



ANTONIO DE GAZTAÑETA

1656 - 1728

Argitalpena - Edición:

*Donostiako Untzi Museoa - Museo Naval
(Gipuzkoako Foru Aldundia) Sociedad Estatal
Quinto Centenario elkartearen lankidetzarekin*

Untzi Museoa - Museo Naval de San Sebastián
(Diputación Foral de Gipuzkoa) con la colaboración
de la Sociedad Estatal Quinto Centenario

© Untzi Museoa - Museo Naval de San Sebastián
Cruz Apestegui, José Antonio Azpiazu,
María Dolores Erviti, Francisco Fernández González.

Moldiztegia-Imprenta:

Talleres Gráficos Etxeberria, S.A.L.

Dep. Leg.: San Sebastián, 447 / 1992

ANTONIO DE GAZTAÑETA

1656 - 1728

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL
Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Kultura eta Turismo Departamentua
Departamento de Cultura y Turismo



AURKIBIDEA

SUMARIO

Aurkezpena

Eli Galdos

Luis Yañez

Hitzaurrea..... 11

Jose María de Areilza

Gaztañeta: Jatorria eta lehen garaia..... 13

José Antonio Azpiazu

María Dolores Erviti

Gaztañeta itsasuntzi arkitektoa..... 25

Fco. Fernández González

Gaztañetaren bizitza eta lana: Hurbiltze saioa... 37

Cruz Apestegui

Bibliografia..... 103

Fitxa teknikoa..... 105

Eskertzak..... 107

Presentación

Eli Galdos

Luis Yañez

Prólogo..... 11

Jose María de Areilza

Antecedentes y primera época de Gaztañeta..... 13

José Antonio Azpiazu

María Dolores Erviti

Gaztañeta, arquitecto naval..... 25

Fco. Fernández González

Aproximación a la vida y obra de Gaztañeta..... 37

Cruz Apestegui

Bibliografía..... 103

Ficha técnica..... 105

Agradecimientos..... 107

“...Desde la edad de 12 años salí a correr fortuna sobre las ondas del Océano y mis Cátedras han sido continuamente sus anchorísimos golfos, mis maestros las voces horrosas de sus sobervias olas, y silbos de sus impetuosos vientos...”.

(A. de Gaztañeta, *Norte de la Navegación...*, 1696)

“...Desde los principios de mi destino a la navegación, tanto en Mar como en Tierra, me he aplicado con el mayor anhelo a investigar lo más precioso y recóndito que conviene a un experto navegante. A este fin he trapeado al preciso sosiego muchos tiempos...”.

(A. de Gaztañeta, *Proporciones de las medidas más Esenciales...*, 1720)



Alonso de Gaztañeta 1720



Gaztañetaren erretratua (1718). Landsberghs-en oleoa, holandar eskolako pintorea. (Arrietakua etxeko bildumatik, Mutriku).

Retrato de Gaztañeta (1718). Oleo de Landsberghs, pintor de escuela holandesa. (Colección Casa Arrietakua, Mutriku).

AURKEZPENA

QUINTO CENTENARIO delakoaren ospakizun egitarauan, Iberiar Penintsulako untzigile zein marinelek eraikitako zubiaren bitartez 1492tik aurrera lortuko den kontinenteen arteko lehen komunikazio iraunkorra gauzatzeko behar izan zen espainiar unti teknologiarren historia berreskuratzen nahi duten ekintzak aipagarrienak dira, beren interes zientifikoarengatik.

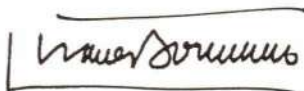
Teknika berriak erabiliaz, bai dokumentazio iturrietan bai urazpiko eta unti arkeologian erabilgarriak direnak, iberoamerikar elkarren itsas historiaren ezagueran sakontzeko funtsezko aurrera-pausuak ematen ari dira.

*Urazpiko eta unti arkeologiarren modernizazioa bultzatzeko ekintza hauek **Sociedad Estatal Quinto Centenario** delakoak antolatu ditu, 1989tik aurrera kanpoko zein dokumentazio ikerketa lanak babestu eta lagundu egin dituena. Honako kasua da GAZTAÑETA PROIEKTUArena, espainiar unti ingeniariaren modernoaren aurrekaria izan zen Antonio de Gaztañeta gipuzkoarraren bizitza eta lanean sakontzeko aukera ematen diguna.*

Oraingo honetan, eta marinela ospetsuaren irudiari buruzko ikerketa historikoaren lanarekin jarraituz, QUINTO CENTENARIO elkarteak orain Donostiako UNTZI MUSEOAn aurkezten den erakusketaren katalogoaren edizioan bere lankidetzaren eskaini nahi izan du.

