliar, y rubricar éstos libros en todas sus hojas, con nota al fin, que las expresse.

XXXVI. Este libro, ò libros han de passar de unas à otras Justicias, según se vayan sucediendo, recogiendo el que acabare Testimonio para su resguardo de averle entregado con todas sus fojas, y en las Visitas estarán obligados ă presentar estos Testimonios, para que así se mantengan, y conserven, como instrumentos competentes à la justificación de esta materia.

XXXVII. Los Ministros de las Provincias tendrán de el mismo modo libros en que lleven la misma quenta, y razón de todos los Montes de su Partido, con distinción de Jurisdicciones, de que harán dar copias à cada Subdelegado de lo que pertenezca al respectivo Lugar en que esté

establecido, y de todo passarán noticia exacta à la Contaduría del Departamento en la primera Visita que hicieren, con la individualidad prevenida en los Artículos segundo, y tercero, y continuarán en las siguientes, informando de el aumento, ò consumo de Arboles al Intendente de su Departamento; y éstos remitirán copias de los estados que recibieren de las Provincias à mi Servicio de el Despacho de Marina.

XXXVIII. Las Visitas de los Montes se harán por los Ministros de las Provincias de dos en dos años indispensablemente; y si en este intermedio quisiere el Intendente hazer visitar extraordinariamente todos, ò algunos de ellos, yá sea por los mismos Ministros, ò otros que eligiere, lo podrá executar, pero sin que por este trabajo señale salario, sin embargo, de que si lo hallare conveniente, me lo propondrá, para que atendidas las circunstancias, determine lo que fuere de mi voluntad.

XXXIX. Los Ministros de Marina establecidos en las Provincias, à quienes pertenece hazer las Visitas ordinarias de los Montes de sus Partidos, tampoco deberán gozar por esta comisión otro salario, ni gratificación, que el sueldo correspondiente à sus Empleos, ni pretender de los Pueblos cosa alguna más, que la casa en que vivir el corto tiempo que empleen en la Visita de sus Montes.

XL. Cada Visitador ha de llevar Alguacil, y Escrivano, que nombrará el Intendente, y los Autos, y diligencias, que se hicieren se enquadernarán originales, y unidos en un registro, sin mezclarlos con otros expedientes, después de acabada la Visita, porque durante esta, estarán divididos los Autos por Juntas, Concejos, ò Merindades, con el fin de remitir los originales para la aprobación de multas, y separados según los Países á que correspondan. Estos Quadernos, con distinción de dos años, se guardarán, para que siempre conste lo mandado en cada Visita general de el Departamento.

XLI. Los salarios del Alguacil, y Escrivano se sacarán de las multas que se impongan à las Justicias y Vezinos, por no aver hecho los Viveros,

por no aver plantado los Arboles, por no aver guardado sus Montes, por no aver embarazado los incendios, averiguado, y preso los incendiarios, ò concurrido oportunamente con gente à apagarlos, por no aver cumplido los proveídos de las Visitas antecedentes, por aver cortado Arboles sin licencia, ò por otras faltas, que se noten en la política, y buen govierno de esta materia tan importante à mi Servicio, y al bien de mis Reynos.

XLII. Las cantidades que importen las multas, se exigirán, y cobrarán de los multados, sin que los Visitadores, ni Intendentes puedan indultarlas una vez notificadas, qualesquiera que sean los motivos para lo contrario: pero antes de imponerlas se examinarán con mucha reflexión, y se justificarán las razones en que se funden: y para que en esta parte no se aventure el acierto, ni queden pendientes recursos: Mando se me remitan los Autos por mano de mi Secretario del Despacho de Marina, para que haciéndolos reconocer, se determine definitivamente, y con brevedad, y buelvan à los Ministros Visitadores con aprobación, desaprobación, ò moderación de las multas, hasta cuyo caso no deberán exigirse de las partes.

XLIII. Del caudal, que assí se exigiere en las Visitas de cada partido, se dará cuenta con Testimonio al Intendente, para que señale sobre él los salarios de Alguacil, y Escrivano, assignando á cada uno la cantidad que le pareciere con consideración à su trabajo, y à lo más, ò menos caros del País que visitare: y el restante cauldal se remitirá à la Thesorería de Marina, donde entrará con la formalidad de Carta de pago, è intervenciones acostumbradas, passándome noticia del producto de estas consideraciones por medio de mi Secretario del Despacho de Marina.

XLIV. Quando en algún Partido se hallen los Montes en tal conformidad, que no resulte de la Visita multa de que sacar los salarios, podrán los Intendentes aplicar las de otros Partidos à esta satisfacción, en inteligencia de que no han de escusarse las Visitas de dos en dos años, aunque sea necessario pagar los gastos de éllas de los caudales de mi Hazienda.

XLV. En las Causas, que se hicieren de Oficio, ò por querella de parte, procederán los Visitadores sumariamente conforme à Derecho, prendiendo à los Reos, tomando las confesiones de sus delitos, y recibiendo si fueren graves la Causa à prueba, con término competente, y breve, qual conviene para justificación de Causas locales, sentenciándolas con parecer ante el Intendente del Departamento, de cuya Sentencia podrán, quando se sientan agraviados, recurrir à mí, por medio de mi Secretario de el Despacho de Marina.

XLVI. El escrivano de Visita ha de poner en Registros foliados, y rubricados del Visitador todas las noches lo que resulte de la Visita del Monte, que aquél dia se aya reconocido, con las distinción de su capacidad, linderos, calidad y número de Arboles, su pertenencia, y distancia à los Ríos navegables, ò Puertos en que puedan embarcarse las maderas.

XLVII. Las Justicias Ordinarias quedarán encargadas de la cobranza de las multas en sus respectivos Lugares, luego que las aya Yo aprobado: y los Visitadores no se detendrán à esperarlas, más demora, ni detención, que la precisa à notificar los Autos que resulten de la Visita.

XLVIII. Si pareciere conveniente señalar Guarda ò Guardas zeladores de los Montes, se nombrarán por el Ministro de Marina, con Acuerdo de la Justicia, ò por el Subdelegado, con aprobación del Ministro, y los salarios que ayan de gozar se reglarán con toda moderación del mismo modo, quedando à cargo de las Justicias satisfacerlos, y darles todo el favor, y auxilio que mecesitaren para custodia de los mismos Montes, y evitar Talas, y Quemas, aprehendiendo à los Agressores.

XLIX. No será lícito al Intendente permitir la extracción de maderas de los Puertos de su Departamento para Dominios Estrangeros, sin expressa orden mía, aunque las maderas no sean de las gastables en la construcción de Baxeles, comprehendiéndose en la prohibición no sólo las de Roble, y las demás citadas, sino también los Arboles frutales,

y de cultivo.

L. Quando algún Assentista de maderas para la provisión de mis Astilleros, y Arsenales necesitare embarcarlas para conducirlas por Mar, deberá llevar Guía del Comissario, ò Subdelegado de Marina de el Puerto donde se embarcare, con expresión de el número, y calidad de maderas de su cargamento, obligándose à traer Certificación, ò buelta de Guía de el Contador del Astillero, ò Arsenal donde se desembarcaren, visada del Intendente, para quedar libre del cargo que se resultará de no executarlo con ésta formalidad, y justificación.

LI. Ni los Assentistas de Polvora, los de Montages de Artillería de Tierra, ni otro alguno tendrán derecho à solicitar cortas en los Montes destinados para el servicio de Marina; y quando yo les huviere concedido facultad para éllo, deberán presentarla al Intendente del Departamento, y éste proponerme los incovenientes, que puedan resultar; y quando no los huviere, sólo podrán cortar los Arboles, que señalare el Ministro de Marina del Partido que corresponda.

LII. Para mayor claridad, y evitar toda competencia sobre Jurisdicciones: Declaro, que son de la del Intendente del Departamento de Ferrol todos los Montes de la Costa de el Reyno de Galicia, desde la desembocadura del Miño, hasta la Raya de Asturias, en que se comprehenden las Provincias de Tuy, San-Tiago, Coruña, Betanzos, y Mondoñedo, en las quales se cuentan setecientas veinte y nueve Dehessas, y Cotos Reales, separados de los Montes comunes de los Pueblos, y Feligresías contenidos en las Jurisdicciones de las Ciudades Villas, y Lugares, Cabezas de Partido, que componen las referidas Provincias, en la forma siguiente.

LIII. En la Provincia de Tuy se comprehenden las Jurisdicciones de la Puente de San Payo, Villa Nueva de Redondela, Vigo, Valle de Fragoso, Bouzas, Bayona, Valle de Miner, Villa de Guarda, Tomiño, Coto, Pinar de Barrantes, Ciudad de Tuy, Porriño, Santantuño, y Soto-Mayor, con ciento y veinte y tres dehessas, y Cotos Reales. En la Provincia de San-Tiago las de Malpica, Alens, Señena, Benianzo, Corcubión, Alfoz de

Muros, Bayona, Sierra, Fojas, Putos, Villa de Noya, Rianlo, Cordevro, Partido de Pazos, Cotos de Lestrobe, Rodro, Padrón, Quinta, Dubro, Bea, los Baños, Caldas, Peñaflor, Villa-Nueva de Arosa, Carril, Trabanca, Saudefierra, Sobrán, Coto de Loenza, Coto de Usodatorre, Santo Thomé Domăr, Fefiñanes, Lanzado, Elgobre, Pontevedra, y Cangas, que contienen trecientas y una Dehessas, y Cotos Reales.

LIV. En la Provincia de la Coruña se comprehende de las Jurisdicciones de Cayón, Bergantinos, Folcofo, Messia, Ciudad de la Coruña, Miraflores, Regueyra, y Pruzos, con ciento treinta y tres Dehessas, y Cotos Reales. En la Provincia de Betanzos, las de la Ciudad de éste nombre, Puente Deume, Neda, Trafancos, y San Saturnino, con ciento y dos Dehessas, y Cotos Reales. En la de Mondoñedo, las Jurisdicciones del Condado de Santa Maria, Galfo, Proto-Celo, San Cyprian, Noyes, Valle de Oro, Villa-Cesar, San Cosme de Barreyros, Rivadeo, Sante, Valle de Lorenzana, y Villa-Nueva de Lorenzana, en que se cuentan setenta Dehessas, y Cotos reales.

LV. Los Vezinos de las feligresías en cuyos Territorios están las Dehessas, y Cotos referidos, han de estar obligados à poblarlas de nuevo de todos los Arboles que quepan en sus distritos, del modo mismo que lo son à los plantíos de sus Montes comunes; con la diferencia, de que las Dehessas, y Cotos Reales han de ser las primeras que se pueblen de Arboles, por la mayor proximidad que tienen à los Riveros, para sacar sus Maderas quando sea menester.

LVI. Para que éstas Dehessas abunden, crien más presto todos los Arboles que quepan en sus terrenos, obligarà el Intendente à los Vezinos à que en conformidad de èsta Ordenanza para siembra, y trasplante de Robles, saquen de los Viveros las plantas que quepan en éllas; y que si acaso se hallaren en los Montes comunes Arboles nuevos del tamaño que deben tener los que se han de trasplantar, se passen en la primera ocasión oportuna de tiempo à las Dehessas, constando que son de buena calidad; y todo el beneficio que produzca en fruto, hoja, y leña, ha de ser aplicable, y divisible entre los Vezinos de los Lugares, que cuiden de su plantío, del mismo modo que el producto de Montes comunes.

LVII. Como en el Reyno de Galicia ay muchos Pueblos no muy apartados de la Costa, sin Dehessas Reales: Mando al Intendente del Departamento del Ferrol, que señale una en cada Pueblo, cuya situación, y extensión de Términos lo permita, y que se le constituya Dehessa Real, eligiendo el más inmediato, ò el de más cómodo, y fácil conducción de maderas à los Riberos, y de buen terreno para la cría de Arboles, formando registros de todas las que por éste medio se aumentaren, y colocándolos en la Contaduría del Departamento, con expressa distinción del número de Arboles, Lugares, Términos, y Linderos.

LVIII. El cuidado de la conservación de las Dehessas Reales ha de ser de las Justicias Ordinarias, baxo las órdenes del Intendente de Marina, y de sus Subdelegados en sus respectivas Jurisdicciones, sujetas à responder de los cargos, que resulten de las Visitas, de la misma forma, que deben serlo por lo perteneciente à sus Montes comunes, guardándose en la corta, y poda de las Dehessas las reglas, y disposiciones, que quedan dadas para los Montes en general.

LIX. Los Montes de Comunidades, ô Particualres, sitos en las citadas Provincias del Reyno de Galicia, se han de cuidar, y conservar como los comunes, y Reales en lo perteneciente à su plantío, y aumento como à juicio prudente del Intendente se hallen à proporcionadas distancias de los Riveros, por donde puedan sacarse sus maderas, ya sea por tierra, ô por agua dulce, ò salada, quedando à beneficio de sus Dueños todo el fruto de los Arboles, las leñas muertas, y hojas, sin más obligación, que la de cuidar de sus Montes, según queda prevenido, y el Intendente les obligará à ello, y à llenar sus vacíos de Arboles con la mayor brevedad, haciendo que gasten à lo menos la tercera parte de lo que les valga los mismos Montes en poblarlos de nuevo.

LX. No será lícito à los Dueños vender la madera de sus Montes à otros Particulares, que la necessiten para fábrica de Baxeles, ù otros usos, sin que proceda licencia del Intendente, ò Ministro de Marina del Territorio, quienes no deberán escusarla en todas las ocasiones en que no hagan falta, ni se necesiten para mi Servicio, con cuyas licencias

podrán vender las maderas de construcción à los compradores que huviere à los precios à que pudieren ajustarlas; con tal, que la venta se haga à Vassallos míos, que la extracción para los parajes en que las maderas huvieren de emplearse, se haga con las precauciones que quedan advertidas para la saca de maderas para los Arboles.

LXI. En el Principado de Asturias, que por el Confín de Galicia empieza por el Concejo de Castropol, y comprehende con él los de Quaña, Navia, Luarca, Pravia, Avilés, Gozón, Carreño, Gijón, Villa-Viciosa, Colunga, Carabria, Rivadesella, y Llanes, ay en los más Lugares de sus Jurisdicciones Pindales Reales, que son los mismo que las Dehessas, y Cotos Reales de Galicia, y plantíos reservados para mi Servicio: de cuyo aumento, y conservación cuidará igualmente el Intendente del Ferrol, y sus Subdelegados.

LXII. Aviendo manifestado la experiencia, que se crian Robles de superior calidad, y en menos tiempo, que en otras partes en los Concejos de Candamo, Yllas, Llanera, Corbera, y Castrillón, se pondrá especial cuidado en que se repueblen de Robles los parajes llamados la Laguna, entre el Lugar de Viescas, hasta Miranda, la Grandilla, Carriona, Lugar de la Magdalena, y Monte del Hospital de San Lázaro, los Montes LLamero, y Ventosa, y Campo de Galiana, cortando los Arboles viejos, è inútiles que huviere en él, para ocupar su terrreno de Arboles nuevos, según lo mandado en esta Ordenanza.

LXIII. Siendo toda la Costa del Principado terreno muy a propósito para la cría de Ayas, cuya madera es tan propia para los forros, y remos, y otros usos: Mando al Intendente del Ferrol, que por sí, y sus Subdelegados facilite el aumento de esta especie en todas las inmediaciones de los Ríos, y Costas de la Mar, concurriendo con sus providencias, à que los Pueblos, por su propio interés adelanten la cría de estos Arboles en sus terrenos valdíos, con la seguridad de que les será muy útil, tanto a los Comunes, y Comunidades, como a los Particulares.

LXIV. En la Jurisdicción del Departamento del Ferrol han de comprehenderse las de San Vicente de la Barquera, Riva de Deva, Herrería, Amasson, Peñamellera, Liébana, Baldaliga, Tudanca, Rumanza, Cabuerniga, Buelna, Cieza, Cabezón, Aniebas, Alfoz de Lloredo, Santillana, y su Abadía, Reocín, Torre la Vega, Toranzo, Carriedo, Cayón, Villa-Escusa, Piélagos, Penagos, Camargo, Junta de Cudeyo, Cesto Boto, Ribamontán, Valles de Ruesga, Soba, Ramales, Ampuero, Liendo, Gurieza, Samano, Villa-Verde de Turdos, Siete Villas, Parayas, Castrourdiales, Orduntes, Sormorrostro, Gordojuela, Mena, y las demás en cuyos Montes se huvieren cortado maderas para mis Astilleros.

LXV. En el Señorío de Vizcaya los Montes de todas las Villas, y Ante-Inglesias de que se compone su Corregimiento, y señaladamente las de las Jurisdicciones de Gomucio, Zamudio, Munguía, Arteaga, Baquio, Elgueta, Ochandiano, y Altube: En la Provincia de Guipúzcoa las Jurisdicciones de Salinas, Escoriaza, Arichabaleta, Mondragón, Oñate, Anzuola, Vergara, Placencia, Elgueta, Eybar, Elgoybar, Alzola, Mendaro, Régil, Azpeytia, Azcoytia, Cestona, Ayzarna, Yziar, Motrico, Deva, Guetaria, Zumaya, Zarauz, Orio, Usúrbil, Legazpia, Villa-Real, Zumárraga, Gaviria, Segura, Cegama. Ydiazábal, Ataun, Legorreta, Ychasondo, Villa-Franca, Beyzama, Vidania, Beasain, Bedayo, Verástegui, Elduayen, Tolosa, Cizúrquil, Asteasu, Aduna, Alquiza, Villabona, Andoain, Urnieta, Hernani, San Sebastián, Oyarzun, Rentería, Lezo, Yrún, y Fuenterrabía.

LXVI. En el Reyno de Navarra las Jurisdicciones de Vera, Lesaca, Valle de Baztán, Sumbilla, Bértiz, San Estevan, Yturen, Labayen, Saldias, Ezcurra, Aranaz, Anizlarrea, Leiza, Areso, Gorriti, Araiz, Echarriaranaz, Valle de Burunda, Aizpiroz, Albizu, Lecumberri, Valle de Larraun, Echarri, Mugino, Arruiz, Aldaz, Balaburu, Urrueta, Ychasso, Taumaraz, Garzarun, Oroquieta, Aizaroz, Ymoz, Echalecu, Oscos, Zarranz, Erasso, Latasa, Ulzama, Muzquiz, Zianda, Beunza, Yllarregui, Casque, Elzaburu, Larrainzar, Guerendian, Erize, Ause, y Suarbe.

LXVII. En el Departamento de Cádiz se comprehenden los Montes de Andalucía; y respecto en la Tierra llana de el Reyno de Sevilla no ay otros Arboles útiles al Servicio de la Marina, que Pinos, y Alamos, cuya cría, conservación, y aumento debe cuidarse, y promoverse en las Riveras del Río Guadalquivir: Mando, que las Justicias Ordinarias de los Términos del curso de este Río, desde Villanueva de Ubeda, hasta San Lucar de Barrameda, y los Dueños de las Haciendas, cuyas márgenes baña por ambas vandas, las plantas de Pinos, y Alamos en toda la abundancia, que permitan sus Terrenos.

