

# LA INDUSTRIA NAVAL DE RENTERIA

## Y LA PRODUCCION DE GALEONES PARA LA CARRERA Y LAS FLOTAS DE INDIAS (1664-1698)



Lourdes Odriozola Oyarbide

Los astilleros de Rentería fueron cuando menos desde fines del siglo XVI uno de los principales centros de construcción naval del País Vasco, e incluso 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 permanente estado de guerra en el que estuvo inmersa la Corona en el siglo XVII no podían menos que afectar a la construcción naval peninsular y, en particular, a la renteriana. Pese a ello, la industria naval de Rentería no vivió una crisis generalizada y sostenida a lo largo de todo el siglo XVII. Por una parte, porque en la primera mitad del mil seiscientos la fábrica de naves de gran tonelaje para las Armadas del Mar Océano estuvo localizada de ordinario en las gradas guipuzcoanas, y muy especialmente en las de Rentería. Y además, porque con la reactivación que experimentó el comerciano indiano a partir del decenio de los 60 se reanudó la fábrica de vasos para la Carrera de Indias. Es decir, la recuperación que vivió el sector naval de la Villa en la segunda mitad del siglo XVII estuvo íntimamente ligada al

restablecimiento de la fábrica de navíos para el comercio indiano, tanto para las flotas de la Corona, –quien nuevamente se convirtió en su principal cliente–, como para los particulares, generalmente de la Provincia.

Más el método por el que se reguló la fabricación de navíos para unos y otros fue diferente. En el caso de los galeones construidos para las flotas de Indias del Rey, éstos se hicieron por el sistema de los *asientos*; es decir, unos contratos en los que un particular o grupo de particulares se comprometía a fabricar las naves con unas calidades determinadas y en unos plazos concretos, a cambio de un precio fijo estipulado de antemano. El contrato firmado entre el soberano y el asentista iba redactado de forma que ambas partes se obligaban mutuamente, resultando de

ello un acuerdo entre iguales: el Rey no podía cambiar nada de lo acordado sin consentimiento de la otra parte, y quedaba tan obligado a cumplirlo como su súbdito. Y cuando las embarcaciones se labraban por encargo de algún particular, las características, condiciones de la fábrica, precio, plazos de pago y fecha de entrega de la unidad en cuestión, quedaban recogidas en una escritura, más o menos extensa, firmada por ambas partes ante un notario o escribano público.

Esta “nueva etapa” para la industria naval de Rentería se inauguró el año 1664 con la construcción en el Real Astillero de Basanoaga de un galeón para las flotas del Rey, y un navío de grandes dimensiones para la Carrera de Indias. El asentista encargado de la manufactura de la primera de las unidades fue el Capitán Miguel de Aristeguieta. Este una vez que concluyó las obras de este vaso, hizo compañía con Santiago de Tellería para la fábrica de la segunda unidad. Para tal efecto Aristeguieta y Tellería compraron a la Villa de su monte concejil de Usascue toda la madera de tablazón y robles *trasmochos* necesarios.

La construcción de estas dos naves tan sólo fue el prelude de la extensa lista de navíos, de mediano y gran tonelaje, que se elaboraron para las flotas de la Carrera de Indias y el comercio con

el Nuevo Mundo. Así, entre 1666 y 1668 en las gradas renterianas se labraron otros cuatro bajeles. La fábrica de tres de ellos nuevamente corrió a cargo del Capitán Aristeguieta. Uno de ellos fue el galeón *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza* fabricado con su socio Santiago de Tellería, y que en el verano de 1666 zarpó del Puerto de Pasajes con destino a Cartajena de Indias y Portobelo. Al año siguiente, Aristeguieta comenzó las obras de otro galeón, el *Nuestra Señora de la Soledad, San Francisco y San Miguel*, por encargo del Capitán de Mar y de Guerra Francisco de Abaria.

Tras estos años de fortalecimiento de la industria naval de Rentería, en el decenio de los setenta y principios de los ochenta sus astilleros, y en particular el de Basanoaga, vivieron el período de máxima actividad de la segunda mitad del siglo XVII. El apogeo que vivieron las gradas renterianas fue fundamentalmente resultado de la ligera recuperación que durante estos años experimentó el tráfico indiano y de los distintos asientos que los particulares suscribieron con la Corona para la construcción de navios para las flotas de la Carrera de Indias; y, en menor medida, de los pedidos de bajeles por parte de los comerciantes para el tráfico mercante con los puertos andaluces y las Indias. No obstante, en este período en la Villa aún continuaron fabricándose algunas unidades para las Armadas del Mar Océano, siendo el ejemplo más representativo de ello la escuadra de 3.600 Tns. que Ignacio de Soroa, –uno de los constructores más refutados de la época–, labró en las instalaciones de Basanoaga el año 1678.

En estos dos decenios la manufactura de las naves para las flotas de la Carrera de Indias corrió a cargo de los asentistas Miguel de Aristeguieta, Mariana Pérez y Pedro de Aróstegui. El primero de estos asientos con la Corona fue suscrito por Miguel de Aristeguieta el año 1675. Por él, Aristeguieta se comprometía a construir dos galeones destinados a servir como *Capitana* y *Almiranta* de las flotas de Indias, uno de 1007 Tns. en Basanoaga y otro de 800 en alguna de las gradas de Usúrbil. Estos bajeles no pudieron ser entregados en la fecha concertada en el contrato por la confluencia de una serie de factores adversos como fueron; la negativa de los maestros andaluces a viajar a Gipuzkoa para arbostrarlos; las dificultades para encontrar cañones para su armamento; y finalmente, la insolvencia de la Corona para abonar la cuantía de los mismos en los plazos acordados.