Jakin ere badakigu honelako lankidetzaren hauek gauzatu egiten dutela pertsonai ospetsu honen bezalako lanaren zabalakundea.

LUIS YAÑEZ-BARNUEVO GARCIA
Comisión Nacional Quinto
Centenario-aren Lhendakaria



LUIS YAÑEZ-BARNUEVO GARCIA
Presidente de la
Comisión Nacional Quinto Centenario

PRESENTACION

Entre los programas conmemorativos del QUINTO CENTENARIO, destacan por su interés científico los orientados a recuperar la historia de la tecnología naval española que posibilitó, a partir de 1492, la primera comunicación intercontinental permanente, a través del puente tendido por los marinos y constructores navales de la Península Ibérica.

Con nuevas técnicas, aplicables tanto a los restos arqueológicos submarinos como a las fuentes documentales, se logran actualmente avances esenciales para perfeccionar el conocimiento de la historia naval común iberoamericana.

Estas actividades de apoyo a la modernización de la arqueología naval y submarina se han organizado a través de la **Sociedad Estatal Quinto Centenario** que, desde 1989, impulsa y auspicia trabajos de investigación documental y de campo. Es el caso del PROYECTO GAZTAÑETA, que ha posibilitado profundizar en la vida y obra del guipuzcoano Antonio de Gaztañeta, precursor de la moderna ingeniería naval española.

En esta ocasión, y continuando la labor de investigación histórica sobre la figura del ilustre marino, el QUINTO CENTENARIO ha querido colaborar en la edición del catálogo de la exposición que ahora se presenta en el UNTZI MUSEOA - MUSEO NAVAL de San Sebastián.

Somos conscientes de que, colaboraciones de este tipo, hacen posible la divulgación de obras como la de este ilustre personaje, a cuyo reconocimiento público queremos adherirnos.

AURKEZPENA

Tokatu zitzaizen garaiari aurrea hartu zioten gipuzkoar horietakoa dugu Jose Antonio Gaztañeta Iturribaltzaga. Itsasgizon eta untxi diseinatzaile aparta izanik, bere garaian untxiak egiteko ezagutzen zen arkitektura hobetu zuen, eta berak asmatutako aurrerapenak eta hobekuntzak Ingalaterrako eta Holandako untxioletan hasi ziren erabiltzen handik urte batzuetara.

Berritzailea, aitzindaria eta modernitatearen eragilea, Gaztañeta, ordea, ezezaguna izan da orain arte gipuzkoarren eta, oro har, euskaldunen artean. Gertatu izan da, bai, batzuetan herri batek bere seme edo alabarik argienak ahazturik edukitzea. Hau bera gertatu ote zaigu guri ere mutrikuar haundi honekin?

Untxi Museoak aurkezten duen erakusketa hau interesgarria da oso. Berez duen balioagatik eta, aditu guztiek dioten bezala untxigintzaren historian mugarria jarri zuen gipuzkoar hau gure oroitzapenera ekartzeko modua delako. Nortasunez eta egitez Gaztañetak bereak ditu geroago Gipuzkoako enpresagileek izan dituzten berreko ezaugarriak: berritzeko eta jokatzeko adorea, ausardia, praktikotasuna, presuntzia tekniko eta esperientzia.

Gaztañeta seme maitenean artekotzat hartu behar luke Gipuzkoak, Elkano edo Txurruka bezala. Berarekin dugun zorra ordaintzen hasteko balio izango al du erakusketa honek!

ELI GALDOS ZUBIA
Gipuzkoako Diputatu Nagusia



ELI GALDOS ZUBIA
Diputatu General de Gipuzkoa

PRESENTACION

Antonio de Gaztañeta e Iturribaltzaga es uno de esos gipuzkoanos que se adelantaron a su tiempo. Desde su doble faceta de navegante y de diseñador de naves, perfeccionó la arquitectura naval de su época e introdujo mejoras y modificaciones que serían asumidas años más tarde por los astilleros ingleses y holandeses.

Innovador y precursor, promotor de la modernidad, Gaztañeta ha sido, incomprensiblemente, un gran desconocido para los gipuzkoanos y los vascos en general. Hay veces que los pueblos cometen la grave injusticia del olvido con algunos de sus hijos más preclaros y mucho me temo que en el caso de este insigne mutrikuarra no estamos nosotros mismos libres de ese defecto.