LXVIII. Lo mismo deberá executarse en las Jurisdicciones, y Montes inmediatos al mismo Río de las Ciudades de Anduxar, Córdova, Sevilla, y San Lucar, y su cercanía à la Mar en las Jurisdicciones de Xeréz de la Frontera, Condado de Niebla, Marquesado de Ayamonte, Coto de Oñana, Chiclana, y Puerto Real, ocupando con plantíos toda la Tierra valdía, que pueda producir estos Arboles, y sembrando Piñones en todos los claros, que en los Pinares ayan dexado las Talas, y Cortas anteriores; y el Intendente de Marina de Cádiz celará por medio de las Visitas el cumplimiento de esta disposición, para que mediante ella, en lo venidero pueda aver en los Arsenales toda la madera, que de estas especies se gasta en ellos.

LXIX. El mismo Intendente cuidará de los plantíos de Robles, Alcornoques, Encinas, y Carrascas en las Jurisdicciones de Medina-Sydonia, Puerto Real, Alcalá de los Ganzules, Ximena, Gibraltar, Tarifa, Ronda, Marbella, Mijas, Alfarnate, Velez Málaga, Alhama, y Puerto de Competa, observando las reglas para plantíos, cría, y aumento de estos Arboles, por la proximidad con que sus maderas pueden conducirse à los Puertos de sus Jurisdicciones.

LXX. Respecto de que desde el año de mil setecientos treinta y tres está mandado restablecer la conducción de las maderas de Pino, que de los Montes de Segura solían baxar por el Río Guadalquivir: Mando, que todas las partes de los Montes de Segura, que tienen sus vertientes à los Ríos Guadalquivir, y Guadalimar, se visiten, y cuiden, como que han de ser de presente, y en lo venidero los parages de que se han de

sacar estas maderas, embarazando que se corten por los Particulares, y los Incendios, y Talas, que por falta de cuidado se han experimentado.

LXXI. Y porque la falta de población en aquellas Sierras puede ser motivo de que no puedan encontrarse, ni saberse los delicuentes, será cargo del Intendente de Cádiz informarse de los medios más proporcionados à ocurrir à este inconveniente, y dar correspondientes providencias à atajarle, como las de limpiar, y sangrar oportunamente los Pinos de mejor calidad para Arboladura, respecto de que este beneficio podrá habilitarlos à que tengan toda la bondad necessaria.

LXXII. Siendo tan costosa la fábrica, y provisión de Tablazones de Pino de todas menas, y pudiendo lograrse con mucha ventaja por medio de las Sierras de Agua, que sean menester en los parages más acomodados à este intento en el curso de los referidos Ríos: Mando al Intendente de Cádiz, que con consideración al beneficio que resultará de esta disposición lleve à efecto, embiando personas inteligentes, y capaces de perfeccionar esta idea en sitios oportunos à que sin grave dispendio pueda ponerse en ellos la madera que ha de convertirse en Tablazón, y conducirse à donde convenga.

LXXIII. Cuidará el mismo Intendente de que los expressados Montes de Segura, que tienen sus vertientes á los Ríos señalados, se repueblen mediante la siembra de Piñones, en todos los claros que ayan quedado por las anteriores cortas; prohibiendo, y embarazando, que los Ganados entren en los sitios donde se crien los Pinos nuevos, mientras no tuvieren la dureza, y altura conveniente à no ser maltratados; nombrando para esto la persona, ò personas que fuere menester, y haciendo que con la regularidad prevenida se visiten aquellos Montes, para que no sean perjudicados, talados, ó quemados por falta de ésta providencia.

LXXIV. Al Intendente del Departamento de Cartagena pertenecerá el cuidado de la conservación de los mismos Montes, que tienen sus vertientes al Río Segura, que desemboca por Guardamar en el Mediterráneo, valiéndose de sus Maderas, y Tablazones para que se

ofrezca en sus Arsenales, disponiendo su conducción por aquel Río, y la fábrica de los Tablazones en las Sierras de Agua, que ay en el paraje llamado Fuente del Rey; prohibiendo el uso de éllas, por lo que destruyen aquellos Pinares los Vezinos de Segura, à quienes se permitirá solamente la Sierra para la precissa Tablazón, que necessiten para fábrica, y reparación de sus casas, para lo qual dará permisso, precediendo los informes de que queda hecha mención en esta Ordenanza.

LXXV. Al mismo Departamento pertenecerán en el Reyno de Granada las Jurisdicciones de Moxacar, Vera, Cullar, y los Vélez; y en el de Murcia las de la Ciudad de éste nombre, Cartagena, Totana, Lorca &c. en cuyos Territorios se han de repoblar de Pinos, Alamos blancos, y negros, Carrascas, Chopos, y Almeses, todos los sitios que al presente se hallen sin Arboleda, y tuvieron en lo passado; dando para ello las providencias más convenientes, y evitando la Corta de Pinares, sino fuere para mi Servicio, y remedio de los Pueblos, à quienes pertenezcan baxo las reglas prevenidas.

LXXVI. En el Reyno de Valencia las Jurisdicciones de Orihuela, Elche, Alcoy, Alicante, Villa-Joyosa, Altea, Calpe, Tabea, Benidorme, Denia, Gandía, Oropesa, Benicarló, y Vinarós. En el Principado de Cathaluña, los Montes de Tortosa, y los Términos de Llobregat, Vallés, Selva de Gerona, Ampurdán hasta el Río Ter, Monseni, Hostal-Rich, Sansaloni, Balgorgina, y los demás Montes de las Riveras de los Ríos Segre, Cinca, y Llobregat, en cuyos terrenos se crían Robles, Alcornoques, Encinas, Nogales, Alisos, Fresnos, Alamos, y otros Arboles de útil aplicación à la Construcción de los Baxeles, y uso de su Artillería.

LXXVII. Conveniendo que los Montes de Tortosa se conserven, y aumenten los Pinares para Arboladura, y Fábrica de Betunes, llenando todos los huecos, que los cortes anteriores han dexado: Mando al Intendente de Cartagena cuide de que assí se execute,y que en tiempos oportunos haga sangrar los Palos, que huvieren de cortarse para los Baxeles, embiando para ello personas inteligentes, y prácticas.

LXXVIII. Por lo que mira à la Fábrica de Pez, y Alquitrán, se ha permitido a los Vezinos de Tortosa en lo passado: Quiero que igualmente se les permita en lo venidero, zelando que con este motivo no se trocen, ni desmochen los Pinos, que la codicia de los Betuneros intentan secar, para tener abundancia de Raygambres, y Arboles secos de que hazer sus fábricas: Bien entendido, que para ello avrán de tomar sus licencias, en las quales se expressarán el paraje en que cada Fabricante aya de tener sus Hornos.

LXXIX. Como puede aver algunas Jurisdicciones no señaladas expressamente en esta Ordenanza, con especialidad en el curso de los Ríos, Ebro, Guadiana, y otros, de donde con conveniencia pueda sacarse maderas para más abundante provisión de mis Arsenales: Mando a los Intendentes de los tres Departamentos de Marina se informen cuidadosamente, y embien Visitadores, que desde luego establezcan el méthodo, y reglas mandadas observar en esta ordenanza para la cría, conservación, plantíos, y cortas de Montes; la qual es mi voluntad se observe, y guarde, según, y conforme va declarado, à cuyo fin mando à D. Cenón de Somodevilla, Marqués de la Ensenada, Lugar-Theniente General del Infante Don Phelipe, mi mui caro, y amado Hermano, Almirante General de todas mis Fuerzas Marítimas de España, y de las Indias, dé las órdenes convenientes à los Intendentes de los Departamentos de Marina, y vigile el más exacto cumplimiento de quanto se previene en esta Ordenanza, de la qual passará copias à la letra à los Consejos, y demás Tribunales á quienes corresponda; como también à los Capitanes Generales, Governadores, y Intendentes de las Provincias, à fin de que à todos conste esta mi resolución. Buen-Retiro treinta y uno de Enero de mil setecientos quarenta y ocho. YO EL REY. D. Cenón de Somodevilla.

Documento nº 15: Adaptación de la Ordenanza de Montes de 1748 al régimen foral de Gipuzkoa[14]

EL REY

Como mi Real ánimo en la publicación de la Ordenaza de 31 de Enero del año passado de 1748 acerca del fomento, y conservación de Montes propios, para la construcción de Baxeles, fue el de assegurar esta importancia para mi Servicio, no sólo sin gravamen de los Pueblos, sino con conocida utilidad suya: Aviéndome presentado la Provincia de Guipúzcoa los perjuicios que se seguirían à sus naturales, si literalmente se observasse la referida Ordenanza en todas sus partes, por no adaptarse algunas de sus reglas à la calidad del País, y harmonía de su govierno Político: He resuelto declarar lo siguiente.

La Provincia de Guipúzcoa conservará la Jurisdicción, que hasta el presente ha exercido sobre los Montes de su Territorio, dando por sí, y en su nombre todas las providencias, y órdenes económicas, que fueren oportunas, y conducentes al puntual cumplimiento de lo que està prevenido en el Título *38* de sus Fueros, y Ordenanzas, y en Reglamentento, que de su orden se formó en el año *1738*, para perfecta inteligencia de estas mismas Leyes, y fomento importante de sus Montes Concegiles.

Tendrá fuerza la Ordenanza, y Ley perpétua todo lo dispuesto en el citado reglamento, en orden al Plantío de Arboles; siendo precissa obligación de cada Pueblo plantar anualmente diez Robles por cada uno de sus fuegos en que esté considerado su Vezindario, para población de su Montes Comunes, ò Concegiles; sin incluir en el número los que plantaren los Particulaes en sus Montes propios.

Aviendo acordado la Provincia, para alentar sus Moradores à plantar mayor número de Arboles, conceder un quartillo de real de vellón por cada uno de los que plantassen, y entregasen preso de dos hojas, además de la obligación prevenida en el Artículo antecedente: es de mi voluntad, que

14 A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro 72, fols. 259-261

permanezca este arbitrio, sin que pueda la Provincia derogarle, ni eximirle de esta obligación sin expressa facultad mía; entendiéndose esta gratificación por los Plantíos en Montes Comunes, y no en los que los Particulares hizieren por sí en Montes propios.

Como para lograr el fin de poblar los Montes, no menos que premiar los aplicados, conviene castigar los omissos; se impondrá à los Pueblos, que no cumplieren con la obligación del Plantío, la multa de un real de vellón por cada Arbol que faltare al número que les toca; y además se les precisará à que en el año siguiente resarzan la falta del antecedente, pena de duplicada multa, la qual recaerá en el Capitular, que se justificare aver sido causa de omisión.

Cada Pueblo tendrá un Vivero destinado al Plantío de Robles; y así en cada cría de éstos, como en su transplante, distancia à que deban quedar unos de otros en el Monte, Podas, &c. se observarán las reglas que la práctica dictare más útiles, según la varia calidad de las Tierras.

Mantendrá cada Pueblo un Libro, en el qual con individualidad, y separación de otros assumptos llevará razón del número, y especie de Arboles que plantaren, transplantaren, secaren ò cortaren para usos precisos, y de él remitirá extracto testimoniado de lo correspondiente à cada año à la Provincia, en cuya Diputación ha de aver siempre noticia exacta del estado de los Montes de todas las Repúblicas, que la componen.

La Provincia aplicará toda su atención à zelar la conservación de los Montes, haziendo que aya personas de inteligencia, y zelo encargadas con particularidad de este cuidado; y que se castiguen con la severidad que previnieren las Leyes los que talaren Montes, arrancaren Arboles, ò Plantazones, cortaren Rama, ò cometieren otros daños, mirando estos assumptos con la aplicación que conviniere à su propia utilidad, y al grave cargo que se la hará de la negligencia que se experimentare en tener sus Montes poblados, y bien cuidados.

Sobre rozaduras de Tierras Concegiles hará observar puntualmente el Capítulo *5* Tit. *38*, y los Artículos *10*, y *11* del Reglamento de *1738*: y con

especial cuidado prohibirá se corte por el pie Roble algún bravo, ò trasmochadero, que no esté absolutamente inútil; con la precisa condición de plantar tres Arboles por cada uno de los que cortaren con las formalidades regulares, para las urgencias ocurrentes de reparos de Casas, Molinos, Herrería &c.

Experimentándose, que la facilidad de reducir los Montes à Transmochadero, es causa de la escasez de Arboles propios para la construcción de Baxeles, servirá de regla invariable sobre este assumpto lo que está prevenido en el Articulo *8* del Reglamento de *1738* para los parages que disten menos de una legua de las orillas del Mar; y en lo interior de la Provincia sólo se podrán reducir á trasmochos los dos tercios de las Plantaciones que se hizieren, dexando la tercera parte restante para Arboles bravos.

Siendo por la fragosidad del terreno crecidos los costos de los materiales, que de lo interior del País, y Confines de Navarra se conducen à las Playas; solicitará la Provincia facilitar su transpporte por medio de los Ríos Deva, Urola, Oria, Urumea, y Bidassoa, procurando hazerlos navegables, à lo menos en quanto queden aptos para que por medio de sus corrientes se dirijan los maderos á sus desembocaderos; sobre cuyo punto discurrirá maduramente los arbitrios de que convenga valerse, sin ocasionar perjuicio; y me propondrá, si fuere necessario, lo que en este particular concibiere importante à mi Servicio y beneficio del País.

El Ministro de Marina residente en la Provincia de Guipúzcoa zelará, como punto essencial de su obligación, el cumplimiento de estas reglas; y à fin que esté siempre impuesto con la individualidad que importa del estado efectivo de los Montes; es mi voluntad, que los Registros de las Juntas Generales, en que han de constar las Plantaciones hechas en la Jurisdicción de cada República, se le passe todos los años noticia firmada del Secretario de la misma Provincia.

Para verificar la realidad de estas noticias, y examinar si la cría, y conservación de Arboles procede como está mandado, podrá el Ministro vistar en general, ò particular los Montes de la Provincia en tiempos que juzgare

oportunos; cuya diligencia practicará indispensablemente de dos en dos años, según está mandado en el Artículo *38* de la Ordenanza General de Montes.

Quando determinare hazer Visita, passará aviso à la Diputación de la Provincia, la qual señalará Sugeto, que en su nombre le acompañe à este acto, ò bien expedirá las órdenes necesarias à todas las Repúblicas, à fin de que en cada una de ellas le den las Guías, y auxilio que huviere menester, para la más fácil práctica del reconocimiento.

La Justicia de cada Pueblo presentará al Ministro el Libro que debe tener, con la razón de Plantíos, y número de Arboles existentes en su Jurisdicción, y se franqueará todas las noticias que pidiere para enterarse del verdadero estado de los Montes: Concluída la Visita, y no teniendo el Ministro reparo, expondrá en el Libro la práctica de esta diligencia à su satisfacción, y lo firmará; y quando observare cosa digna de nota, hará las advertencias que le parecieren oportunas para lo sucesivo.

Si en algún Pueblo notare falta de aplicación en la cría de Arboles, de suerte que sus Montes no estén poblados como corresponde, descuido en su conservación, ò excesso en las cortas, hará cargo á la Diputación de la Provincia, para que ésta aplicare el castigo, ó remedio que corresponda; y de no dar prompta oportuna providencia, me dará cuenta el Ministro con justificación, para que Yo mande lo que tuviere por conveniente.

Examinará con particular cuidado los Montes, que sean más propios para la cría de Robles bravos, y los medios que fueren más practicables para facilitar la conducion por tierra, ò agua; y comunicandolo à la Provincia, se pondrá de acuerdo con ella sobre lo que convenga executarse, teniendo presente la utilidad de mi servicio, y el mayor beneficio del mismo País.

No siendo menos útiles que los Robles, assí para la construcción, como para otros usos en los Arsenales, las Encinas, Chopos, Ayas, Nogales, y otros Arboles, podrá convertirse en éstos el Plantío de aquéllos, en los parages que la experiencia manifestare producir mejor aquellas especies; acordándolo de las misma suerte la Provincia con el Ministro de Marina.

Respecto de que cuidándose el Plantío de Arboles, y conservación de Montes con la aplicación prevenida, no es dable falta de Maderas para mi Servicio, y para reparos, y subsistencia de Herrerías, Fábricas, Molinos, Casas, y otros usos indispensables; acordará la Provincia con el Ministro las reglas que convenga prescribir para suplir estas necesidades, sin que los Pueblos, ò Particulares experimenten atrasso: quedando responsables de los excessos las Justicias, que los permitieren, ò disimularen, y la misma Provincia, si dexare de aplicar el remedio, ò castigo correspondiente.

Ninguna República podrá disponer la corta de Monte entero, ò de parte del que esté sazonado para la construcción sin permisso del Ministro, el que concederá, ò negará sin dilación alguna, según las instrucciones, y órdenes con que se hallare: y de no tenerlas dará inmediatamente cuenta de la pretensión à mi Secretario del Despacho de Marina, à fin de que determine Yo según la abundancia, ò escasez de Maderas en la Provincia, y la necesidad de materiales para mi Servicio.

Quando alguna República huviere vendido con la regular licencia porción de Monte, la Provincia cuidará de que la décima parte del producto de la venta se aplique à nueva Plantación de Arboles, fuera de los de la obligación, según el Artículo *20* del Reglamento de *1738*.

Las Maderas que se permitieren cortar no podrán extraerse de la Provincia sin Guía del Ministro, à quien se ha de manifestar, y hazer, constar su verdadero destino; con prohibición absoluta de llevarlas à Dominios estraños sin expressa facultad mía.

Los Particulares que tuvieren Montes seguirán las mismas reglas que los Comunes en quanto à su conservación, dexando la tercera parte de Plantíos para Arboles bravos, lo quales no podrán cortar sin el acuerdo prevenido del Ministro, por si fueren menester para mi Servicio, que debe atenderse con preferencia; y quando se les permitiere la corta, estarán obligados à repoblar los Montes con nueva Plantación.

Los Ministros de Marina podrán visitar los Montes de los Particulares del mismo modo que los Concegiles, y marcar los Arboles, que encontraren en

ellos propios para mi servicio: y siendo la abundancia de Maderas tan ventajosa al País común, como à los dueños de los Montes, la Provincia tomará las medidas, y dará las disposiciones conducentes para obligarlos à la Plantación, y cuidado de su conservación.

La Provincia determinará por sí sola todas las dudas, y competencias que se ofrecieren sobre Plantíos, y conservación de Montes; y si alguno se diere por agraviado de sus determinaciones, podrá recurrir al Ministro, el qual oirá la quexa, tomará las informaciones de su fundamento; y si fuere justificada, remitirá los Autos à la Diputación de la Provincia: y si ésta no hiziere justicia, me dará cuenta por medio de mi Secretario del Despacho de la Marina, respecto de pertenecer al Juzgado de ésta todas las causas, que miren al aumento, y conservación de Montes de construcción, con inhibición de otras qualesquiera Jurisdicciones, ò Tribunales.

Por lo que mira à los Pleytos que se suscitaren sobre pertenencia de Montes, extensión, ò Términos de ellos, seguirán el curso que hasta aora, con las apelaciones regulares à los Tribunales à los quales corresponda, sin intervención de la Jurisdicción de Marina.

En la correspondecia de la Provincia con los Ministros de Marina, y de éstos con la Provincia, observarán unos, y otros la urbanidad, y atención regular, tratándose recíprocamente, así de escrito, como de palabra, según corresponde à la estimación de ambas Partes, sin superioridad de una à otra: concurriendo unidamente, sin competencias que puedan servir de atrasso al cumplimiento puntual de esta Ordenanza, firmada de mi mano, y refrendada de mi infraescripto Secretario del Despacho Universal de Marina, Guerra, Indias, y Hazienda; de la qual se tomará la razón en la Contaduría principal de Marina del Departamento del Ferrol, para que sirva de regla à los Ministros que ay, y destinare Yo à esta Provincia. Dado en Aranjuez à 28 de Junio de 1749. YO EL REY= D. Cenón de Somodevilla.