Pese a todas estas vicisitudes, tres años más tarde Aristeguieta en compañía con Doña Gracia de Atocha suscribiría un nuevo asiento con la Corona. Por el mismo se obligaba a fabricar al monarca dos galeones, uno en las gradas de Rufarte (Usúrbil) y el otro en las de Basanoaga. Cuando aun no habían concluido las obras de estas unidades Aristeguieta falleció y su viuda, Doña Mariana Pérez, pese a las graves dificultades económicas que atravesaba debido a las grandes cantidades que la Corona aun le adeudaba del asiento anterior, se avino a continuar con la fábrica de los galeones. Mas la historia de estas dos naves fue un tanto triste ya que una injusta decisión los apartó de la Carrera de Indias. La Corona en el intento de resarcir los daños que esta exclusión causó al clan Aristeguieta-Atocha, firmó un nuevo asiento con Doña Mariana Pérez para la fábrica de un patache de 300 Tns. en alguna de las factorías navales de la Provincia.

La década de los setenta terminó para las gradas renterianas con la aprobación del asiento de Pedro de Aróstegui. El asentista

se comprometía a labrar en los astilleros de Basanoaga y para el mes de agosto de 1680 dos galeones de a 800 Tns. cada uno, el uno para *Capitana* y el otro para *Gobierno*; y un patache de 370 Tns. Las obras de los tres vasos fueron demorándose un tanto ante la falta de asistencia económica de la Corona. Además, a este problema se añadió el del escaso caudal del asentista Aróstegui. Por todo ello, Aróstegui decidió abandonar el asiento y retirarse a un convento. Ante la situación originada y para que la actividad no se colapsara en Basanoaga, un tal Villanueva adelantó el dinero y se hizo cargo de la fábrica de estas unidades. Así, en 1680 se botó la *Capitana Nuestra Señora del Rosario*; y dos años más tarde, el *Gobierno Jesús, María y Joseph*, y el patache *Nuestra Señora de las Estrellas, San Feliz y San Francisco*.

Mas la historia del donostiarra Pedro de Aróstegui vuelve a recordarnos la del asentista Miguel de Aristeguieta. Por una parte, porque ambos constructores tuvieron una experiencia un tanto negativa en los asientos que firmaron con la Corona. Y por otra, porque a pesar de todo ello ambos volvieron a suscribir nuevos contratos con el Rey. En efecto, Aróstegui firmó cuando menos dos nuevos asientos con la Corona. Por el primero, –firmado en 1683–, labró en las gradas de Basanoaga dos galeones de nada más y nada menos 1.200 Tns. cada uno. Y por el otro, –el del año 1698– nuevamente se obligaba a labrar otros dos galeones, asimismo en Basanoaga. Sin embargo, Aróstegui después haber arrendado las gradas de Basanoaga y haber logrado su uso exclusivo en el tiempo que duran las obras de las dos unidades, en última instancia decidió labrarlos en el astillero usurbiltarra de Mápil. Este proceder del asentista creó un gran malestar entre los vecinos de Rentería porque pensaban que con ello sus astilleros quedaban totalmente desprestigiados.

Junto a los asentistas mencionados, en las factorías navales de Rentería trabajaron los constructores Xristóbal de Olazábal, Sebastián de Iriarte y Tomás de Allo. Estos se dedicaron a satisfacer la demanda y las necesidades de los particulares de la Provincia para los flujos comerciales con Andalucía y las Indias. Entre ellos, y a modo de ejemplo, caben mencionarse los barcos manufacturados por el Maestro Constructor, Veedor y vecino de Rentería, Don Xristobal de Olázabal en los años 1677 y 1680. El primero de ellos fue un galeón de 394 Tns. que surcó los mares bajo el nombre de *San Ygnacio, San Xristobal y San Felipe*, y el otro, el *Angel y las Benditas Animas* que, tras su primer viaje a Andalucía, pasó a formar parte de la flotas de Nueva España.

Tal y como puede apreciarse en este breve repaso sobre los galeones producidos por los astilleros renterianos para las flotas y la Carrera de Indias, podemos ver cómo se hace realidad el dicho popular *todo el monte no es oregano*. Es decir, los pedidos de la Corona retrasaron en casi medio siglo la crisis y posterior desaparición de una de las actividades económicas que secularmente habían caracterizado a la villa renteriana: la construcción naval. Y paralelamente, el reiterado incumplimiento por parte de la Corona de las cláusulas y preceptos firmados en los asientos trajo la ruina de algunos de los constructores y asentistas más importantes de aquella época; y esto no podía menos que afectar al devenir de las gradas renterianas. Mas a pesar de ello, en estos años los astilleros de Rentería, y en particular el de Basanoaga, llegaron a ocupar un lugar preeminente entre los principales centros de construcción naval del País Vasco e incluso de la península.