La exposición que presenta el Untxi Museo-Museo Naval de Donostia, además de su enorme interés intrínseco, nos ofrece la posibilidad de recuperar para todos los gipuzkoanos la figura de quien, como señalan los expertos es un hito en la historia de la construcción naval. Gaztañeta reúne en su persona y en su trayectoria los rasgos que, posteriormente, han caracterizado a los hombres de empresa de este Territorio Histórico: capacidad de riesgo e innovación, valentía, sentido práctico, preparación técnica y experiencia.

Gipuzkoa debe tener en Gaztañeta a uno de sus hijos preferidos, al mismo nivel que un Elkano o un Churruka. Sirva esta hermosa exposición para empezar a pagar la deuda de reconocimiento que tenemos contraída con él.

HITZAURREA

Donostiako Untzi museoan zabalduko den erakusketak Jose Antonio Gaztañeta Iturribalzaga jauna, marinel gipuzkoar aparta, gogora ekartzea du helburu, hark egin zituen lan ugariengatik pertsonaia historiko bilakatu denez. Jakitate handiko marinel zaildua izan zen. Espainiako armadaren gerra untzien eitea eta neurriak aldatu zituen, funtsezko berrikuntzak sartuz bere garaiko untzigintzan. Kantabriako lurretan zegoen Guarnizoko untxiola ospetsuko buru izan zen hainbat urtez. Holandara joan zen, bertatik bertara ezagutzearen Europako untzigintzako metodorik aurreratuenak. Tratatuak idatzi zituen itsas zabalean untxi baten kokaera geografikoa zehatz aurkitzeko moduari buruz. Itsas espedizio eta gudu askotan hartu zuen parte, eta larriki zauritua gertatu zen borroka haietako batean. Haren ospea entzute handikoa zen Ameriketatik urrea eta zilarra zekartzaten espedizioei laguntzeko zuen abilezia eta esku onagatik, Espainia diru premia larritan zegoen garai hartan.

Gaztañeta aitzindari izan zen, bere garaiari aurreratu zitzaion gizona, eta XVII. eta XVIII. mendeen artean modernitateari bidea zabaldu zioten gizon saldo haien arteko bat da. Mutrikun, Gipuzkoako marinel herrian dago gure gizon handiaren pieza eta agiri asko gordetzen dituen etxe zaharra, etxe aurre barrokoa duena. «Arrietakua», hori bait da etxearen izena, Churrucatarren eskuetara pasa zen geroago, eta han jaio zen Cosme Damian jauna, Trafalgarko heroia eta kosmografo eta kartografo bikaina izan zena.

PROLOGO

La exposición que se abre en el Museo Naval de San Sebastián, tiene el propósito de recordar la figura del excepcional marino guipuzcoano Don José Antonio de Gaztañeta Iturribalzaga, cuyas múltiples facetas lo convierten en un personaje histórico. Era un navegante de singular relieve. Modificó, sustancialmente, las medidas y la traza de los navíos de combate de la armada española de su tiempo. Dirigió durante varios años, el famoso astillero de Guarnizo en la tierra cántabra. Viajó a Holanda para conocer, sobre el terreno, los métodos más avanzados de la construcción naval europea. Escribió tratados sobre la forma de hallar con exactitud la situación geográfica de un navío en alta mar. Y tomó parte activa en numerosas expediciones y combates marítimos, resultando gravemente herido en alguno de ellos. Su reputación era proverbial en la dirección y habilidad de acompañar a las expediciones que traían desde la América española los tesoros de oro y plata destinados a mantener el exhausto peculio monetario de la España de su tiempo.

Gaztañeta era un anticipador, que pertenece a la pléyade de personajes que situados entre el seiscientos y el setecientos, abrieron el camino a la modernidad. En la villa guipuzcoana y marinera de Motrico se alza la casa solariega, de barroca fachada, que contiene en su interior, multitud de piezas y documentos del personaje. «Arrietakua», que así se llama la mansión, pasó después a la fa-

Nere andreak, Mercedes Churruca-koak, oinordetzan hartu zuen etxe zahar hau eta guk gure esku dauden ahalegin guztiak egin ditugu urte askotan etxea zaindu eta hobetzeko, gure herriaren ondare artistiko eta kulturala handitzeko egin-kizun obligatu bat delakoan.