Documento nº 16: Reglas acordadas por la Provincia de Guipúzcoa con el Intendente de Marina D. Manuel de las Casas y la Quadra, para un mejor cumplimiento de algunos Capítulos de la Real Cédula Ordenanza de Montes, expedida el 28 de Junio de 1749[15]

M.N. Y M.L. PROVINCIA DE GUIPUZCOA

SEÑOR.

Pasamos à mano de V.S. las Reglas acordadas con el Intendente de Marina D. Manuel de las Casas y la Quadra, para mejor cumplimiento de algunos Capítulos de la Real Cédula Ordenanza de Montes, expedida por Su Magestad en 28 de Junio de este Año, para el Territorio de V.S.

Además, remitimos otras reglas, que los nombrados de V.S. hemos dispuesto, para el uniforme manejo de los Libros, que deben tener todas la Repúblicas distintos, y separados de los demás de su Govierno.

Celebraremos, que unas y otras estén à entera satisfacción de V.S., único objeto de nuestras operaciones, así en esta materia, como en todas las demás en que se dignare de emplear nuestra filial rendida obediencia.

Dios guarde à V.S. dilatados años en la felicidad y grandeza que merece. San Sebastián y Agosto 24 de 1749. A la disposición de V.S. sus más atentos Hijos D. Nicolás de Altuna. D. Juan Ignacio de Astigarraga y Oria. D. Juan Francisco de Lardizabal y Oriar. D. Domingo de Olozaga.

En algunos Capítulos de la Real Cédula de 28 de Junio de este año, expedida por el Rey (Dios le guarde) à instancia de esta Mui Noble, y Mui Leal Provincia de Guipúzcoa, à cerca de el fomento, y conservación de los Montes Propios para la construcción de Bageles, se dignó Su Magestad mandar: Que algunos puntos de aquellos de que en la citada Real Cédula se hace mención, los acordase la misma Provincia con el Ministro de Marina, que reside en ella, que es actualmente el Señor Intendente Don Manuel de las

15 Ibidem, fols. 268-273

Casas y la Quadra; y aviendo en consequencia de ésto la misma Provincia en su última Junta General, celebrada el mes de Julio de próximo passado en la Noble, y Leal Villa de Vergara nombrado para el efecto à los Señores D. Domingo de Olozaga, D. Nicolás de Altuna, D. Juan Ignacio de Astigarraga, D. Juan Francisco de Lardizabal, y juntándose éstos en Casa del referido Señor Intendente, después de aver sin perder de vista las particularidades de los Pueblos, y Naturales de la Provincia conferenciado largamente sobre el contenido, y circunstancias de el Capítulo 18 de la Real Cédula de 28 de Junio de este año; el thenor del qual Capítulo à la letra, es el siguiente. ,, *Respecto de que cuidándose el Plantío de Arboles, y conservación de Montes con la aplicación prevenida, no es dable falten Maderos para mi Servicio, y para reparos, y subssitencia de Herrerías, Fábricas, Molinos, Casas, y otros usos indispensables; acordará la Provincia con el Ministro, las Reglas que convenga prescrivir para suplir à estas necesidades, sin que los Pueblos, ò Particulares experimenten atrasso; quedando responsables de los excessos las Justicias, que los permitieren, ò disimularen, y la misma Provincia, si dexare de aplicar el remedio, ò castigo correspondiente*,,. Se convinieron, y conformaron los dichos Señores Intendente, Altuna, Olozaga, Astigarraga, y Lazdizabal en las seis Reglas siguientes respectivas todas à dicho Cap. 18 dexando para en otra ocasión el tratar y arreglar lo conveniente sobre los demás puntos de la citada Real Cédula de 28 de Junio de este año.

PRIMERA REGLA

En atención à que sería sumamente gravosos à los Pueblos, y Particulares de esta Provincia de Guipúzcoa, por aver en su Distrito un número grande de Ferrerías, Molinos, Puentes, Casas, y Caserías metidas muchas de ellas en lo intrincado de los Montes, el sacar licencia del Ministro de Marina para cortar las Maderas, que frequentemente, executivamente necesitan para fabricar de nuevos dichos Edificios, su recomposición, y subsistencia, y para los demás usos precissos á la vida humana; y considerando también por mui costoso à la Real Hacienda el que se pussieren, y estableciessen en los referidos Pueblos Subdelegados de el expressado Ministro, que concediessen con las formalidades requisitas las licencias para la corta de las expressadas Maderas; y aún en este caso gravosso también à los Particulares

el pedirlas, por estar las Casas, y Caserías por lo común à mucha distancia unas de otras, y las mas de las Ferrerías, y Molinos en parages despoblados, asperos, fragosos, y executivo el reemplazo de la Pieza ò Madera, que en las Ferrerías, Presas, y Molinos se quiebra, quema, ò inutiliza, por los sumos costos, pérdidas, y menoscabos, que de parar las Fundiciones, ò de no ocurrir inmediatamente al remedio de las Presas, Puentes, y Molinos se siguen: Acuerdan, y establecen por Regla los referidos Señores Don Manuel de las Casas, D. Nicolás de Altuna, D. Domingo de Olozaga, D. Juan Ignacio de Astigarraga, y D. Juan Francisco de Lardizabal, que para el precisso uso de los referidos Edificios, y sus recomposiciones se puedan, assí por las Comunidades, y Pueblos de esta Provincia, como por sus Vecinos, Naturales, y Habitantes cortar las Maderas que necessiten, baxo de las limitaciones, que se expressarán en las cinco Reglas, ò Capítulos siguientes; y no de otro modo.

## REGLA SEGUNDA

Aunque la necesidad de ocurrir à la Fábrica, reparos, y subsistencia de las Herrerías, Molinos, Casas, y otros menesteres indispensables de los Pueblos, y Particulares es de distinguida naturaleza; sin embargo, como se debe con preferencia atender al Servicio de el Rey, no podrán las Comunidades, Pueblos, ni Particulares de esta Provincia, ni de otra alguna Persona cortar para los referidos usos, ni para otro alguno, por executivo, y privilegiado que sea, sin expressa licencia del Ministro de Marina, que residiere en la misma Provincia, Madera, Monte, ni Arbol alguno de los que se reservaren, ò marcaren para la Construcción de Bageles, así en el Apeo, y Visita general de Montes, y Arboles, que debe hacerse por el expresado Ministro, como en las Visitas Bienales, que seguirá, ù en qualquiera particular, ò extraordinaria, que en lo futuro executare, por sí, ò por Subdelegado suyo.

## REGLA TERCERA

Como en esta provincia de Guipúzcoa son tantos los Montes, y Arboles que ay, y su situación tan intrincada, fragosa, y aspera, y en partes sin comunicación de Caminos, ni senderos, es casi imposible marcar sin un

dispendio grande de la Real Hacienda, y sin ocupar años enteros en la Visita todos los Arboles sazonados para Construcción, que ay en sus Montes comunes, y particurates; y mucho menos los jóvenes, que pueden con el tiempo servir para el mismo fin: y como no es razón, que esta dificultad ceda en perjuicio del Servicio de Su Magestad, ni que Persona alguna se aproveche de ella, contra lo que Su Magestad desea: las Justicias de los Pueblos de esta Provincia de Guipúzcoa, como punto essencial de su obligación, estarán à la vista de lo que los mismos Pueblos, sus Vecinos, Naturales, y Habitantes hicieren; y no permitirán, que de los Montes, y Arboles, que aora, ò en lo futuro puedan servir para la Construcción de Reales Bageles, y por la expressada dificultad falta de noticia de ellos, ó por otro qualquier motivo se dexaren de reservar, ò marcar en las Visitas, que por disposición del expresado Ministro se hicieren, se corte la Madera, ni Arbol alguno de ellos, con pretexto de Fábrica, ò recomposición de Casas, Puentes, Ferrerías, Molinos, y otros precissos menesteres; especialmente aquellos Arboles, ó Maderas, que por su situación , ò lozanía sean, ò puedan ser en adelante piezas estimables para Construcción de Reales Bageles; y si algún excesso, ò desorden en esto huviere, dén las mismas Justicias cuenta à la Diputación de la Provincia, para que le enmiende, y castigue; y al mismo tiempo la dén también del propio modo al referido Ministro, para que pueda cumplir, y desempeñar las obligaciones de su Empleo, con arreglo á la citada Real Cédula de 28 de Junio último.

REGLA QUARTA

Oue para que las Comunidades, y Particulares pongan particular cuidado, y atención en no cortar con pretexto alguno los Montes, y los Arboles que sirvan, ò puedan servir en adelante para la Construcción de Bageles, estén ò no reservados, ò marcados para ella, se hagan en cada año entender en público Ayuntamiento estas reglas, para que llegando à noticia de todos el deseo de Su Magestad en la conservación de las Maderas propias para Construcción, no sólo no aya contravención, sino que concurran, y conspiren unánimes à que tenga el debido, y exacto cumplimiento la real voluntad; pues para la Fábrica de las referidas Casas, Puentes, Molinos, su recomposición, y permanencia, y otros precissos usos, deben servirse de aquellos Arboles, no sólo no marcados, sino de los que no aya esperanza puedan en tiempo

alguno adelantar, ni crecer mucho para Maderas de Construcción, especialmente para aquellas Piezas principales, de que tanta escasez ay en estas Costas.

REGLA QUINTA

Que si el tiempo enseñare, que estas reglas no alcanzaran à poner, y establecer la orden, cuidado, y moderación, que en assumpto de tanta gravedad debe aver, se piensen, y acuerden de nuevo otras, que produzcan el efecto deseado, hasta cuyo término se deberá trabajar incensantemente con desvelo, aplicación, y de buena fé, por todos los que están encargados de esta importancia.

REGLA SEXTA

Que para que estas reglas siendo admitidas, y aprobadas por el Rey, logren toda la fuerza, respeto, y concepto, que conviene que tengan, se embien à manos de su Magestad, por las de el Excenlentísimo Señor Marqués de la Enseanda; sin que este obste, à que mediante la perenne, y executiva necesidad que ay de ocurrrir, y atender à la Fábrica, y reparos de tanta Casa, Casería, Ferrerías, Molinos, Puentes, y demás de esta naturaleza, se puedan practicar en el entre tanto, que su Magestad se digne aprobarlas, ò mandar en su vista aquello que fuere más de su Real Servicio.

Las quales dichas seis Reglas, que son en las que se han convenido, y concordado los referidos señores arriba nominados, las firmaron en esta Ciudad de San Sebastián, à veinte y tres de Agosto de mil setecientos quarenta y nueve, en tres Exemplares, ò duplicados de un mismo thenor, rubricándose, como se rubricaron por dichos Señores todas las ojas en que dichas reglas van escritas. D. Manuel de las Casas. D. Nicolás de Altuna. D. Juan Ignacio de Astigarraga y Oria. D. Domingo de Olozaga. D. Juan Francisco de Lardizabal y Oriar.

Los infraescriptos nombrados por la Junta General de esta M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa, celebrada en la Noble, y Leal Villa de Vergara, para disponer Reglas, que observen las Repúblicas, para mejor cumplimiento de la

Ordenanza particular de Montes, expedida por su Magestad à 28 de Junio, para el fomento, y conservación de Arboles en los Montes de Guipúzcoa; acordaron lo siguiente:

I. Dispóndrase à costa común Libros en blanco, y se entregará uno à cada Concejo, para que en él haga todos los Assientos respectivos à esta dependencia, y separados de todos los demás negocios de su Govierno; y que servirá también para que los Ministros encargados de la Visita de Montes, pongan en él los Autos respectivos à su Comisión.

II. Por principio de cada uno de estos Libros se pondrán impressos la Real Cédula Ordenanza de Montes; el Reglamento de 1738; los Decretos hechos en este assumpto en las Juntas Generales de los años 1739, 1742, 1744, 1747, 1748; las reglas acordadas con el Ministro de Marina; y este Papel.

III. Los 24 primeros folios del Libro se dexarán en blanco à fin de que los Ministros encargados de las Visitas de Montes, assí de la General primera, como de las Bienales subcesivas, que previene la Real Cédula, puedan poner en ellos los Autos, que proveyeron respectivos à su Comisión.

IV. Al folio 25, se pondrá una razón de los Fuegos en que está encabezado el Concejo; y del número de Arboles que debe plantar añalmente, à razón de diez Arboles por Fuego. A continuación seguirá en el mismo folio una noticia indibidual de las Tierras sembradías, propias del Concejo; de la Renta que producen añalmente; y de la obligación de plantar, que por el importe de dichas rentas resulte, à razón de Real, y medio de vellón por cada Arbol presso en dos ojas; y se pondrán à continuación las novedades, quando ocurra alguna, así en el número de las Tierras sembradías, como en la cantidad de sus rentas, trasladando esta razón de las Quentas del Concejo, respectivas à cada año, desde el presente de 1749 inclusive en adelante; y Certificando el Escrivano actual de Ayuntamiento, ser todas las Tierras sembradías propias del Concejo, y todas las rentas que producen éstas: y en caso de no tener Tierras sembradías, se pondrá la

nota fee-hacente correspondiente.

V. Al folio 28, se pondrá noticia indibidual de las Rozaduras (Tierras Concegiles, concedidas para sembrar por tiempo limitado), expressando el número de fanegas de Tierra, que comprehenden todas; y la obligación de plantar, que resulte à razón de seis Arboles por cada Fanega de Tierra rozada. A continuación de esta noticia, se anotarán las novedades que ocurran sobre Rozaduras, por aumento, ò disminución de ellas, poniendo en cada un año las que en él estuvieren, se pondrá fee de ello.

VII. Al folio 50, se pondrá razón de los Arboles, que no estando inutilizados se huvieren cortado este presente año de 1749, con expresión de su número, y de lo que por su valor aya percibido el Concejo; como también la obligación de plantar, que resulte à razón de tres Arboles por cada uno cortado; y de la décima parte del producto de todos, regulando Real, y medio de vellón por cada Arbol plantado, u entregado presso en dos ojas: Esta razón de cortas de Arboles, se irá assentando à continuación todos los años, con la misma indibidualidad, que queda expressada; trasladándose fielmente de las Quentas, y Libros del Concejo por el Escrivano de Ayuntamiento, en forma fee-haciente.

VIII. Al folio 80, se pondrá razón de los Viveros, que actualmente aya en Tierras Concejiles, con expresión de los parages en que están puestos, y distinción de los que los Concejos cuidan de su quenta, y de los que está à cargo de Vecinos, ò Moradores, que ayan hecho obligación dc criar Viveros de Arboles en Términos Concegiles, y entregar pressos en dos ojas.

IX. Al folio 120, se pondrá la razón indibidual de los Arboles trasplantados por los Meses de Enero, Febrero, y Marzo de el presente año de 1749, expecificando los parages, ò Montes en que se huviessen trasplantado, y el Vivero del que se sacaron, y el número de los Arboles transplantados. Esta razón, se pondrá añalmente à continuación para que se sepa con distinción todos los Arboles, que en cada ño hacen trasplantar los Concejos; y la deberá dar por declaración

jurada, ante Escribano el Sugeto, que huviesse entendido en la Plantación de Arboles, expressando el número de los transplantados para Arboles Bravos, en parages propios, para que crezcan rectos, à distinción de los transplantados para trasmochaderos.

X. Al folio 180, se pondrá la razón de los Arboles que por los Meses de Agosto, y Septiembre del Año próximo de 1750 se entregaren presso en dos ojas, con distinción de los parages en que se hallassen, y expresión de su número, y ser trasplantados à principios del presente Año de 1749: Esta razón deberá ponerse en el Libro por vía de declaración jurada, ante Escrivano hecha por el Sugeto, que de nombramiento de Concejo huviesse assistido al reconocimiento, y recibo de dichos Arboles pressos en dos ojas, y deberá estenderse dicha declaración con expresión de los parages en que se hallasen los Arboles, especificando el número de los recibidos en dos ojas en parages propios para Brabos, puestos à distancia proporcionada para que crezcan rectos, à distinción de los plantados para trasmochaderos. Este mismo método se observará en todos los años siguientes, en poner à continuación la razón de los Arboles, que en cada año fuessen recibiéndose pressos en dos ojas, con las expresiones, y distinciones, que quedan referidas arriba.

Los testimonios de Plantaciones, que añalmente se remiten à la Junta General , se deberán disponer insertando en ellos à la letra la razón, ó partida de las Tierras sembradías, que se hallasen assentadas al fol. 25 de dicho Libro: de la que el folio 28 se hallase de las Caserías; y de la que el fol. 30 se hallase de las Rozaduras: y en caso de no tener Concejo estas, ni aquellas, deberá hacerse constar en el Testimonio de la anotación respectiva, que á dichos folios resultare. Assímismo deberá insertarse á la letra en los dichos Testimonios de Plantaciones la razón, que al folio 50 de dicho Libro se hallase de los Arboles cortados en el año à que correspondiesse el Testimonio; de la que al folio 80 se hallase de los Viveros; de la declaración, que se hallase al folio 120 de los Arboles transplantados, y de la declaración, que al folio 180 se hallare respectiva à los Arboles recibidos pressos, y assegurados en dos ojas;

de suerte, que todas dichas razones, partidas, ò asientos, que se hallasen en dicho Libro à los folios respectivos, deberán insertarse à la letra en los Testimonios que añalmente se remiten à la Junta, comprehendiendo todo lo sobredicho en un sólo Testimonio, à fin de que informara por este medio la Provincia de todo lo que en este particular ocurre, proceda à premiar à los Concejos que hiciessen constar aver plantado, y entregado en dos ojas más Arboles, que los respectivos à su obligación, librándole los quartillos correspondientes al mayor número de Arboles que à más de los de su obligación entregasen en dos ojas, con arreglo al Capítulo 3 de la precitada Real Cedula Ordenanza de Montes, y à castigar à los omissos en cumplir con la Plantación respectiva à su obligación en la forma, que previene el Capítulo 4 de dicha Real Cédula. San Sebastián, y Agosto 24 de Agosto de 1749. D. Domingo de Olozaga. D. Nicolás de Altuna. D. Juan Francisco de Lardizabal y Oriar. D. Juan Ignacio de Astigarraga y Oria.

Con Carta de V.S. de 25 de passado he recibido la Certificacion de los seis Capítulos de Reglas acordadas por V.S. y el Intendente D. Manuel de las Casas, en consequencia de lo que previene la Real Cédula expedida en 28 de Junio de este año, tocante al fomento y conservación de los Montes de la Jurisdicción de V.S.; y aviendo enterado del REY de ellos, y serviéndose su Magestad aprobarlos, lo participo à V.S. para que se halle con esta noticia. Dios guarde à V.S. muchos años, como deseo. Madrid 1º de Septiembre de 1749. *El Marqués de la Ensenada.*

Documento nº 17: Tratado de un descubrimiento utilísimo para la conservación de las maderas empleadas en los Navíos, y toda suerte de edificios dentro de el Agua y sobre Tierra. Año 1786[16]

Labor improbus omnia vincit

Como todos aquellos que han seguido las útiles especulaciones de nuestros más áviles contemporáneos, leeran con gusto este pequeño tratado, y así mismo no se hallará alguno, que como buen Ciudadano no se interese vivamente en su pronta execución por redundar en general bien de todos me dispensaré el prevenir el juicio del lector, contentándome sólo con demostrarle: Lo primero una noticia abrebiada de los daños causados por la corrupción, y insectos vermiculares en toda suerte de madera: Lo segundo el origen y causa, de estos daños. Lo tercero el remedio eficaz contra ellos. Y lo quarto daré noticia de algunas ventajas particulares que resultan de este descubrimiento, y que podrán hacer conocer mejor que nada la importancia de su pronta execución.

Consta que en los años de 1730, y 1731, fue tanto el daño que causó la carcoma en los Diques de Holanda, que faltó poco para sumergirse, y perecer todos; y que el gasto que se ocasionó con este motivo subió a más de 40 millones de Florines: Véase a Massuet y los procesos verbales que sobre este asunto se hallan escritos, y firmados por los Yntendentes, y Ynspectores de los Diques, para presentarlos a los estados generales.

Jonflón, asegura, que los Navíos venecianos que se detienen algún tiempo en el Puerto de Alexandría, buelven llenos de carcoma.

Hooft en su libro intitulado Viederlandische Historie, dize, que habrá 150 años que la carcoma destruyó los cimientos de los Diques de Veelandía.

El diario de los Sabios de 15 de Febrero de 1766 pag. 273 trae estracto de una carta escrita en Amsterdam el mismo año, en donde hace ver quanto daño causaban estos insectos en los Navíos que volvían de Yndias, cuio

16 M.N.: Ms. 1041

principio es como sigue.

Aunque Vmd. hă visitado muchas veces Nuestro Puerto no sé si habrá observado el mal estado en que se hallan los Navíos que buelven de las Yndias. Hay en aquellos Mares una especie de carcomas o gusanos mui pequeños, los quales se pegan à las obras vivas de los Navíos, y los traspasan, o agugerean de tal suerte, que toman agua por todos lados; ò sino los traspasan enteramente, devilitan las maderas hasta hacer casi imposible su composición. Al presente se halla aquí un hombre que pretende haver descubierto un secreto admirable para remediar este daño.

Lo que hacía particularmente apreciable este pretendido secreto es que se ha hecho aún más de lo posible para ponerle en execución sin haver conseguido nunca el fin.

Unos han cubierto las obras vivas de los navíos de planchas de oja de lata, ò de plomo, otros de cavezas de clavos singularmente unidas unas con otras, de modo que no se veía el más mínimo término ò distancia entre ellas. Algunos han guarnecido los navios de tablas de pino, poniendo entre las rendijas, ò huecos de ellos pieles de Bacas, ceniza de cal, moho, y carbón; pero además de todas esta invenciones no estorvan a los gusanos,, ó carcomas el penetrar hasta lo interior del Navío, agravan su peso, y por consiguiente retardan su curso.

Los portugueses se han servido de otro medio, que a la verdad no disminuie nada la ligereza de los Navíos, péro tampoco estorva absolutamente el que la carcoma les dañe: este consiste en quemar exteriormente los Navios, y muchas veces de modo que caen los pedazos de madera hechos carbón. de suerte, que se llega ha hacer una corteza de él en las obras vivas del grueso de un dedo. Pero este remedio no se practica sin riesgo, porque muchas veces se llega ă quemar el Navío, ò ă lo menos queda inservible; y demás de esto, si la carcoma se experimenta en menor cantidad en los Navíos de los Portugueses, es porque emplean en ellos una especie de madera de construcción más dura que la de otras Naciones.

La Historia de la Academia Real de Ciencias de Paris, año 1720, pag. 34 nos da una nueva prueva de los daños que se experimentaron en Brest, causados por especie de insectos que infestavan entonces los Navíos y las Gaceta de Viena de 7 de enero de 1767 hace ver quanto desea el Almirantazgo de Londres el hallar un remedio eficaz que preserve los Navíos, que comercian en las Playas de las Yndias orientales de estos dañosos enemigos.

Estoi persuadido á que es inutil y absolutamente superfluo el referir los desastres, que por esta causa se ha experimentado en todos los Mares, y en casi todos los Ryos por ser notorio á todo el Mundo. Pero si el curioso quisiere enterarse de raiz en esta materia, y conocer la forma, la naturaleza, las diferentes clases, ò especies, la propagación, el origen, la corpulencia, la industria, y mechanismo de estos pequeños pero formidables enemigos, lea a Reaumur, á las Memorias de la citada Academia de las Ciencias, recopiladas por Fontenelle, de los años 1699, 1709, 1710, 1711, y 1720, como también à Alvins en su Historia de los insectos de Ynglaterra.

Mi objeto no es de darlos à conocer, sino el de descubrirlo, y para conseguirle con más seguridad, volbamos à el origen de este mal.

No hay ninguna especie de madera empleadas en la Arquitectura, así sobre la tierra, como dentro del agua, que no esté sugeta à la corrupción, ó à ser crinada y reducida en polvo por la carcoma. Si una extrema sequedad no ha endurecido la madera antes de emplearla en la construcción de los edificios, no tardan en dexarse ver estos insectos, y en efecto se nota la madera picada de los nacen de los huevos, que aquellos de su especie depusieron, y quedaron pegados a la superfecie, ò en las pequeñas concavidades de la madera, y que la humedad o calor del ayre fomenta, y abre.

Establecido este principio, como cierto y seguro, se llega ha hacer manifiesto el descubrimiento del daño, pues nadie ignora, que la corrupción no es otra cosa, que el efecto de una fermentación capaz de desunir los principios ò partes de que se forman los cuerpos: esta fermentación no se podría hacer sin el concurso del agua, y del aire, luego se sigue precisamente que de no estorvar el tacto de estos dos destruidores universales, sobre los cuerpos, era estorvar la desunión, y la corrupción,

maiormente si el obstáculo, que se opone à la acción corrosiva de estos elementos, sirve al mismo tiempo de constreñir los poros, y endurecer, y consolidar las Membranas corvas, que unen imperceptiblemente las partes; de suerte, que el mismo medio, que estorvase el Aire, y Agua, no dexaría, que los huevos de los insectos llegasen à su madurez, ò daría la muerte à los que quisieren pegarse a la Madera.

Sería de la mayor satisfacción para mi el hacer un descubrimiento útil, y importante; y al mismo tiempo tendría la felicidad de ser un hombre útil à la humanidad, si presentase al público un secreto que: Lo primero, rompe, y devilita infinitamente la acción del Agua y el Aire sobre todo Maderage empleado en qualquiera edificio; y lo segundo, presenta un obstáculo invencible à los insectos vermiculares destruidores de toda especie de maderas, y esta es la más importante parte de este tratado.

No se duda que hay un específico particular contra toda suerte de insectos vermiculates: Los savios le conocen, à lo menos por la theórica y aún en algunos Países, el Pueblo hace de el un uso machinal, sin reflexionar sobre su naturaleza, y propiedades.

Este poderoso específico es el Mercurio; su virtud es solo inherente à la propia substancia en masa, sino que la comunica à ul agua en que se ha cocido, sin que por eso pierda nada de su peso, y asimismo la comunica à los güeros, à otras materias semejantes aunque no sean penetradas más que de sus partes las más imperceptibles: Lfale con un ácido; divídelo con un alcaly; varía las formas quantas quisieres, es un Proteo, que siempre conserva la misma virtud. Es cierto, que el cilindro ordinario produce el mismo efecto, a lo menos en parte, y de esta misma verdad saco yo la reflexión que sigue: la calidad mortífera se aumenta á proporción de la vivacidad, y de la fuerza de los Acidos adherentes á la materia principal; testigo de esto el sublime corrosivo &c= luego aumentando la fuerza de los ácidos del cilindro se aumentará la calidad mortífera de esta materia. Este era precisamente el punto importante de hallar este secreto, ya agotado en especulaciones inútiles hechas por muchos háviles chímicos, y en cuio descubrimiento se interesan vivamente Naciones enteras; en fin aquí es donde puede decirse con razón.

Labor improbus omnia vincit.

Después de diez años de un trabajo contínuo, e ingrato, en el qual todas las operaciones iban dirigidas à buscar, y encadenar el Mercurio por medio de ácidos nuevos, más adherentes, y mucho más caústicos que los del Azufre, cuia unión con el Mercurio forma el cinabrio ordinario, un Particular de Viena ha tenido el consuelo de ver su perseverancia coronada de un feliz succeso, pues en el día se halla en estado de hacer un cinabrio tan corrosivo para los insectos vermiculares, como el sublime corrosivo, y cuia virtud desecante se aumenta al mismo tiempo o proporción de la fuerza corrosiva; lo que no tiene relación alguna con el Cinabrio usual.

Este el único, y simple medio, que al mismo tiempo es un poderoso preservativo contra los elementos destruidores, y un específico contra toda especie de insectos vermiculares.

Con la mayor seguridad de un cierto efecto, se pueden barniçar con este cinabrio los Navíos, las vigas, que sirven de cimiento à los Diques, y en general toda especie de maderas empleadas en el agua, pues con el se presenta desde luego à los insectos, y a dhos dos obstáculos invencibles que hacen conocer quanto es digno de aprecio este descubrimiento.

El primero es la resistencia phisica de la materia, porque además de que la calidad desecante, y astringente de este cinabrio estrecha y une fibras de la madera, y de este modo la hace más dura, y consistente de lo que era antes su composición se endurece contínuamente por el ácido bituminoso, que contiene el agua del Mar; de modo que llega à ser tan duro, y tan impenetrable à los insectos, y à los elementos, como el vidrio a quien iguala en lo inflexible sin tener su fragilidad.

El segundo obstáculo, que opone à los dañosos, y perjudiciales enemigos de toda especie de madera, es que quando los insectos llegaran ha hacerse un camino, y introducirse en la madera por un cuerpo tan duro como queda denotado, la substancia corrosiva de que se compone, y que era p[r]eciso roiesen, y tragasen les daría infaliblemente la muerte antes que pudiesen haver llegado à penetrar en lo interior de la madera.

Luego si este barniz tan unido, tan fuerte, y tan corrosivo, no dexa ningún paso, ni ningún recurso à estos dos principios destruidores de los Navíos, y de toda especie de madera, aunque esté dentro del Agua, es cierto y constante que su uso será de la mayor importancia para cubrir, u preservar la madera que se empleee tanto dentro del agua como sobre tierra, porque además de hacerla impenetrable al Aire, á el Agua, y à los insectos, que es lo que particularmente mira à los Navíos, Diques, y toda fábrica de madera en los Puertos; tiene también la ventaja inestimable, de que no pudiendo hacer su duración eterna, à lo menos los conserva tres partes más de tiempo, de lo que regularmente duran.

Los áviles Phísicos podran valuar justamente la demasía de esta duración, aunque no es preciso más que la luz natural de la razón para conocer su importancia.

Además de estas ventajas relativas igualmente à la conservación de las maderas, hay aún otras que es enteramente particular à esta composición; y es que las partes ígneas ò el calor de la luz, no la levantaran ni desunen de la madera, como sucede à los demás Barnizes, ò pinturas al olio, que se descascaran, y desunen de la superficie de las Maderas que están expuestas à los rayos del Sol, mui al contrario del barniz que yo prometo, pues se introduce en las Maderas, se endurece y aumenta en cohasión, ò aderencia, en razón de su exposición à los ardientes rayos del Sol.

Para mayor convencimiento de la singular ventaja que de esta resulta no hay más que observar despacio todas las obras de madera que están expuestas à el calor del Sol. ò à la humedad del Agua: Los techos de las casas, los utensilios de los jardines, las empalizadas, los Puentes, los Agüeductos, las azoteas, y aún las vigas también que sirvan de cimiento à las fábricas subterráneas, y húmedas, o sobre las quales se hace un Cielo raso adornado de estuco, ò de pintura y se hallará que sin estar antes la madera mui seca, y dura para que no se abra, ò encoja, ò esté sugeta à la corrupción, y insectos, no la emplean en semejantes obras por cuia razón se viene en conocimiento de quan útil sería el pintar toda la madera que se destinase para las obras dhas del cinabrio de que he tratado.

Aún queda una probavilidad que me parece se sigue de todo lo que he manifestado de este descubrimiento; y es que toda la especie de madera tierna deve adquirir por medio de este Barniz la dureza, y calidades consistentes de la madera dura, de modo que pueda llegar à ser tan propia para toda suerte de obras, como la encina, el olivo, ò la madera de Yndias luego que se le pinte pues se sigue el que se endurezca, y consolide con los àcidos de la expresa composición.

Qué provecho, y qué utilidad para un estado en donde se havia creído no poder suplir à las maderas duras y raras que vienen de Payses diferentes, con ningún equivalente, que tuviese las mismas calidades sin ser tan costoso!

En fin, hay una especie de Moho, que se cría en la superficie de los Toneles, y Cubas que están en las Cuevas, y que Lineus llama Bisus la muginosa violacca lignis ad nascens: el qual cría, ô produce una especie de corteza alrededor de estos vasos, causada de estar en lugares subterráneos, y húmedos, inaccesibles à los rayos del sol, como lo experimentan con sentimiento las personas destinadas à este exercicio, pues la experiencia se lo viene bien demostrado.

Está provado con frequentes, y largas experiencias que un tonel, ò cuva, que están pintados en lo exterior con dos manos del cinabrio preparado, no solamente no contraen ninguna humedad capaz de enmohecerles, sino que los líquidos filtran infinitamente menos, y así mismo toda cuva, ò Tonel destinados à contener vino, ò licores, adquieren por medio de esta composición las calidades esenciales de la madera más dura, tales por exemplo como las que tiene en sí la madera de construcción siendo facilísimo de verificar por qualquiera esta experiencia, que el imbentor ha hecho con el mejor éxito en sus Toneles, y cubas para lo qual no es necesario, como va dicho, más que dar dos manos de cinabrio, á cada Cuba, ò Tonel.

He pintado los males, y perjuicios conocidos de todos; he hallado, y demostrado su origen, y el remedio que no se conocía; persuadiéndome haver puesto al Mundo todo en estado de conocer las utilísimas bentajas de este descubrimiento.

Actualmente estoy bien lejos de decir con la arrogancia, que el Poeta Philósofo.

Odi profanum vulgus, & aneo.

Al contrario convido à los savios, y al Pueblo para que todos juntos nos pongamos en defensa de unos enemigos casi imperceptibles, pero que para destruir lentamente no son menos de temer que los maiores.

Todos los que havitan en las costas Marítimas, todos aquellos que viven en las riveras de los Ryos caudalosos; aquellos que no sólo fabrican para la presente generación; y aquellos que tanto estiman la solidez en sus obras, todos apreciaran la conocida importancia de mi descubrimiento, viendo la grandeza del daño, que han padecido y que están expuestos à padecer sino hacen uso de el.

Esto me lisongea y persuade à que recurriran de todas partes a buscar un preservativo tan útil, y tan provechoso como el que tengo la felicidad de ofrecerles.

Creo haver cumplido con la obligación de buen Patriota, sólo falta que el Público se aproveche de mis trabajos, y de mis descubrimientos, y que el Mecenas que me è propuesto, como tan protector de las Artes útiles corone mis esfuerzos con su poderoso influxo, y honre con su alta protección à un hombre que no desea por premio de sus fatigas más que la satisfacción de participar en compañía de sus conciudadanos los provechos que de ellas resultan.

Documento nº 18: Medios propuestos por el Intendente de Marina D. Manuel de las Casas para el establecimiento de una Real Fábrica de Anclas en Arrazubía. San Sebastián 24 de agosto de 1744[17]

Exmo Sor.

Mui Sor mío. En fecha de 3 del corriente me ordena entre otras cosas V.E. pase a sus manos el Proyecto, que me dice V.E. le ofrecí tocante al establecimiento, y reglas con que devería governarse la Fábrica de Anclas de Arrazubía, que dirige actualmente el Maestro Juan Fermín de Guilisasti. Y aunque es cierto, que ha cerca de un año prometí a V.E. los medios, que consideraba más oportunos para facilitar carbones, y oficiales, que es en lo que principalmente consiste el que se asegure, ó no, su duración, tube por conveniente suspenderlo hasta mejor ocasión, por haver después considerado, que las ocupaciones, y embarazos, que trae consigo la presente Guerra no dejarían vastante tiempo libre à V.E. para dedicarse à vencer, y allanar con toda la atención, que se requiere, algunas dificultades, que recelo ocurran, y se susciten (aunque sin fundamento) en la práctica de los referidos medios, porque aunque el crédito, y utilidades, que este, y qualesquier País, logran en que se aumenten en sus territorios las Fábricas, y Labores, son constantes y savidas, aquel innato oficio, ò delicado escrúpulo con que miran los hombres sus privilegios, no los deja conocer su propia conveniencia, ni el sentido verdadero de ello. Pero supuesto que V.E. quiere, y me manda, que lo execute aora, propondré à V.E. todos aquellos medios, que me parece son indispensablemente necesarios para establecer la Rl Fábrica de Anclas sobre un cimiento sólido y duradero, de manera que se perpetue para en lo futuro, reservando para después el hacer presente à V.E. las peculiares reglas, ù estatutos que miren el logro dela armonía, y buena correspondencia, que deverán observar entre sí el maestro, y los oficiales, y del cuidado y precaución, con que de la Fábrica, y delos Reales intereses, al modo de probar las Anclas, y a que no degeneren, y vastardeen, en la calidad, ni en la hermosura, las que se hicieren en adelante delas que aora se fabrican, sino que antes bien se aplique, y desvele el mejorarlas, si posible fuere. Los medios pues, que para su establecimiento propongo à V.E. son los siguientes:

17 A.G.S.: Secretaría de Marina, Arsenales 318

1º

Respecto de que la Ferrería, Casa, Molino, y Fraguas de Arrazubía, en que actualmente está la fábrica de Anclas, y por cuya renta paga el referido Dn Juan Fermín de Guilisasti 65 quintales de Fierro en cada un año al Conde de Peñaflorida, su dueño, natural de la Villa de Marquina en el Señorío de Vizcaya, se hallan a la legua del Agua dela Ría de Orio, en un sitio llano, cónmodo, y rodeado de abundantes y fértiles montes, convendrá se fije allí la Rl Fábrica de Anclas, que se pretende establecer, y que pa lograr este fin sele compren pr la Rl Hacienda la referida Ferrería, Casa, Molino, Fraguas, ofreciéndole por todo de 10 à 12 mil pesos, -que es lo que à justa tasación con corta diferencia valen-, y en el caso de que no convenga en este precio, se le mande nombre Peritos, para que con los que se nombraren por parte de S.M., lo abaluen, y abaluado se le entregue el valor en que esta propiedad se estime pa que como equivalente à ella le imponga à favor de su Mayorazgo por considerarse, que estas alajas están vinculadas, y son parte de él.

2º

Que efectuada esta compra se declare al referido Dn Juan Fermín de Guilisasti, y al que le succediere en la dirección de esta Rl Fábrica, pr Maestro mayor de Anclas enla Provincia de Guipúzcoa, y a este fin sele expida título Rl enforma.

3º

Que sobre las Puertas, y entradas de dha Rl Fábrica pueda el Maestro mayor que la dirigiere poner excudo de Armas Reales con una inscripción que diga: Fábrica Real de Anclas establecida de orden de S.M. en el año 1744.

4º

Que al Ministro de Marina, que residiere en la Provincia de Guipúzcoa, le declare S.M. pr Juez conservador de dha Rl Fábrica de Anclas con omnimoda y privatiba jurisdicción para entender, y conocer, con apelación al Consejo

de Guerra, en todas las causas y casos, incidencias, y dependencias, que se ofrecieren concernientes a ella, a los empleados en sus Labcres, y trabajos.