Horregatik, eta baita ere uste osoa dudalako duela gutxi hil zaidan andrearen gogoa konplitzen dudala horrela, gure laguntza eman genion erakusketari, gizon handi haren objektu multzo hau aldi baterako utziz jendeak ezagutu ditzan, dudarik ez baita pertsonalitate historiko handia dela Gaztañeta jauna edo noblezia agirietan berak gogorarazi nahi izaten zuen bezala Don Jose Antonio de Gaztañeta, Iturribalzaga, Maceta y Maya.

JOSE MARIA DE AREILZA

milia Churruca, en la que nació Don Cosme Damián, el héroe de Trafalgar y también eminente cosmógrafo y cartógrafo.

Mi mujer, Mercedes de Churruca, heredó esta casona vasca que hemos tratado de mantener y mejorar, durante muchos años, como una obligada tarea hacia el caudal artístico y cultural de nuestro pueblo.

Por ello y creyendo también interpretar el deseo de mi esposa, recién fallecida, contribuimos a la exposición, cediendo temporalmente este conjunto de objetos de la gran personalidad histórica que fué Don José Antonio de Gaztañeta, Iturribalzaga, Meceta y Maya, como gustaba de recordar en sus ejecutorias de nobleza.

JOSE MARIA DE AREILZA

**GAZTAÑETA:
JATORRIA ETA LEHEN GARAIA**

**ANTECEDENTES
Y PRIMERA EPOCA DE GAZTANETA**

María Dolores Erviti

José Antonio Azpiazu

GAZTAÑETA: JATORRIA ETA LEHEN GARAIA

GIPUZKOAREN BERRI GAZTAÑETA SORTU ZEN GARAIAN

Historiako pertsonaia gogoangarriak ez dira halaberrez jaió eta hezitzen. Nola XVI. mendeko deskubritzaile eta esploratzaile gipuzkoarren belaunaldi handi hura izan zen Probintziako itsas jendeak Aro Modernoaren hatsarrean bizi izan zuen une bikainaren eragile, hala Antonio Gaztañetaren figura ezin da ulertu bidea ireki zioten jatorri -familiarrak zein historikoak- ezagutu gabe.

Marinel handienak sortzen dira bere baitan biltzen dituen ingurugiro eta tradizioetik, honek pizten dielarik marinel izateko grina, eta laguntzen die itsas gaietan heziketa eta sena izaten.

Gipuzkoa, egiazki, itsas gizonen eskola ezin hobea izan da. Erdi Aro Beherenetik bertatik gipuzkoarrak marinel, garraiolantetan eta arrantzale gisa aurrera ibili dira oso. Baina, historialariak beren arreta gutxia jarri izan badute ere garrantzizkoak izatera iritsi ziren pertsonaiengan, paper ofizial gorena bete zutenengan, ahaztu egin dute, sarri, gizon haiek sor zitezten gertatzen ziren baldintza sozialen azterketa. Izen handi, gure deskubritzaileen kronika idatzietan horren ospatuen atzean, marinel bulartsu eta itsas teknikari haien guztien atzean, historia honen guztiaren protago-

ANTECEDENTES Y PRIMERA EPOCA DE GAZTAÑETA

LA GIPUZKOA QUE FORJO A GAZTAÑETA

Los memorables personajes de la historia no nacen o se forman por azar. Del mismo modo que la notable generación de descubridores y exploradores guipuzcoanos del siglo XVI fue el exponente del favorable momento que vivió la marinería de la Provincia a principios de la Edad Moderna, la figura de Antonio de Gaztañeta no se puede sustraer a las raíces, tanto familiares como históricas, que hicieron posible su aparición.

Los grandes marinos surgen de un ambiente y una tradición que los arroja, facilita su vocación marinera y posibilita la formación y pericia en los temas náuticos.

Gipuzkoa, ciertamente, ha sido una espléndida escuela de hombres de mar. Desde la Baja Edad Media, los guipuzcoanos han destacado como marinos, transportistas y pescadores. Pero, así como los historiadores han fijado su atención en los personajes que llegaron a ser importantes o cumplieron papeles oficiales de relieve, han desconocido las facetas concernientes al ambiente social dentro del cual estos hombres se forjaron. Detrás de los nombres importantes, tan celebrados por las crónicas escritas sobre nuestros descubridores, aguerridos

nista nagusia dago mukuru: gizarte gipuzkoarra bere orokorrean hartuta, bertan sartuz, ez bakarrik itsasertzeko herriak, baita barrualdekoak ere, neurri handi batean kosta aldera begira bizi baitziren, itsas kontuari zeharo lotuak.