5º

Que declare, mande, y establezca S.M. pr regla inalterable, que las Universidades de Haya, y Réxil, Villas de Zarauz, Asteasu, Aduna, Cicurquil y Orio, y Canónigos y Hospital de Roncesvalles, cuios Montes están contíguos, y en las cercanías de dha Rl Fábrica de Anclas, hayan de dar al referido Maestro mayor que es, y fuere de ella en adelante, todas las leñas para carbones, que delas que estuvieren maduras ensus Montes comunes y concejiles, pidiere y necesitare, assí para el consumo dela Ferrería de Arrazubía en que se han de fundir, y sacar los tochos pa las Anclas, como para la fragua o fraguas, que en dha Rl Fábrica estuvieren corrientes, al precio de Comarcas, ò Pueblos vezinos, el que han de regular, y señalar los Peritos, que nombraren las partes, y en caso de discordia el que nombrare el Juez conservador de dha Rl Fábrica, siendo dela obligación de dho Maestro consumir en dha Ferrería, y Fraguas todo el Carbón, que para ellas assí puediere y se le aplicare, pena 500 ducados de multa, y delas demás que haya lugar si lo contrario hiciere, ò se verifacre.

6º

Que siempre que para la recomposición, conservación, ù aumento de dhas Casa, Ferrería, Molino, y Fraguas, se necesitare de algunas Maderas, canteras, ò otros qualesquiera Materiales, se hayan de franquear, y entregar à justa tasación los que el maestro mayor de esta Rl Fábrica, pidiere, y señalare, ya sean de qualesquiera Pueblo, ò Comunidades, ò de Personas particulares, sin que se admita escusa, ni contradición alguna.

7º

Que siempre, que en esta Rl Fábrica se necesite alguno, ò algunos delos oficiales, que travajan enlas Ancorerías particulares de esta Prova, pueda el Juez conservador à instancia del Maestro mayor obligarle à que vaya à travajar, o travaje à esta Rl Fábrica por el tiempo, que subsitiere la

necesidad, pagándole el salario diario, que se acostumbre, y corresponda ala avilidad, y experiencia del sugeto.

8º

Que se den al Maestro mayor las Pinazas, Lanchas, y demás Barcos, y auxilios, que necesitare para la conducción, trasiego delas Anclas desde esta Rl Fábrica a San Sevastián, ò al Pasage pagándolo todo à justo, y moderado precio.

9º

Que desde luego se encargue, y orden al emvaxador de España enla Haya solicite enlas Fábricas de Anclas de Amsterdam dos oficiales de experiencia y distinguida uvilidad en su exercicio, los ajuste, y haga pasar à esta Provª con la obligación de haver de travajar en la Rl Fábrica de ella vajo delas órdenes de su Maestro mayor pr tiempo a lo menos de cinco años, ofreciéndoles las seguridades, y ventajas que correspondan ala repugnancia, que tendrán en haver de dejar su País, para que assí se supla aquí la escasez que hay de buenos Oficiales, y al mismo tiempo se vea, y aprenda, el método con que tan fácilmente travajan las Anclas en Olanda, por si conviniere ponerle en práctica pª lograr algún ahorro en el costo de ellas.

10

Que pueda emplearse, y travajar en esta Rl Fábrica de Anclas, qualesquiera official que el Maestro necesite, aunque no sea dela Religión Cathólica Apostólica Romana, con tal que se abstenga de todo exercicio público de su Religión, è injuria de la Stª fee cathólica.

11

Que nadie pueda solictar pª otra fábrica alos officiales, obreros extrangeros, ni patricios que se emplearen en ésta de S.M., ni admitirlos à menos de que hayan sido despedidos, ò justifiquen ante el Juez conservador y de ella haver cumplido el tiempo de su contrato, y obligación.

12

Que respecto de que para esta Rl Fábrica (establecidas y corrientes en ella las dos Fraguas de Anclas) se necesitan en cada un año 2.500 quintales mayores de Piedra de vena de Mineral de Hierro, y respecto también deque cada uno delos que se sacan de Vizcaya para esta Provincia paga el impuesto que llaman arbitrio, en virtud de diferentes Rs concesiones hechas al Señorío y Encartaciones, ocho maravediés de vellón, se expidan las órdenes correspondientes para que esta Rl Fábrica se den sin este recargo anualmente los expresados 2.500 quintales de ella presente ante el Govierno del Señorío, ù Encartaciones, según el teritorio en que se halle el Puerto por donde se huviere de sacar, certificación del Juez conservador de dha Rl Fábrica por la que acredite tener corrientes las dos referidas Fraguas, y sino fuere más que una se extienda à sólo esta libertad 1.250 quints de dicha vena en cada un año.

13

Que siempre que el Maestro Mayor huviere de recivir ù asalariar algn official, ù aprendiz para esta Rl Fábrica haya de presentarle al Juez conservador de ella para que le reseñe, y tome la razón del ajuste, convenio, ò contrato, que con él tuviere celebrado, para que en ningn tiempo, ni pr ningn caso, gocen delos Privilegios, y prerrogatibas concedidas alos empleados en esta Rl Fábrica, los que enla realidad no lo fueren.

14

Que assí el Maestro mayor, como todos los Oficiales, y aprendizes, que estuvieren recividos, ù asalariados para el servicio de dicha Rl Fábrica de Anclas (en que se comprehende la Ferrería) gozen del fuero de Marina tanto enlo Civil, como en lo Criminal, y conozca de todas sus causas el Juez conservador de ella con inivición absoluta del Correxor de esta Provs y demás Alcaldes, y Justicias ordinarias de dentro y fuera de ella, ante quienes no puedan ser demandados, ni Procesados de Officio con mottibo, ni pretexto alguno.

15

Que ni al Maestro mayor de dicha Fábrica, ni alguno de sus officiales, ni aprendizes, que se huvieren recivido, y presentado ante el Juez conservador de ellas, sele pueda obligar à que adimita officio de Repúblicа, ni cargo alguno concejil, aunque sean vezinos de qualquiera delos Pueblos de esta Provincia, y del mismo modo no puedan contra su voluntad ser incluídos en los servicios personales de tierra, levas de mar, y donatibos, que haga S.M.

16

Que al referido Maestro, sus Officiales, y Aprendizes, no seles pueda pedir pr la Diputación de la Provª ni pr los Reximientos, y Justicias desus Pueblos, con motibo de Sisa, Alcabala, ò Donatibo derechos algunos pr los Géneros, y Frutos, que necesitasen para su consumo, y preciso alimento, y el desus familias, sino que antes bien sean libres, y exemptos, assí de éste, como de otro qualesquiera repartimientos, arbritrio, ò pedido que con qualquiera pretexto se haya impuesto, ò pueda imponer en lo futturo.

17

Que el Maestro mayor pueda tener en su casa para su uso y defensa de su persona todo género de Armas prohividas, y usar de ellas en las salidas, y viages, que hiciere sin incurrir en pena alguna.

18

Que ninguno de los Dueños delos edifios del Río de Arrazubía, ni otra persona alguna pueda detener, ni represar las Aguas de él, aora, ni en lo futuro con pretexto alguno, ni quitar, ni extraviar su corriente en perjuicio de esta Rl Fábrica.

19

Que por quanto enn poniéndose corrientes, y bien proveídas de Officiales, y Materiales, la Ferrería, y dos Fraguas de que esta R$^{l}$ Fábrica se ha de componer, se travajaran en ella anualmente como 1.000 quintales castellanos de Anclas, que es mayor porción que la que la R$^{l}$ Armada puede regularmente necesitar, ò consumir convendrà que a su tiempo se expidan las órdenes necesarias para que assí, la Comp$^{a}$ de Caracas, como los Dueños delos Navíos particulartes de Flota [de] Galeones y Rexistros, tomen à su costo, y costas, para su servico, en este puerto de S$^{n}$ Sevastián, y en el de Cádiz (a donde se almacenarán) las que sobraren, con cuya providencia se asegura, no sólo el que la R$^{l}$ Armada tenga siempre de donde abundantemente proveerse, sino el dar salida a toda la Obra, y p$^{r}$ consequencia mayor extensión, y ventajas ala Fábrica.

20

Que todas las vezes que los 6 mil pesos anuales, que à representaz$^{n}$ mía consignó S.M. p$^{r}$ el mes de septiempre del año pasado de 1743 sobre los Caudales, que producen los derechos delos navíos dela Comp$^{a}$ Guip$^{n.a}$ de Caracas p$^{a}$ la subsistencia dela Fábrica de Anclas de Arrazubía en el estado en que entonces se hallava, y aora se halla, no alcanzasen à mantenerla, como efectivamente no alcanzaran, puestas corrientes las dos Fraguas, pueda el Juez conservador dela misma Fábrica librar sobre los propios derechos y caudales, las cantidades, que además se necesitaren para aquel fin, con tal que delas libranzas que expidiere se tome la razón en la Contaduría de Arreglamentos delos Navíos de Yndias establecida en esta prov$^{a}$ que exerce actualm$^{te}$ el Contador D$^{n}$ Joseph de Murrietta Villamonte para que assí se sepa, y asegure, el paradero, y distribución de los Reales intereses.

21

Que S.M. dispense para en este caso de qualesquiera Leyes, fueros, costumbres, Privilegios, Cédulas y Pragmáticas, que huviere, ó pudiere haver opuestas directa, ò indirectamente, a lo prevenido en todos ò en qualesquiera de estos Capítulos, tomando vajo de su R$^{l}$ protección esta

Fábrica, su establecimiento y permanencia, y declarando en caso necesitario no ser su R$^{l}$ ánimo que lo que aquí se establece y manda sirva de exemplar, ni regla p$^{a}$ en lo futuro contra la práctica y seguridad de dichas Leyes, fueros, Costumbres, Privilegios, Cédulas, y Pragmáticas, p$^{r}$ que la mente de S.M. es dejarlas en su fuerza, y vigor sin alteración, ni menoscabo alguno.

Reducidos ala práctica estos medios logrará indefectiblemente V.E. establecer una R$^{l}$ Fábrica de Anclas, que dure tanto quanto duren ellos. Pero es no sólo conveniente, sino preciso elque todos se aprueben, y manden observar, porque delo contrario no habrá cosa segura, ni permanente por el fuerte, y extraordinario empeño con que los Dueños de algunas Ferrerías cercanas a Arrazubía, que son personas de mucho valimiento en sus Pueblos, y en todo este País, se oponen, según nos ha demostrado la experiencia al extablecim$^{to}$ y subsistencia de esta Fábrica, aborrecida de todos ellos, más por capricho, ó sobervia, que por la mala obra que puede hacerles en privarlos delos carbones que necesitan para su consumo, porque estos a proporción delos que produce el País, no son muchos.

Si se ha de lograr cumplidam$^{te}$ el fin que se desea es indispensablem$^{te}$ necesario comprar la Casa, Ferrería, Molino, y Fraguas de Arrazubía con una pequeña huerta que tiene al lado porque de lo contrario siempre será fundar en el aire, y quedar expuestos á que la Fábrica se desvanezca, y se acave quando menos se imagine. Es igualmente preciso llenar de Prerrogatibas al Maestro, y sus Offiziales, assí p$^{a}$ que pierdan la repugnancia que tienen à vivir á sueldo, ò salario del Rey por la desconfianza que en esto conciben, y mal ojo conque los miran sus vezinos, y Compañeros, como para que nos veamos en el caso de que pretendan (...) lo mismo que aora aborrecen. Conviene no menos aportar delas Justicias Ordinarias el conocim$^{to}$ de sus Causas Civiles, y Criminales para que assí no los puedan molestar, ni perseguir, y otro tanto importa ponerle en manos del Ministro de Marina encargándole siempre los apoye, y proteja especialmente en la adjudicación de las leñas, que la Fábrica necesite p$^{a}$ los Carbones de su consumo, porque si entendiera en esto el Correx$^{or}$, ó los Alcaldes, como los Pueblos, los dueños de ellas, repugnan tanto darlas a la Fábrica, y tienen siempre mucho manejo con estos p$^{r}$ que son hijos, y vezinos delos mismos Pueblos, y con aquel p$^{r}$ medio dela Diputación de la Prov$^{a}$ de q$^{n}$ en cierto modo depende, se

lo varajarían, y enredarían de modo al Maestro, que jamás lograse sin un largo, y costoso Pleito, carga de Carbón de que tenemos un reciente exemplar, pues haviendo yo últimamente en cartas de Oficio al Correxidor, Diputazn, y Villa de Zarauz, que se diesen y entregasen à Guilisasti pr el tanto, y á Dinero en contado, sólo unas 400 cargas de leña, que de la misma villa havía vendido en pública Almoneda, y estavan existentes no fue posible conseguirlo, sin embargo delo mucho, que repetidas vezes les ponderé à todos tres la necesidad que havía, y lo que el Rl servicio, y la causa pública se interesaban en ello pr el empeño en que nos vayamos de proveer en virtud de Orden del Rey, y de V.E. de Anclas ala Rl Armada que carecía de ellas, no se podían travajar por falta de carbones.

Esto es lo que siento, y lo que alcanzo en esta materia, pero supuesto que todo va ala superior dignísima corrección de V.E. tengo à V.E. haga presente al Rey aquello sólo que à V.E. parezca conveniente, y oportuno, y prevenirme y ordenarme lo que sobre ello resuelba S.M. como lo espero dela venignidad de V.E.

Quedo para servir a V.E. y deseo le Guc Dicos mcs ans. San Sevan 24 de Agosto de 1744.

Exmo Sor

Manuel de las Casas

Exmo Sor Marqs dela Ensenada

Documento nº 19: Propuesta de asiento de Juan Nicolás de Guilisasti para la Real Fábrica de anclas de Rentería, San Sebastián, 13 de Septiembre de 1750[18]

Señor

Yo Dn Juan Nicolás de Guilisasti vezino de esta Ciudad de San Sebastián en la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa, puesto alos Pies de V.M. con el más profundo respecto digo, que me obligaré a la elaboración y egecución de mil y ochocientos quintales castellanos de Anclas en cada un año para servicio dela Rl Armada en la Real Fábrica de Anclas de Rentería por el tiempo, precios y circunstancias que se expecifican en las diez y ocho condiciones de este Pliego siendo V.M. servido admitirle con aprobación de todas ellas.

1ª

En todo el próximo año de 1751 se me han de entregar para que durante el tiempo del Assiento me sirva y use deellas la citada Rl Fábrica de Anclas de Rentería con sus ocho Fraguas, su Ferrería y Molino, todo corriente y labrante con sus Barquines, echuzcos mayores y menores, Herramientas y demás que devan tener sin falta de cosa alguna.

2

Se me han de entregar también en el mismo término las Casas de havitación con su hermita y las tierras y jaros que por quenta de V.M. se han comprado para que me sirvan durante el Asiento para la cosecha de sidras, Granos, Hortaliza, Legumbres, y demás fines que me convenga y en que pueda últimamente emplearlas a mi beneficio reserbando y exceptuando solamente el suelo de havitación destinado para el Ministro de Marina con sus servidumbres y las porciones de tierra que sin escasez se necesiten formar las entradas y salidas, usos y serbidumbres dela Rl Fábrica, desahogo, adorno y hermosura de sus Casas y Edificios según está proyectado.

---

18 A.G.S.: Secretaría de Marina, 342

3

Delas tierras, jaros, edificios y Casas que se me entregaren y de quanto contuvieren otorgaré formal conocímiento pormenor y arreglo a el lo restituiré y volveré todo á disposición de V.M. luego que se concluya este Asiento.

4

Ha de ser de mi quenta mantener todos los edificios y casas dela Real Fábrica sin excepción de la habitación destinada para el Ministro de Marina, ni de casa alguna bien entretenidos y cuidados con el más particular esmero a costa mía sin que V.M. en su conservación, en sus retejos en la composición y renovación de sus Puertas, ventanas, y demás que se ofrezca hacer componer, ò renovar durante este Asiento tenga que gastar cosa alguna exceptuando sólo los casos de Fuego, abenida de Agua, y enemigos dela Corona en las quales siendo la quema ó ruina de todo el compuesto dela R$^{l}$ Fábrica ò de qualquiera de sus edificios, Presa, Casa, ó Hermita por entero ò en parte integral de estas ò aquellos deverá ser su pérdida y renovación de quenta dela R$^{l}$ Hazienda.

5

Se me han de dar durante todo el tiempo del Assiento delos Montes comunes de San Sevastián, Fuenterravía, Yrún, Oyarzun, Rentería y Astigarraga alo menos la Leña necesaria para siete mil Cargas de Carbón en cada un año en los parages que la huviere más inmediatos à dha R$^{l}$ Fábrica al precio de real y medio de vellón cada carga de leña en pie, que es el precio mismo que el Yntendente de Marina D$^{n}$ Manuel de las Casas va arreglando con las mismas Repúblicas, y cada una deestas la cantidad que consignaren de acuerdo con el mismo Yntend$^{te}$ y con las moras que con él también capitularen bien entendido que la Ciudad de San Sevastián por ahora à de dar sólo para en quentta deestas siette mill Cargas las Leñas todas que produxere su Monte de Landerbasoa, pues las demás que consignó en la Partida de Uchoco delos Montes comunes o francos del Valle dela Hurumea para el abasto de dha Fábrica de Rentería por ess$^{ra}$ que firmó con el dho Yntendente y aprovó V.M.

podrán servir por esta vez para las Fundaciones y Labores delas Anclas que hayan de hacerse en el Río de Hernani para V.M. mediante están más cercanas á el que ala Fábrica de Rentería, pero sino llegare el caso de que en dho Río se egecuten las expresadas Anclas se me hayan de dar también las referidas leñas dela citada partida de Uchoco que corresponden a dos mill cargas anuales, y esto mismo haya de hacerse siempre en lo Futuro.

6

Si en Hernani en otra qualquiera parte de esta Provincia de Guipúzcoa, Reyno de Navarra, Señorío de Vizcaya, ó Partido de Santander ya sea por Assiento ya por Administración, ú otra forma se haviesen de hacer y forxar más Anclas para la R$^{l}$ Armada que las que yo execute en la R$^{l}$ Fábrica de Rentería se ha de repartir la obra de ellas por lo tocante á sus tamaños con justa equiedad de manera que á proporción dela canti$^{d}$ de quintales que se huviese de hacer en cada parage se ha de aplicar á el número de Anclas y Anclotes grandes, medianas y menores que corresponda mediante de que es de sumo travajo y dispendio la elaboración delas Anclas grandes y que quedará notablemente perjudicado aquel a quien de repartirse de estas más que las que correspondían al surtido de todas las huviesen de fabricarse para V.M.

7

En cada año pues delos de este Assiento haré en la expresa R. Fábrica y su Ferrería un surtimiento de mill y ochocientos quintales castellanos de Anclas y Anclotes: las concluiré según arte y con toda perfección y solidez y después de ser aprobadas, admitidas y marcadas las llevaré a mi costa y risego al Puerto delos Pasages, y en el las pondré a bordo dela embarcación ò embarcaciones que hayan de recivirlas de q$^{ta}$ de V.M. abonándoseme y pagándoseme à los precios siguientes.

El Anclotte de Diez quintales inclusive a quince quintales también inclusibe à ochenta y siete R$^{s}$ de V$^{on}$ el quintal de cien libras castellanas.

El Anclotte de Diez quint$^{s}$ á viente quintales idem. á ciento y nuebe R$^{s}$ idem.

El Anclote de veinte y un quintª á viente y cinco qqª idem. á ciento veinte y quatro Rª idem.

El Anclote de veinte y seis quintª idem, a veinte y nuebe quintª idem. á ciento y treinta Rª idem.

La Ancla de treinta quintales idem á treinta y cinco quintales idem á ciento treinta y cinco Rª idem.

La Ancla de treinta y seis quintª idem á quarenta quintales idem á ciento quarenta y Rª idem.

La Ancla de quarenta y un quintª idem à quarenta u cinco quintales idem á ciento ciqtª y seis Rª idem.

La Ancla de quarenta y seis quintª á cinquenta quintales idem à ciento sesenta y quattro Rª idem.

La Ancla de cinquenta y un quintª á cinquenta y cinco qqª idem á ciento sesenta y ocho Rª idem.

La ancla de cinquenta y seis quintª idem á sesenta quinttª idem a ciento ochenta y quattro Rª idem.

La Ancla de sesenta y un quinttª idem á sesentta y cinco quinttª à ciento noventa y seis Rª idem; y

La Ancla de sesenta y seis quintª á settenta quintª idem á Doscientos y diez Rª idem.

8

Lo que importen las Labores de cada un año se me haya de pagar enla Fábrica ó en esta Ciudad de San Sevastián en Dinero contante y efectico en tres plazos á saver: el primero el día treinta de Abril; el segundo el día treinta y uno de Agosto; y el tercero el día treinta y uno de Dizre de cada

año para lo cual el Ministro de Marina que residiere en esta Provincia de Guipuzcoa ha de pasar con la anticipación conveniente anttes de cada plazo á dha Rl Fábrica para assitir y hallarse presente ala prueba y peso delas Anclas y Anclotes que estubieren concluídos para que admitidas y puesta la marca correspondiente pueda con segura noticia sattisfacerme el importe de ellas, quedando yo siempre con la obligación de llevarlas a mi costa y riesgo hasta como queda dicho se pongan en el Pasage á bordo dela embarcación que haya de recivirlas; bien enttendido que sino se me pagare como se propone en esta condición no ha de poder obligarme á que continue en las Labores de dha Rl Fábrica.

9

Mediante que el subsistir y perpetuarse con seguridad y ventajas grandes la Rl Fábrica de Anclas de Rentería consiste en tener esta Abundancia de Leñas pa Carbón en sus Cercanías; y mediante también que están sencible alas repúblicas confinantes el consignar de sus Monttes Comunes á precio de Real y medio de Von la Carga, las nueve mill quela Rl Fábrica necesita en cada un año para sus fundiciones y Labores como lo acredita la resistencia y quejas de algunas de dhas Repúblicas, yo pues para evitar estas quejas y sentimientos y proporcionar aquellas grandes ventajas ala misma Rl Fábrica y afianzar assí su perpetuidad me obligaré a plantar a mi costa en las tierras y Montes valdías y desplobados que hay en las inmediaciones y cercanías de dha Rl Fábrica Doscienttos mill Arboles de Roble para trasmochos con que V.M. expida y dé orden á las Ciudades de Sn Sevastián, y de Fuenterrabía, Villas de Rentería y Astigarraga, Valle de Oyarzun, y Universidad de Yrún y Lezo, Lugares de Alza y los dos Pasages para que no me embarezen ni impidan hacer dha Plantación en qualquiera Monte y tierra perteneciente alas mismas repúblicas que se hallare despoblado ó valdía en las inmediaciones ó cercanías de dha Rl Fábrica, y consequentemente haré escritura en que me obligue por mi, por mis Herederos y subcesores á que las leñas para carbón que produzcan aquellos Doscienttos mill Arboles se entregaran mientras subsistan que serán de doscientos á trescientos años para los Consumos, Fundiciones y Labores de dha Rl Fábrica y sus Raguas á Real y medio de vn la Carga y que se guíen los Plantones de modo que un gran número de ellos crie con el tiempo Maderas Curbas de Construcción, las que me obligaré también a

dar para los Reales bageles al precio mismo a que se pagaren á los demás vezinos de dhas Repúblicas las Maderas para la Construcción que se tome delos Arboles que en particular pertenezcan á cada vezino, sin embargo dela mayor Cercanía a los Riveros del Puerto delos Pasages de dhos Doscientos mill Arboles.

10

Si V.M. quisiere que se abrevieve y adelante la Plantª de dhos Doscienttos mil Arboles, lo que también resultará en conocido beneficio y alivio de dhas repúblicas se ha de serbir V.M. dar orden para que á justa tasación ó á costo y costas me entreguen las expresadas repúblicas y qualesquiera particular de ellas los viveros que tuvieren ajustados y les pertenezcan quando se hallen en estado de poderse trasplantar pues estoy promptto á satisfacerles su justo valor con cuya providencia se adelantará cerca de Diez años el estimable fruto de aquellos Doscientos mill Arboles Robles.

11

Me será permitido vender ó de ottro qualquier modo enagenar á una, dos ó más Personas ó comunidades los dhos Doscienttos mil Arboles ó parte deellos con la Carga y obligación de que qualquiera que los posea haya de dar sus Leñas para el consumo de Carbones dela Rl Fábrica de Anclas de Rentería al mismo precio de Real y medio de vellón la carga.

12

También se ha de dignar declarar V.M. que ninguna delas cittadas Repúblicas, Juez, ni persona alguna pueda, ni deba impedir alos dueños, y poseedores que fueren delos expresados 200 mil Arboles el que quando todos ó algunos se inutilizaren, ó estinguiren por el transcurso del tiempo, por quema, corta para construcción de Reales Vageles, tala hecha por enemigos dela Corona ó por ottro accidente, ó motibo inboluntario que ocurra Planten en su lugar los que sin escasez correspondan á renobar los que se acabaren, quemaren cortaren ó arruinaren para que spre subsista la Dotación de leñas

para la R¹ Fábrica.

13

Si las Leñas que produgeren los citados Doscientos mil Arboles ó parte deellos y las que produgeren también los que en su lugar renovaren fueren más que aquellas que la R¹ Fábrica de Anclas de Rentería consuma en sus fundiciones y Labores y en quemar ó ragoar la Piedra Mineral que llaman Bena, será permitido al que las poseiere vender el excedente, ó sobra con entera libertad al que más por ellas le diere en pública Almoneda ó como viexen conveniente, sin que por pretexto, razón, ó motibo alguno pensado, ó no pensado, se le pueda poner límite, restricción, ni embarazo alguno.

14

Este Assiento ha de durar y tener efecto por la vida de mi hermano el Maestro mayor de Anclas Dⁿ Juan Fermín de Guilisasti que tiene actualmente quarenta y cinco años.

15

Si yo continuasse en este Assiento más de Diez años, ya sea viviendo mi citado hermano ó después de su muerte, daré pasados los primeros cittados Diez años de renta en cada uno delos que siguieren Diez y seis mill Rˢ de Vellón á favor dela R¹ Hacienda, subsistiendo todos los Capítulos de este Asiento, y no de otro modo.

16

Es razón quelas repúblicas en cuyos Montes y tierras valdías me ofrezco en la condición nueve de este Pliego á hacer la Plantazᵒⁿ delos Doscientos mil Arboles sean preferidas en executarla por sí mismas si quisieren tomar por que quenta y a su costa con la obligzⁿ como la que yo ofrezco contraer de que sirvan las leñas que produgere para el abasto dela R¹ Fábrica de Rentería y de que hayan de dar la carga deellas al mismo real y medio de vellon á que yo ofrezco darla; en cuyo caso y quedando yo libre dela citada

obligación que me habrá de poner en la precisión de adelantar y tener desembolsado sin percivir Rédito alguno por espacio de treinta á quarentta años un caudal mui considerable y subsistiendo, y teniendo además efecto a mi favor las demás partes, y condiciones de este Assiento; daré de renta por dha Real Fábrica y sus adherencias en cada un año que empezará á correr desde el día en que se me haga entrega y ponga en posesión de todo los mismos Diez y seis mil Rs de Vn que en la condición que anttecede se señalan para después delos Diez primeros años del Asiento ó teniéndose por V.M. por más conveniente el percivir esta Renta en rebaja de precios delas Anclas, revajaré delos señalados enla séptima condición nuebe Rs de Von en cada quintal de Anclas y de Anclotes.

17

Será también de mi obligación durante el Asientto hacer celebrar a mi costa todos los días festibos en la Hermita Sta Bárbara de la misma Rl Fábrica una misa para que puedan el Maestro, su familia, Officiales, Aprendizes, y demás que concurrieren cumplir sin salir dela Fábrica.

18

Se me concederan y harán guardar por V.M. como también al Maestro de Anclas, su familia, Offizs, Aprendizes, y Dependtes las exempciones y regalías que en casos como el presente se acostumbra á conceder.

San San y Spttre 13 de 1750

Señor
A los Pies de V.M.

Juan Nicolás de Guilisasti

Documento nº 20: Pliego de la proposición para Real Fábrica de Anclas presentado por Hernani el 13 de Septiembre de 1750 y aprobado el 12 de Octubre de 1750[19]

Señor

La Villa de Hernani, poscedora dela herrería de Fagollaga en el Valle de Urumea, Dª Jossepha Gregoria de Beroiz, y Dn Josseph Ygnacio Duque de Estrada, Tutores y curadores de sus hixos dueños de las Herrerías de Picoaga y Ereñozu en el mismo Valle, y en nombre de ttodos en virtud de poder formal, Dn Marttín de Unanue Aldabe de esta referida villa, Dn Jph. Justo de Miranda, y Dn Fermín de Amasorain, rexidores á L.P. de V.M. deseosos de contribuir a su real servicio en la fábrica de anclas para la Armada proponen el asiento siguientte.

1. La Villa por sí y en nombre delos Dueños delas otras Herrerías se obliga a fabricar en el referido Valle dela Urumea, veinte mil quintales castellanos de hierro en Anclas delos pesos, medidas y proporciones, qe V.M. fuere servido en el término de quatro años á razón de cinco mil quintales en cada uno, que se comenzaran á conttar desde el próximo venidero de mil settecientos cinquenta y uno inclusive.

2. Se obliga á entregar las Anclas en el muelle de San Sevastián, ttomando por su quenta y riesgo su conducción pr el Río hasta el Puertto ó Playa de Santa Cathalina, y desde ésta hasta el Pasaxe en que commodamente pueda recivirlas las embarcaciones destinadas á transportarlas a los departamentos.

3. Aunque la obligación dela Villa no se exttienda a más de cinco mil quintales, promette hazer todos sus esfuerzos para servir á V.M. con maior cantttidad siempre que fuere necesario, todo vajo las reglas y condiciones sigtes=

19 A.M.H.: E-7-1-19-1

4. Que V.M. ha de mandar se pague por cada quinttal castellano de Anclas que se enttregare en el Muelle de Sⁿ Sevastián la cantidad que se expresa en ei esttado siguiente á porporción de su tamaño.

| | Peso Anclas en Quintales | | | Precio del quintal de Ancla en R⁸ de Vⁿ |
|---|---|---|---|---|
| De | 10 | á | 15 | 085 |
| De | 16 | á | 20 | 107 |
| De | 21 | á | 25 | 122 |
| De | 26 | á | 30 | 128 |
| De | 31 | á | 35 | 133 |
| De | 36 | á | 40 | 139 |
| De | 41 | á | 45 | 154 |
| De | 46 | á | 50 | 162 |
| De | 51 | á | 55 | 166 |
| De | 56 | á | 60 | 182 |
| De | 61 | á | 65 | 194 |
| De | 66 | á | 70 | 208 |

5. Que el pago del producto delas Anclas que se entregaren haia de hazerse puntualmente en esta Villa, ó en la ciudad de Sⁿ Sevⁿ en tres plazos, que serán en los meses de Abril, Agosto, y Diciembre de ttal suerte que al fin de cada año quede entteramente sattisfecho lo travajado en él y que los pagamentos se executen en especie de dinero, y no de ottra manera.

6. Que como a los pagamientos ha de preceder el peso delas Anclas, estte haia de executtarse en el muelle de San Sevastián por el Ministro, ó ottra persona propuesta pʳ V.M. á este fin, en presencia del apoderado dela Villa, siendo de quentta de V.M. los aparejos, y ttodo lo demás conducente á esta formalidad.

7. Que respecto de que seguirán considerables perjuicios de no admitirse las Anclas después de puestas en el Muelle de San Sevastián, el reconocimiento de sus proporciones, y calidad, aia de executarse en la misma fábrica por el Maestro de este Artte que V.M. nombrare, en cuia presencia se pondrá la

marca, que asegure su buena calidad. Y a fin de evitar sobre estta materia ttoda disputa, ó pretensión V.M. se ha de servir prescrivir reglas claras y cathegóricas delas dimensiones, y proporciones, que han de tener las Anclas de ttodos ttamaños y de las precauciones, con que ha de procederse en su fundición, á fin de lograr su maior perfección, con esplicación delos defectos, que las constituían fuera de servicio; á cuias reglas promette la Villa ceñirse religiosamente, y espera dela equiedad de V.M. que esttrechara sus órdenes al nombrado Ynspector, para que en el examen que hiciere proceda con la misma buena fee, y que oportunamnete prevenga los defectos, que observare, a fin de que ocurriendo con promptitud el remedio, no padezca attraso el servicio de V.M. ni experimentten quiebra los intteresados de estte asiento.

8. Que para evitar que la Villa no pueda desempeñar su obligación en perjuicio del servicio de V.M. y sus inttereses por faltta de maestros y oficiales intelixentes se sirva V.M. de mandar al Yntendente Ministro de Marina en esta Provincia y a la misma Provincia que alientten, y pasen sus oficios con los que fueren, para que vengan á esta Villa a tratar, y quedar de acuerdo en los términos razonabales, en los quales puedan emplearse en esttas fábricas, con seguridad deque seles cumplirán legalmente, significándoles que son en la realidad empleados en servicio de V.M. y que como á ttales seles guardaran las exempciones regulares.

9. Que si no obsttante estta prevención falttaren los oficiales necesarios y los hubiere empleados en ottras fábricas particulares aia de compelérseles a que concurran ala de V.M. con preferencia por iguales emolumentos, ó no permitírseles que travajen en otra partte; y que aún ayan de madarse cesar todas esttas fábricas, quando se reconozca qª de su permanencia aya de resultar imposivilidad ó notorio embarazo al cumplimiento de estta Conttratta.

10. Que para ocurrir a los indispensables antticipados desembolsos que ha de hazer la Villa para dar principio á esta obra, se ha de dignar V.M. mandar sela libren trescientos mil reles de vellón luego que fuere servido aprovar el assientto. De cuia cantidad se reintregará deduciendo del producto delas Anclas que entregare, setentta y cinco mil reales en cada

año a fin de que de estta suertte no puedan falttar los fondos para continuar la fábrica.

11. Que respecto a no haver en el Valle de Urumea establecida oficina propia para fábrica de Anclas, y ser preciso erigirlas con las Fraguas, Yngenios, y instrumentos correspondientes ala magnitud del empeño, si fuere el ánimo de V.M. que su esttablecimiento sea sólido y permanentte se obligará la Villa á formarle á costo, y costtas, que regula, no podrán exceder de ciento veinte mil rs. Pero si en attención á ttener ideada en ottra parte la fábrica estable quisiere V.M. que las oficinias de Urumea sólo sean provisionales y puramente subsisttentes por el tiempo que durare la presente urgencia, ofreze la Villa hazer a V.M. el servicio de costearlas esperando sin embargo, que su piedad se mueva á gratificarla con alguna ayuda de costta.

12. Agradecida la Villa ala proposición, que V.M. se ha servido hazerla de tomar en arrendamiento la fábrica de su Real orden se esttableze en Rentteriola se compromette desde luego á admitirla; pero reservando las condiciones en que estto hubiere de pactarse al tiempo que concluída la referida fábrica con ttodas sus perttenencias, esté en aptitud de entregarse para el uso correspondiente a fin de proceder en ttodo con equiedad y conocimiento de causa. Y suplica á V.M. reverenttemente que si en estte intermedio hubiere quien haga proposición para su administración, ó arendamto se sirva manadar darla traslado, y que en iguales condiciones no sea preferida la Villa en attención a su celo á antticiparse al servicio de V.M. y a la uttilidad, que á estte se seguirá, de que ttoda la fundición de Anclas para provisión de su Real Armada vaia por una misma mano.

13. Como la attención dela villa es de promover el servicio de V.M. con las ventajas posibles, y sin daño, ni perjuicio de Pueblos, ó Particulares, procurará por sí misma surtir de carbones la fábrica de Anclas de Urumea valiéndose de sus propios Montes, y de los que se llaman francos desttinados ala manuttención delas Herrerías de este Valle según concordia de estta Villa de Hernani con la ciudad de San Sevn y villa de Urnieta.

15. Haviendo la Villa presenttado á V.M. los documentos autténticos en que está fundada estta concordia confirmada pr executoria del consexo Rl de Castilla, ganada en conttradicttorio Juicio y renovada por sus Justos precios en los parajes qe más cuenta la tubiere, vien sea en la Provincia de Guipúzcoa, ó Reino de Navarra con preferencia á ottros qualesquiera que igualmte soliciten su compra; sin seperarse del principal objeto, de que estto se executte sin nottorio perjuicio, ni fundada queja de Repúblicas ó Particulares.

16. A estte efectto se ha de servir V.M. mandar a la Provincia de Guipúzcoa qe mirando estta materia con el celo que acostumbra mirar ttodas las que intteresan al servico de V.M. executte á ttodas sus Repúblicas, a que faciliten a la Villa assí los carbones, como el tocho, y ttodos los demás utensilios regulares, y conducentes al desempeño dela presentte conttratta, y que cele que assí se executte, pagándose ttodos a precios corrientes, como se ha dicho. Y lo mismo al Reino de Navarra por si fuere necesario valerse de sus carbones.

17. Cumpliéndose puntualmente todas las condiciones propuestas y no de otra manera, confirma la Villa su proposición de fábrica de Anclas; y afianza la seguridad de su desempeño con su Herrería de Fagollaga, y con ttodos los demás propios que la pertenezcan, y los dos Particulares interesados con sus Herrerías bienes vinculados, y libres. Hernani, treze de sepre de mil setecientos cinquenta.= Señor= Dn Josseph Marttín de Unanue= Dn Jph. Justto de Miranda= Dn Fermín de Amasorrain.