Baina Probintziaren historiak eta protagonismoak, garrantzi nabarmena badu ere, barreiatu egiten da herri konkretuen ekimenez fabore, eta herri barruetan, familia esanguratsuen ekintzetan. Familia baten eginbidea izan daiteke herri baten ekintzen ikur, era berean herriaren historia da probintzia baten gorabeheren eta aurrera nahien isla. Hori guztia esan daiteke Gaztañeta / Iturribalzaga familiarengatik, zeinak Mutriku herriarentzat izan zena izanda, Gipuzkoako historiari eta itsasketaren historiari orokorrean itzelezko eragina ekarri dion.

GAZTAÑETAREN JATORRIA

Iraganean familia izan zen merkatari-tza hartu-emanak bermatzeko laguntzarik handiena, eskualde barruan edo kanpoan antolatzen zen edozein enpresaren oinarri, eta era berean eskola emankorra zen behar ziren gaitasunak lantzeko. Merkataritza konpainiak, untzigintza, arrantzu kanpainak, olen jestioa, e.a., aktibitate hauek guztiak ez ziren aurrera eramango familiakide bakoitzaren lankidetzarik gabe, eta joku honetan ez zen elementu arrotza, inola ere, ezkontz politika bera, zeinak interes sortuen segida bat bait zeukan atzetik.

Familiak ez zituen hondasun patrimonialak bakarrik gordetzen, kide bakoitza enpresa amankomun baten katanbegi gisa "erabiltzen" zuen. Familiaren handitasuna eta loria ohore kontua zen, harrotasunerako arrazoi kide guztientzat, helburu horien eskuraketan bakoitzari zegokion lana gorabehera. Helburua sortetxea gorestea zen, askaziaren erreferentzia puntu baitzen, heldulekua behar zenerako.

Gaztañetaren aurretik izan zen itsas tradizioak familia antolaketa hauek mantendu zituen, eta XVIII. mendean haren figura sortzera lagundu zuten helduleku

marinos y grandes técnicos navales, subyace la gran protagonista de esta historia: la sociedad guipuzcoana en su conjunto, incluyendo en la misma no sólo las poblaciones del litoral, sino también las del interior, que en gran medida vivían volcadas hacia la costa, en estrecha comunicación con lo marítimo.

Pero la historia y el protagonismo de la Provincia, con tener una importancia palpable, se diversifica en los esfuerzos de villas concreta, y dentro de las villas, en la actuación de familias significativas. La trayectoria de una familia puede ser el símbolo de las actividades de una villa, del mismo modo que la historia de ésta refleja los aspectos más relevantes de la marcha de una provincia. Esto es perfectamente aplicable a lo que la familia Gaztañeta/Iturribalzaga ha supuesto, a través de la villa de Motrico, para la historia global de Gipuzkoa, y de la historia de la navegación en general.

LOS ANTECEDENTES DE GAZTAÑETA

La familia ha constituido en el pasado el apoyo más firme para el establecimiento de relaciones comerciales, el fundamento de cualquier empresa que se proyectara dentro o fuera de la comarca, a la vez que ha servido de fecunda escuela donde forjar las habilidades necesarias. Las compañías mercantiles, la construcción de barcos, las campañas pesqueras, la gestión de las ferrerías, etc., se llevaba a cabo en lo posible contando con los diversos miembros de la familia, sin que fuera ajeno a este juego la propia política matrimonial, que arrastraba una fuerte carga de intereses creados.

La familia no sólo conservaba sus bienes patrimoniales, sino que «utilizaba» a todos los suyos como agentes de una empresa común, de unos intereses compartidos. El engrandecimiento de la familia era motivo de orgullo para todos sus miembros, cualquiera que fuese el

haien ulertzea errazten digute. Gaztañeta-
ren guraso eta aiton-amonak XVII. mende-
koak dira bete-betean, eta haiek jarri zituz-
ten oinarriak, eta erraztu zioten bidea gure
marinel eta teknikari bikainari. Egia esan,
Gaztañetaren heziketa XVII. mendean ga-
ratu zen, eta aitari lagunduz parte hartu
zuen familiako untzi enpresa haiek ez ziren
eragin txikikoak izango heziketa hartan.