# Fuentes

# 1. FUENTES MANUSCRITAS

## 1.1. Archivo Municipal de Irún

-Sec. A, Neg. 1: Actas municipales
 -Del libro nº 3 al nº 43 (1694-1799)
-Sec. B, Neg. 4, Serie I:
 -Libro 1, Exp. 1 (1787-1857)
-Sec. C, Neg. 5, Serie II:
 -Libro 5, Exp. 1 (1749-1851)
 -Libro 5, Exp. 2 (1786-1895)
 -Libro 6, Exp. 1 (1748-1895)
-Sec. E, Neg. 6:
 -Libro 1, Exp. 1 (1731-1793 /1781-1801)
 -Libro 2, Exp. 1 (1751-1898)

## 1.2. Archivo Municipal de Fuenterrabía

-Sec. A, Neg. 1: Actas municipales
 -Del libro nº 45 al nº 142 (1700-1799)
-Sec.B, Neg. 1, Serie II:
 -Libro 2, Exp. 2: Industria
-Sec. C, Neg. 5, Serie I:
 -Libro 25, Exp. 3 (1733-1765)
-Sec. C, Neg. 5, Serie II:
 -Libro 9, Exp. 2 (1739-1800)
-Sec. E, Neg. , Serie II:
 -Libro 1, Exp. 1 (1579-1730)
 -Libro 2, Exp. 1 (1731-1799)
-Sec. E, Neg. 6, Serie V:
 -Libro 2, Exp. 4 (1597-1799)
 -Libro 2, Exp. 5 (1726-1766)

1.3. Archivo Municipal de Rentería

-Sec. A, Neg. 1: Actas municipales
-Del libro nº 22 al nº 113 (1692-1813)
-Sec. B, Neg. 6:
-Libro 1, Exp. 3 (1772-1879)
-Libro 1, Exp. 4 (1795-1926)
-Libro 3, Exp. 3 (17890-1902)
-Sec. C, Neg. 5, Serie I:
-Libro 5, Exp. 4 (1772)
-Libro 5, Exp. 5 (ss. XVII-XVIII)
-Libro 5, Exp. 8 ( 10 de Agosto de 1800)
-Sec. C, Neg. 5, Serie II:
-Libro 5, Exp. 4 (1756-1757)
-Libro 5, Exp. 7 (1758)
-Libro 5, Exp. 8 (1766)
-Libro , Exp. 9 (1786)
-Sec. C, Neg. 5, Serie IV:
-Libro 5, Exp. 1 (1590-1918)
-Sec. C, Neg. 5, Serie V:
-Libro 1, Exp. 5 (19 de Septiembre de 1795)
-Libro 1, Exp. 6 (1739-1752)
-Libro 1, Exp. 7 (1750-1807)
-Libro 2, Exp. 1 (1779-1928)
-Sec. E, Neg. 6:
-Libro 1, Exp. 2 (1771-1832)
-Libro 1, Exp. 3
-Libro 1, Exp. 5

1.4. Archivo Municipal de Lezo

-Sec. A, Neg. 9:
-Libro 1 (1789-1932)

-Sec. C, Neg. 2, Serie I:
-Libro I
-Libro II
-Libro III
-Sec. C, Neg. 5, Serie I:
-Libro 1, Exp. 2 (1635-1938)
-Sec. C, Neg. 5, Serie II:
-Libro 1, Exp. 2
-Sec. E, Neg. 6:
-Libro I, Exp. 1
-Libro 1, Exp. 2

1.5. Archivo Municipal de Pasajes San Juan

-Sec. A, Neg. 1: Actas municipales
-Libro 1 (1736-1793)
-Libro 4 (1820-1834)
-Sec. B, Neg. 5:
-Leg. 1, exp. 1 (1668-1817)
-Sec. C, Neg. 5, Serie II:
-Leg. 1, Exp. 7 (1785-1899)
-Leg. 2, Exp. 1 (1745-173)
-Sec. E, Neg. 6, Serie I:
-Leg. 3, Exp. 1 (1521-1750)
-Leg. 4, Exp. 1 (1751-1798)
-Leg. 5, Exp. I (1799-1399)
-Apéndice: Documentos referentes a Pasajes San Pedro:
-Leg. 1, Exp. 1 (1765-1869):
-Libro 1 (1749-1786)

1.6. Archivo Municipal de Orio

-Libro de Plantaciones (1738-1865)
-C. 37: Correspondencia (1762-1785)
-C. 219: Libro de despachos y testimonios (1703-1721)
-C. 220: Actas municipales (1715-1746)
-C. 221: Actas municipales (1723-1767 / 1756-1766)
-C. 222: Actas municipales (1721-1770 / 1723-1752)
-C. 223: Actas municipales (1781-1787 /1788-1808)
-C. 227: Cuentas municipales (1756-1818)

1.7. Archivo Municipal de Hernani

-Sec. C, Neg. 5, Serie I:
 -Libro 4, Exp. 8 (1769)
 -Libro 4, Exp. 12 (1700-1829)
-Sec. C, Neg. 5, Serie II:
 -Libro 4 (1750-1785)
-Sec. C, Neg. 5, Serie III:
 -Libro 3, Exp. 2 (1750)
 -Libro 3, Exp. 3 (1750-1756)
 -Libro 3, Exp. 4 (1750-1751)
 -Libro 4 (1750-1755)
 -Libro 6, Exp. 2 (1756-1761)
 -Libro 6, Exp. 3 (1756-1767)
 -Libro 6, Exp. 4 (1761-1768)
-Sec. E, Neg. 7. Serie I:
 -Libro 19, Exp. 1 (1750)
-Sec. E, Neg. 7, Serie III:
 -Libro 13, Exp. 5 (1752)

1.8. Archivo Municipal de Zumaya

-Libro 22: Acuerdos y cuentas de la Cofradía de Mareantes de San Telmo (1701-1786)
-Libro 55: relación emitida por la Villa de Zumaya a la Academia de la Historia en 1785
-Libro 68: Derechos de anclaje (1686-1765)
-Libro 69: Litigio con Guetaria sobre jurisdicción en mar (1791)
-Libro 158: Matrículas de mareantes
-Libro 159: Naufragio de las lanchas *Santa Bárbara*, *San José* y la lancha de atoaje
-Libro 162: Plantaciones
-Libro 207: Construcción del bergantín *San Ignacio* (1815)
-Libro 208: Expedientes de *averías* de navíos

1.9. Archivo Municipal de Cestona

-Actas municipales
-Del libro nº 75 al nº 81 (1678-1798)
-Expediente relativo a Bedua

1.10. Archivo Municipal de Deva

-Libros de sesiones del Ayuntamiento de los años:
-1746-1755
-1762-1770
-1770-1786
-1786-1794
-1794-1810
-Libro 5: Documentos referentes al canal de la Villa
-Libro 6: Privilegios de la Cofradía de Mareantes de Deva
-Libro 7: Reales Cédulas y otros documentos (1411-1775)
-Libro 12: Reales Ordenes, cartas y acuerdos con la Provincia de Guipúzcoa (1557-1773)

1.8. Archivo Municipal de Zumaya

-Libro 22: Acuerdos y cuentas de la Cofradía de Mareantes de San Telmo (1701-1786)
-Libro 55: relación emitida por la Villa de Zumaya a la Academia de la Historia en 1785
-Libro 68: Derechos de anclaje (1686-1765)
-Libro 69: Litigio con Guetaria sobre jurisdicción en mar (1791)
-Libro 158: Matrículas de mareantes
-Libro 159: Naufragio de las lanchas *Santa Bárbara*, *San José* y la lancha de atoaje
-Libro 162: Plantaciones
-Libro 207: Construcción del bergantín *San Ignacio* (1815)
-Libro 208: Expedientes de *averías* de navíos

1.9. Archivo Municipal de Cestona

-Actas municipales
-Del libro nº 75 al nº 81 (1678-1798)
-Expediente relativo a Bedua

1.10. Archivo Municipal de Deva

-Libros de sesiones del Ayuntamiento de los años:
-1746-1755
-1762-1770
-1770-1786
-1786-1794
-1794-1810
-Libro 5: Documentos referentes al canal de la Villa
-Libro 6: Privilegios de la Cofradía de Mareantes de Deva
-Libro 7: Reales Cédulas y otros documentos (1411-1775)
-Libro 12: Reales Ordenes, cartas y acuerdos con la Provincia de Guipúzcoa (1557-1773)

-Libro 13: Reales Ordenes y otros documentos (1500-1773)
-Libro 20: Plantaciones (1750-1812)
-Libro 24: Cuentas de la Villa de Deva (1705-1753)
-Copia de los privilegios concedidos a los vecinos de Deva e Iciar (1751)
-Real Provisión para la exacción de derechos de géneros de comerio que entran y salen del puerto de Deva (1798)
-Real Cédula por la que se concede a la Villa de Deva facultad de exigir 1 y 1/4 de todo género que se introduzca, se extraiga o trasborde en el Puerto de la Villa (1786)

1.11. Archivo Municipal de Motrico

-Actas de sesiones del Ayuntamiento
-Del 6 de Septimebre de 1682 al 14 de Diciembre de 1729
-Del 1 de Enero de 1730 al 1 de Enero de 1745
-De 1745 a 1757
-De 1757 a 1775
-De 1772 a 1786
-De 1787 a 1814
-Cuentas municpales
-Despachos y cartas
-Correspondencia
-Arbitrios

1.12. Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Gipuzkoa (Oñate)

-Escribanía de Guetaria, legajo:
2222
-Escribanía de Aya, legajos:
del 1337 al 1427; 1431
-Escribanía de Deva, legajos:
del 2042 al 2044; del 2055 al 2171

-Escribanía de Zarauz, legajos:
3144; del 3146 al 3247
-Escribanía de Zumaya, legajos:
del 3463 al 3560
-Escribanía de San Sebastián, legajo:
Varios I
-Escribanía de Fuenterrabía, legajos:
del 579 al 616; del 624 al 800
-Escribanía de Hernani, legajos:
del 1276 al 1302; del 1305 al 1458
-Escribanía de Orio, legajos:
del 1879 al 1946
-Escribanía de Usúrbil, legajos:
del 2728 A 2779
-Escribanía de Motrico, legajos:
del 2674 al 2762
-Escribanía de Pasajes, legajos:
del 2299 al 2316
-Escribanía de Rentería, legajos:
del 2415 al 2591; del 2595 al 2601
-Escribanía de Placencia, legajos:
del 3859 al 3922
-Escribanía de Elgoibar
del 1576 al 1588; del 1597 al 1598; del 1601 al 1754; del 1757 al 1778
-Escribanía de Azpeitia, legajos:
461; del 482 al 490; del 498 al 506; del 515 al 526; del 532 al 590; del 595 al 634; del 636 al 642; del 651 al 688; del 699 al 710; 720
-Escribanía de Cestona, legajos:
del 1773 al 1787; del 1794 al 1845
-Escribanía de Ataún, legajos:
del 1871 al 1872; del 1874 al 1949

1.13. Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa)

-Juntas y Diputaciones, Inventario Munita
-Sec. 2º, Neg. 5, leg. 4
-Sec, 2º, Neg. 12, legajos:
65, 69, 70, 72, 79, 81, 91, 100, 109, 113, 114, 117, 121, 133, 186
-Sec. 2º, Neg. 13, legajos;
34, 36, 37, 41, 42, 43, 44, ,45, 46, 50,51, 52, 54, 55, 60, 66, 70, 74, 79
-Sec. 2º, Neg. 21, legajos:
49, 60
-Sec. 2º, Neg. 23, legajo 64
-Indice. Apéndice Munita, leg. 000468
-Juntas y Diputaciones, Corregimiento
-Pleitos civiles de Lecuona, legajos:
2132, 2235, 2273, 2327, 2806, 2829, 3673, 3780
-Pleitos civiles de Uría, legajos:
873, 943, 1409, 1428, 1609, 1631, 202
-Pleitos civiles de Mandiola, legajos:
2525, 2585, 2682, 2769, 3253, 3260, 3336, 3469, 3677, 3809, 4361
-Pleitos civiles de Elorza, legajos:
1922, 2223, 2224, 2306, 2967, 3048, 3426, 3660, 3821, 3915
-Protocolos
-Protocolos de Atáun, años 1700-1799

1.14. Archivo General de Marina (Viso del Marqués)

-Sección Arsenales:
-Arsenales. Generalidad, legajos:
del 3705 al 3709
-Arsenales. Registro todas zonas, legajos:
3759, 3760
-Arsenales. Asuntos particulares, legajo 3761

-Arsenales. Maderas, legajos:
3762, 3765, 3767, 3770, 3374, 3778, 3785, 3792,
3795, 3800, 3811, 3814, 3821, 3824, 3829, 3830, 3934
-Arsenales. Acopios, legajos:
3763, 3772, 3775, 3777, 3781, 3784, 3790, 3793,
3794, 3817, 3819, 3827, 3828, 3832, 3833
-Arsenales. Construcciones, legajos:
3764, 3776, 3779, 3786, 3804, 3808, 3815, 3820
-Arsenales. Diques y maderas, legajos:
3766, 3768, 3769, 3775, 3780, 3787, 3791, 3796
-Arsenales. Varios, legajos:
3371, 3798, 3802, 3805, 3810, 3816, 3818, 3822, 3831, 3839
-Arsenales. Individuos, legajos:
del 2603 al 615
-Arsenales. Individuos. Generales, legajos:
del 2586 al 2590
-Arsenales. Pensiones, legajos:
del 2804 al 2808; del 7568 al 7577
-Arsenales. Registro asientos, legajo 5514
-Arsenales. Construcciones buques, legajo 5488
-Ingenieros de la Armada:
-Juan Bauptista de Donesteve (Exp. 23)
-Vicento Plo (Exp. 57)
-Departamento del Ferrol
-Sección Intendencia: Contaduría General, legajo 21-68-21
-Sección Consignaciones;
-Consignaciones. Años, legajos;
del 7191 al 7197
-Sección Maestranza, legajos:
2750, 2791, 2792
-Sección Compañías de Navegación, legajos:
7187 y 7188
-Sección barcos de carga y pasajes:
-Navegación mercantil. Generalidad, legajos:
del 7044 al 7048
-Navegación mercantil. Aspectos particulares, legajos:

del 7068 al 7077

-Sección Matrículas de Pesca

-Matrículas de pesca. Asuntos particulares, legajo 1954

1.15. Museo Naval (Madrid)

-Sección manuscritos, legajos:

489, 566, 580, 812, 942, 1037, 1041, 1194, 1214, 1236, 1467, 1587, 1936 ,1945, 1947, 2111, 2139, 2213, 2215, 2233, 2413, 2437

-Sección Planos:

t LV-4; LV-6; t LV-7 y 10; t LV-8;t LV-15; t LV-16; t LV-24; t LV-27; t LV-31

-Fondo Vargas Ponce:

-Serie romana, tomos:

I, II, III, IV, V, VIII, IX, XVII, XVIII, XX, XXII, XXXI, XXIII, XXXIV, XXXV y XXXVII

-Serie arábiga, tomos:

IB, 2, 2B, 3B, 8, 11, 12

-Fondo Fernández de Navarrete: No hemos encontrado ningún documentom referente al tema que nos ocupa

1.16. Archivo General de Simancas (Valladolid)

-Secretaria de Marina:

-Arsenales, legajos:

del 303 al 358; 360, 363, 368, 371, 372, 375, 376, 377

-Muelles y Puertos, legajos:

378, 379, 387, 388

-Secretaria de Guerra;

-Marina y ultramar (Suplemento), legajos:

del 559 a 563

-Dirección General de Rentas: II Remesa

-Varios, legajos:

4881, 4482, 4921

-Sección Mapas y Planos:

MP y D VII 147; MP y D VIII 148; MP y D I-24

1.17. Archivo General de Indias (Sevilla)

-Sección Contratación, legajos:
4873, 4899, 5001, 5002, 5003
-Sección Indiferente General, legajos:
2740, 2514, 2525, 2577, 2595
-Sección Secretaría de Juzgado de Arribadas, legajos:
277, 460
-Sección Consulados, legajos:
85 bis, 221
-Sección Arribadas, legajos:
277, 460, 461
-Sección Mapas, planos, ingenios y muestras, números;
16, 16 bis, 17, 18, 18 bis, 136, 165
-Sección Europa y Africa, números:
17, 43

1.18. Archivo Histórico Nacional (Madrid)

-Sección Estado:
-Correspondencia con las Provincias Vascas, legajos:
231, 356, 357, 359, 366, 435, 455
-Arrendadores, asentistas, legajo 648
-Asuntos varios, legajos:
753, 804
-Hacienda y guerra, legajo 816
-Vargas Ponce, legajos:
2923, 2498
-Gaztañeta, legajo 275
-Marina, legajos
2313, 3256, 5041
-Patentes de buques, legajo 3577

-Bilbao, legajo 868
-Filipinas, legajo 3853
-Guerra, legajos:
711, 735, 767, 771, 778, 784, 785, 787, 790, 796, 797,798, 810, 811, 812, 813, 841, 843, 845, 856, 869
-Guerra y Hacienda, legajos:
749, 765, 769, 780, 783, 789, 791, 792, 793, 794, 795, 815, 839, 849
-Guera de Sucesión, legajos:
301, 648, 760, 2922
-Guera de Sucesión. Provincias Vascas, legajos:
276, 289, 301, 305, 321, 356, 357, 359, 366, 384, 391, 402, 435, 455
-Guipúzcoa, legajo 2949
-Hacienda, legajos:
676, 751, 752, 759, 762, 768, 772, 782,796, 846, 864, 871
-Fábrica navíos, legajo 330
-Consejo de Guerra, legajo 771
-Sección Consejos Suprimidos
-Gaztañeta, legajos:
2331, 3208
-Sala de Gobierno, legajos:
1079, 1105, 1669

1.19. Museo Británico (Londres)

-Add 20926

1.20. Sociedad Oceanográfica de San Sebastián

-Manuscrito de las *observaciones que se practican para la delineación de navíos en las costas de Cantabria dadas por Gerónimo de Aizpúrua*

## 2. FUENTES IMPRESAS

2.1. Juntas Generales de la Provincia de Guipúzcoa correspondientes al siglo XVIII

2.2. Proporciones de las medidas más esenciales dadas por Don Antonio de Gaztañeta (1720)

2.3. Reglamentos de Montes provinciales y nacionales de 1738, 1749 y 1768

2.4. Ordenanzas de la Ilustre Universidad, Casa de Contratación y Consulado de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián. Año 1766

2.5. Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias de 12 de Octubre de 1778

## 2. FUENTES IMPRESAS

2.1. Juntas Generales de la Provincia de Guipúzcoa correspondientes al siglo XVIII

2.2. Proporciones de las medidas más esenciales dadas por Don Antonio de Gaztañeta (1720)

2.3. Reglamentos de Montes provinciales y nacionales de 1738, 1749 y 1768

2.4. Ordenanzas de la Ilustre Universidad, Casa de Contratación y Consulado de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián. Año 1766

2.5. Reglamento y aranceles para el comercio libre de España a Indias de 12 de Octubre de 1778

# Bibliografía

ACEDO, J.A.:

-"La construcción naval" *Colección Temas vizcaínos*, Serie naranja nº 4. Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao 1975

-"Carpínteros de ribera" *Colección Temas vizcaínos*, Serie naranja nº 47. Caja de Ahorros Vizcaína, Bilbao 1978

ALCALA ZAMORA, José: "Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos" *Estudios del Departamento de Historia Moderna*. Universidad de Zaragoza, Zaragoza 1975

ALZOLA Y MINONDO, P: *Estudio relativo a los recursos que la industria nacional dispone para las construcciones y armamentos navales*. Madrid 1888

ANES, Gonzalo:

-*El Antiguo Régimen: los Borbones*. Historia de España dirigida por Miguel Artola, Tomo IV. Alfaguara-Alianza Editorial, Madrid 1976

-*El Siglo de las Luces*. Historia de España dirigida por Miguel Artola, Tomo IV. Alianza Editorial, Madrid 1994

-"Sociedad y economía" *Actas del Congreso Internacional sobre Carlos III y la Ilustración*, Tomo II. Ministerio de Cultura, Madrid 1990

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

AROCENA, Fausto:

-"La industria del hierro en Guipúzcoa a mediados del siglo XVIII" *Revista Yakintza*, 1935

-*Guipúzcoa en la Historia*. Biblioteca Vasca, Madrid 1964

ARRIATEGUI, F: "Los astilleros de San Sebastián" *Vida Vasca*, nº XXXIX, 1962

ARTIÑANO Y GALDACANO, G: *La arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*. Madrid 1920

AZKARRAGA Y BUSTAMANTE, J.L.: *El corso marítimo*. C.S.I.C., Madrid 1950

BARKHAM, MIKEL: "La construcción naval en Zumaia 1560-1600. Estructura y organización de una industria capitalista mercantil" *Itsasoa*, Tomo 3. Etor, San Sebastián 1984

BARRENECHEA, José Manuel: "Economistas vascos del siglo XVIII: Ustariz, Uria, Nafarrondo, Arriquibar y Foronda" *Historia del País Vasco: Siglo XVIII*. Universidad de Deusto, Bilbao 1985

BARRENA, Fernando: *La Marina Cantábrica*. Vol II. Santander 1968

BILBAO, Luis Mª: "Luces y sombras de la siderometalurgia española" *Actas del Congreso Internacional sobre Carlos III y la Ilustración*. Ministerio de Cultura, Madrid 1990

BROSSARD, Maurice: *Historia marítima del mundo*. 2 vols. Ediciones Amaika S.A., Barcelona 1976

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

CARO BAROJA, Julio: *Los vascos y el mar*. Txertoa, San Sebastián 1985²

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

CASTILLO, José María: *Fotografías. Irún ayer*. Antza, San Sebastián 1988

CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*. San Martín, Madrid 1986

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos vascongados*. Txertoa, Navarra 1986

CLAVERIA, Carlos: *Los vascos en el mar*. Haramburu, Pamplona 1965

CONDE LOPEZ, Manuel (traductor): *Una descripción de San Sebastián. Publicada en Londres en 1700*. Librería Internacional, San Sebastián 1985

CONDEMINAS MASCARO, Francisco: *La Marina histórica. La evolución del buque a través del tiempo.* Barcelona 1920

CUCARI, Attilio: *Veleros de todo el mundo: desde el año 1200 hasta hoy.* Espasa-Calpe, Madrid 1978

CUENCA ESTEBAN, Javier: "Comercio y Hacienda en la caída del Imperio Español, 1778-1826" *La economía española al final del Antiguo Régimen*, Tomo III. Alianza-Banco de España, Madrid 1982

DELGADO RIBAS, J.M.: "La industria naviera en Cataluña y en el País Vasco: un estudio comparativo (1750-1850)" *I Coloquio Vasco-Catalán de Historia.* Sittges, Diciembre 1982

DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio: *Crisis y decadencia de la España de los Austrias.* Ariel. Barcelona, 1984

EGAÑA, Bernabé Antonio: *Continuación de la memoria que sobre las Fábricas de Anclas, de Palanquetas, de Baterías de Fierros, la Fandería y otros establecimientos de la Provincia de Guipúzcoa, dio a luz Don Juan Antonio Enriquez del Consejo de S.M., su Secretario, Ministro General de Marina y Juez de Arribadas de Indias en los Puertos de dicha Provincia.* Tolosa 1788

ENRIQUEZ, Juan Antonio: *Memoria sobre las fábricas de anclas, de palanquetas, de batería de fierro, la fandería y otros establecimientos en la Provincia de Guipúzcoa.* D. Lorenzo Riesgo y Montero. San Sebastián 1787

ESTRADA Y ARNAIZ, Rafael: "La influencia del mar en la Historia de España" *Instituto Fernando el Católico (C.S.I.C.)*, Zaragoza 1950

FERNANDEZ ALBADALEJO, Pablo:

- *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833: cambio económico e histórico.* Akal Editor, Madrid 1975
- "Un memorial sobre el comercio de San Sebastián en 1747" *Boletín de Estudios históricos sobre San Sebastián*, Nº 10. San Sebastián 1976

FERNANDEZ ALMAGRO, Melchor: *Política naval de la España Moderna y Contemporánea*. Instituto de Estudios Políticos, Madrid 1946

FERNANDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Disertación sobre la Historia de la náutica*. Madrid 1846

FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano:

-*Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco, 1100-1800*. Siglo XXXI, Madrid 1974

-"Auge y crisis de la siderometalurgia tradicional en el País Vasco (1700-1850)" *Economía española al final del Antiguo Regimen*, Tomo II. Alianza-Banco de España, Madrid 1982

FERNANDEZ DIAZ, R.: "La España del siglo XVIII" *Biblioteca básica de Historia*. Amaya, Madrid 1990

FERNANDEZ DURO, Cesáreo:

-*Armada española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. ( 9 Tomos). Madrid 1895-1903. Reedición Museo Naval de Madrid, 1973

-*A la mar madera. Libro quinto delas disquisiciones náuticas*. Aribar y Cía., Madrid 1880

-*Arca de Noé. Libro sexto de las disquisiciones náuticas. Comprende: tratados de naos y calafatería. Pesca de los vascongados y el descubrimiento de Terranova. Banderas. Apéndices. Indice general*. Ministerio de Marina, Madrid 1881

FERNANDEZ GONZALEZ, Francisco:

-"Gaztañeta arquitecto naval" *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*. Untzi Museoa-Diputación Foral de Gipuzkoa-Quinto Centenario, Donostia 1992

-"Gaztañeta y los grandes galeones de la Carrera de Indias" *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajeles del Astillero de Guarnizo*. Ayuntamiento de Astillero-Quinto Centenario-Universidad de Cantabria, Santander 1991

FONTANA, Joseph: "Comercio colonial y crecimiento económico" *Economía española al final del Antiguo Régimen*. Alianza-Banco de España, Madrid 1982

GAMON, J.I.: *Noticias históricas de Rentería*. San Sebastián 1930

GARAT, J.: "Lexique de la Mer- Itsas hizteguia" *Bulletin du Musée Basque*, nº 96 (3 er período nº 74), 2º trimestre. Bayona

GARATE OJANGUREN, Montserrat:

-*El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, San Sebastián 1976

-*La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Grupo Doctor Camino, San Sebastián 1990

-"La economía guipuzcoana: 1765-1785" *Peñaflorida y su tiempo*.

-"Formas de producción de la manufactura siderometalúrgica del Antiguo Régimen. La fabricación de armas" *Estudios dedicados a la memoria del profesor L.M. Díez de Salazar Fernández*, Vol. II. U.P.V., 1992

GARAY UNIBASO, Francisco: *Correos marítimos españoles*, 2 vols. Mensajero, Bilbao 1987

GARCIA-BAQUERO GONZALEZ, 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

GARCIA DE CORTAZAR- MONTERO: *Diccionario de Historia del País Vasco*, 2 vols. Txertoa, San Sebastián 1983

GARCIA FUENTES, Lutgardo:

-*Sevilla, los vascos y América*. Fundación BBV, Bilbao 1991

-*El comercio español con América (1650-1700)*. Diputación Provincial de Sevilla-Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla 1980

GARMENDIA ARRUEBARRENA, José:

-"Antonio de Gaztañeta Yturrivalzaga. Capitán y Piloto Mayor de la Real Armada del Mar Oceano" *Boletín de la R.S.B.A.P.*, año XXXV, cuadernos 1º y 2º. San Sebastián 1979

-"Los Martínez de Murguía, comerciantes con las Indias" *Boletín de la*

*R.S.B.A.P.*, año XLIV, cuadernos 3º y 4º. San Sebastián 1988

GARMENDIA ESTOMBA, Rosa Mari: "Gabarras para el tránsito a Francia" *Boletín de Estudios del Bidasoa*, nº 10, Diciembre 1992. Publicación de la Sociedad de Estudios Luis de Uranzu, Irún

GARMENDIA LARRAÑAGA, Juan- PEÑA SANTIAGO, Luis Pedro: *El Mar de los vascos II (Leyendas, tradiciones y vida del Golfo de Vizcaya al Mediterráneo).* Txertoa, San Sebastian 1982

GAZTAÑETA, Antonio:

-*Proporciones de las medidas más esenciales.* Phelipe Alonso, Madrid 1720

-*Arte de Fabricar Reales (Edición comentada del manuscrito de Don Antonio de Gaztañeta).* Diputación Foral de Gipuzkoa -Lunwerg Editores S.A. -Quinto Centenario, Barcelona 1992

GOROSABEL, Pablo:

-*Diccionario Histórico-Geográfico-Descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcadías y uniones de Guipúzcoa con un apéndice de Cartas-Pueblas y otros documentos importantes.* Imprenta de Pedro Gurruchaga, Tolosa 1862

-*Noticias de las cosas memorables de Guipúzcoa* (8 tomos). Biblioteca de la Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao 1967²

GRACIA-NAJERA-OLARAN-URIARTE-ZABALA: *Historia de la economía marítima del País Vasco.* Txertoa. San Sebastián, 1983

GUIARD Y LARRAURI, Teófilo: *La industria naval vizcaína.* Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao 1968

HELGUERA, Juan: "Las Reales Fábricas" *Historia de la empresa pública en España* (Francisco Comín y Pablo Martín Aceña editores). Espasa Calpe, Biblioteca de Economía-Serie Estudios, Madrid 1991

HERR, Richard: *España y la Revolución del siglo XVIII*. Aguilar-Mayor, Madrid 1988

IBAÑEZ DE IBERO, Carlos: *Historia de la Marina de Guerra española (Desde el siglo XIII hasta nuestros días)*. Espasa-Calpe S.A., Madrid 1943²

ITURRIOZ: *Pasajes. Resumen histórico*. PYSBE, Pasajes 1952

JAUPART, F.: *L' activité maritime du Port de Bayonne au XVIII ° siècle*. Tomo II. Société des Sciencees-Lettres el Arts de Bayonne. Bayonne 1966

JUAN Y SANTACILIA, Jorge: *Examen Marítimo (1771)*. Instituto de España, Madrid 1968

KAMEN, Henry: *La España de Carlos III*. Crítica, Barcelona 1981

LABURU, Miguel: *Breve vocabulario que contiene términos empleados en los Documentos Marítimos Antiguos*. Diputación Foral de Guipúzcoa-Departamento de Cultura y Turismo, San Sebastián 1992

LANDSTRÖM, Björn: *El buque*. Editorial Juventud, Barcelona 1983

LARRAMENDI, Manuel de:

-*Corografía de Guipúzcoa*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, S.A., San Sebastián 1969

-*Autobiografía y otros escritos*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, S.A., San Sebastián 1973

-*Escritos breves*. Kutxa, San Sebastián 1991

LAZCANO, Samuel: *Creación y Ordenanzas del Consulado de San Sebastián*. Camára de Comercio de Guipúzcoa, San Sebastián 1986

LOPEZ ALEN, Francisco: "Antiguas industrias guipuzcoanas" *Euskal-Erria*, nº XL. San Sebastián 1899

LORENZO, J.-MURGA, G.-FERREIRO,M.: *Diccionario marítimo español.* Establecimiento tipográfico de T. Fortanet, Madrid 1864

LUNA, J. Carlos de: *La mar y los barcos.* Editorial Nacional, Madrid 1950

LYNCH, John: *El siglo XVIII.* Crítica, Colección Historia de España, Barcelona 1991

MADOZ, Pascual:

-*Guipúzcoa 1845-1850* (Edición facsímil). Ambito-Juntas Generales de Guipúzcoa, Salamanca 1991

-*Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar.* Madrid 1845-1850

MAISO GONZALEZ, Jesús: *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. de Isla y Alvear.* Ayuntamiento de Santander-Ediciones de Librería Estvdio, Coleccion "Pronillo", Santander 1990

MANERA REGUEYRA, Enrique:

-"La época de Felipe V y Fernando VI" *El buque en la Armada Española.* Silex, Bilbao 1981

-"El apogeo de la Marina española (Carlos III y Carlos IV)" *El buque en la Armada española.* Silex, Bilbao 1981

MANTEROLA, J.: *GUIA-MANUAL GEOGRAFICO-DESCRIPTIVO DE LA PROVINCIA DE GUIPUZCOA, con curiosísimas noticias acerca de sus más importantes villas, épocas de su fundación, sus monumentos célebres, varones ilustres, establecimientos de baños, agricultura, industria y comercio, instrucción, beneficiencia, raza, lengua, literatura, carácter, usos y costumbres. Acompañado de un completo guía-histórico-descriptivo de la ciudad de San Sebastián.* San Sebastián 1871

MARURI GREGORISCH, J.L.: "Notas sobre la arquitectura naval en los buques de vela del Mar Cantábrico. Santander 1760-1875" *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa.* Santander 1978

MERCAPIDE, Nemesio: *Guarnizo y su Real Astillero.* Institución Cultural de Cantabria, Santander 1980

MERINO NAVARRO, José Patricio:

-*La Armada española en el siglo XVIII.* F.U.E., Madrid 1981

-"Técnica y Arsenales en España y Francia hacia 1800" *Investigaciones Históricas II.* Valladolid 1980

MOTA RODRIGUEZ, J.A.: "La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y las Reales Fábricas de Armas de Placencia" *Vascos y América. Actas de las Jornadas organizadas por el BBV.*, Bilbao-San Sebastián 1988

MOYA BLANCO, Carlos: "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

O' DONELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: "La organización naval" *España y el mar en el siglo de Carlos III.* Marinves, Bilbao 1989

ORDOÑEZ, Joaquín: *San Sebastián en 1761.* San Sebastián 1900

PEREZ MALLAINA, Pablo Emilio: *Política naval española en el Atlántico: 1700-1715.* C.S.I.C., Sevilla 1982

PEREZ MALLAINA, P.E.-TORRES RAMIREZ, B.: *La armada del Mar del Sur.* C.S.I.C., Sevilla 1987

REIZABAL, G.-GONZALEZ, P.-CARRION, A.-GONZALEZ, A.: *Pasajes, un puerto, una historia.* Junta del Puerto de Pasajes-Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Navarra 1987

REULEAUX, Francisco: *Los grandes inventos.* Gras y Compañía. Madrid 1891

RIVERA MEDINA, Ana Mª: *Navios vizcaínos para la Carrera de Indias: El Real Astillero de Zorroza (1764-1800).* (Trabajo inédito)

ROMAÑA ARTEAGA, J.M.: *Historia de la guerra naval en Euskadi,* 6 tomos. Editorial Amigos del Libro Vasco, Bilbao 1984

RUMEU DE ARMAS, Antonio: "Política Naval" *España y el mar en el siglo de Carlos III.* Marinves, Bilbao 1989

SALAS, Francisco Javier: *Cuestión vital de Marina. Historia de la matrícula de mar y examen de navíos o sistemas de reclutamiento marítimo.* Fortanet, Madrid 1870

SEONANE Y FERRER, Ramón (Marqués de Seoane): *Navegantes guipuzcoanos.* Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, San Sebastián 1985

SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones en la Carrera de Indias, 1650-1700.* C.S.I.C., Sevilla 1986

SORALUCE, Nicolás:

-*Historia general de Guipúzcoa*, 2 vols. Madrid 1870

-*Historia de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa.* Madrid 1864

SUAREZ MENENDEZ, Roberto: "La industria militar" *Historia de la empresa pública en España* (Francisco Comín y Pablo Martín Aceña editores). Espasa Calpe, Biblioteca de Economía- Serie Estudios, Madrid 1991

SUSTETA, José Manuel: "Dos navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas" *Boletín R.S.B.A.P.*, año XXXI, cuadernos 3-4. San Sebastián 1975

TEDDE, Pedro: "El sector secundario de la economía española del siglo XVIII y comienzos del XIX" *La economía española al final del Antiguo Régimen,* Tomo II. Alianza-Banco de España, Madrid 1982

TELLECHEA IDIGORAS, J.I.:

-*Anclas de Hernani: El registro de Don Francisco Antonio de Oquendo, inspector de la Fábrica de Anclas (1750-1755)*. R.S.B.A.P. San Sebastián 1977

-"Juan Fermín de Guilisasti y sus anclas" *R.S.B.A.P.*, nº 31. San Sebastián 1975

-"Don Francisco Antonio de Oquendo y la Fábrica de Anclas de Hernani" (1ª parte), *Boletín R.S.B.A.P.*, nº 9. San Sebastián 1975

-"Don Francisco Antonio de Oquendo y la Fábrica de Anclas de Hernani" (2ª parte), *Boletín R.S.B.A.P.*, nº 10. San Sebastián 1976

-"Vascos y mar. Siglo XVIII" *Itsasoa*, T. VI 6. Etor, Bilbao 1989

-*Zumaia hace doscientos años*. Ayuntamiento de Zumaia, Zumaia 1986

-"Los vascos y el mar. Siglo XVIII" *Itsasoa*, T. VI. Etor, Bilbao 1989

ULLOA. B.: *Restablecimiento de las fábricas y comèrcio español, errores que se padecen en las causas de su decadencia*. Madrid 1740

URIARTE, Gaizka de: "Estructura económica"*Historia del País Vasco-Siglo XVIII*. Universidad de Deusto, Bilbao 1985

UZTARIZ, Geronymo de: *Theoría y práctica de comercio y de marina*. Aguilar. Madrid 1742² (Reedición 1968)

VALVERDE, Lola: *Historia de Guipúzcoa*. Txertoa, San Sebastián 1984

VV. AA.: *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*. Untzi Museoa-Diputación Foral de Guipúzcoa-Comisión Quinto Centenario, San Sebastián 1992

VV.AA.: *Arqueología industrial en Gipuzkoa*. Conserjería de Cultura y Turismo del Gobierno Vasco-Universidad de Deusto- Deiker, Bilbao 1990

VV.AA.: *Las artes de la vela*. Raóces, Madrid 1983

VV.AA.: "La instauración Borbónica" *Colección Nueva Historia de España*, nº 12. Edaf, Madrid 1982

VV.AA.: "Glosario de términos navales" *El buque en la Armada Española.* Silex, Bilbao 1981

VV.AA.: "Relación de constructores naturales de Guipúzcoa" *Revista Euskal Erria*, nº LVII. San Sebastián 1907

VV.AA.: "Relación de algunas naves construídas en los astilleros de Guipúzcoa" *Revista Euskal Erria*, nº LVII. San Sebastián 1907

VV.AA.: "La construcción naval en Guipúzcoa" *Revista Euskal Erria*, nº LVII. San Sebastián 1907

VV.AA.: "Industria naviera. Los astilleros guipuzcoanos" *Revista Euskal Erria*, nº LXII. San Sebastian 1910

VV.AA.: *España en el siglo XVIII. Homenaje a Pierre Vilar.* Crítica, Barcelona 1985

VV.AA.: *La construcción naval en el País Vasco en el siglo XIX.* Gobierno Vasco, San Sebastián 1984

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

VV.AA.: *Actividad constructora naval y núcleos de población en torno a la Real Fábrica de Bajeles del Astillero de Guarnizo.* Ayuntamiento de Guarnizo-Quinto Centenario- Universidad de Cantabria, Santander 1991

VV.AA.: *El Astillero de Guarnizo: Una brillante trayectoria naval.* Ayuntamiento de Astillero- Museo Naval, Santander 1992

VIVAS, Gerardo: "La Compañía Guipuzcoana de Caracas: Los buques ysus hombres" *Actas de las Jornadas organizadas por el BBV.* San Sebastián 1988

WALKER, Geoffey J.: *Política española y comercio colonial: 1700-1789.* Ariel, Barcelona 1979

ZABALA URIARTE, Aingeru:

-*La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII.* Txertoa, San Sebastián 1983

-"Aproximación a una tipología marítima del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII" *Anuario de Estudios Marítimos Juan de las Cosa.* Santander 1978

-"La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao a principios del siglo XVIII (1700-1733)" *Historia de la Economía Marítima del País Vasco.* Txertoa, Navarra 1983

-"La construcción naval en el País Vasco en el siglo XVIII" *Itsasoa,* Tomo 7. Etor, San Sebastián 1989