Amaren aldetiko adarra

Garrantzi handiko pertsonaia izan zen Antonio Iturribalzaga, Gaztañetaren amaren aldetiko aitona. Ipuinek, errealitateek eta elezaharrek osatu zuten Antonioren izpiritua, zeina nabigatzaile trebeen familian jaio baitzen, eta are, Mutrikun zabaldu baitzituen begiak lehenbiziko, herri itsas-zalea inon bada itsaszalerik. Haur garaian, aita kanpoan eta sarri entzun bide zion amari arbasoei buruzko istoriarik. Familiak izen handiak eskainiak zizkion merkataritza tradizioari bezala, itsasokoari.

Aitaren aldetiko berraitonak, Domingo izenez, balearen arrantzurako Ternuaraino eramán zuen norabide familiarra jaso zuen. Gizon zaildua izan zen ibilbide luzetan, eta bizkorra nabigazioaren teknikan, zuzia eskaini zion Antonio Iturribalzaga Kapitainari. 1624. urtean Antonio Iturribalzaga agertzen da balea bat erosten bere aita Domingori 160 dukatetan, eta 1629.an untzi baten eraikuntza enkargatzen dio Debako Francisco de Arresayn-i. Hogeita hamargarren hamarkadan maiz ageri zaigu kontratu notarialetan-eta, Iturribalzagaren izena itsas kontuarekin erlazonaturik, batez ere Ternuarekin. 1633.an bere untzi propioaz doa bakailaoa eta bale-koipea dagoen arrainlekuetara, esaterako Granbayara. 1635ean Mutrikuko portuan jaitsi ziotuen 180 karga bakailao gazitu, propio Ternuatik ekarriak.

Ternuako arrainlekuetarako askotan erabilitako untziak saldu egiten zituzten gero, errenta handia atera ondoren, hegoaldera, burdin garraio, egiten zituzten bidaietan. Hara-hona hauek guztiak garbi uzten dute zenbait iritziren kontra, gipuzkoarrek, kasu honetan Gaztañetaren aitonak, eragindako mugimendu ekonomikoa handia izan zela; iritzi kontrako horiek zioten, hogeita hamar urte inguru lehenago

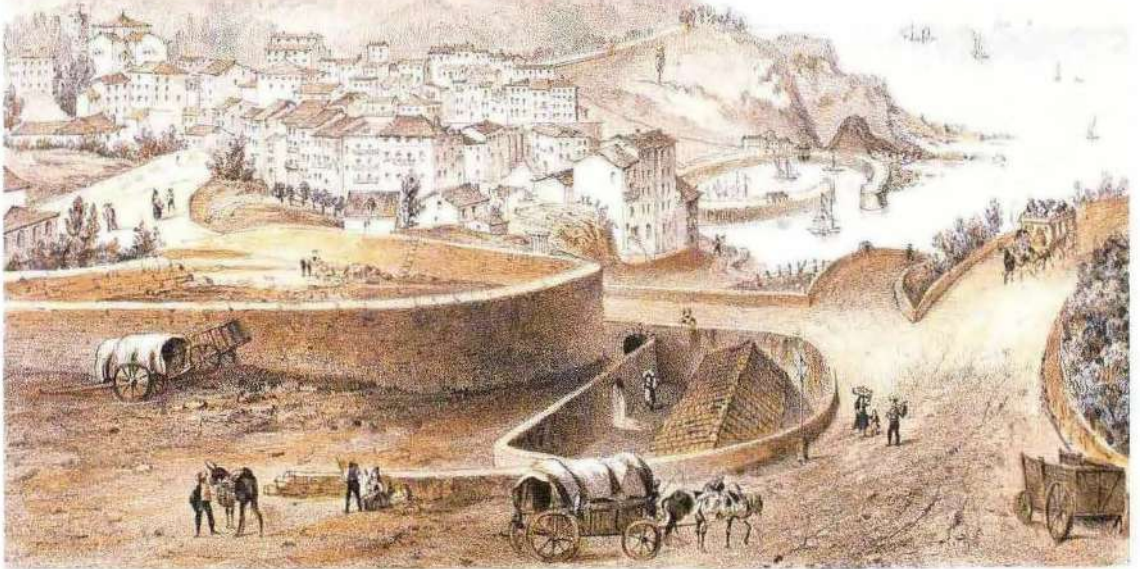
papel que a cada uno le correspondía ejercer dentro del conjunto de las metas establecidas. El objetivo era el encumbramiento de la casa solar, punto de referencia y apoyo de toda la estirpe.

La tradición marinera que precedió a Gaztañeta mantuvo estos rasgos familiares, y nos permite comprender las líneas de apoyo que condujeron a la aparición de su figura en el siglo XVIII. Los abuelos y los padres de Gaztañeta pertenecen enteramente al siglo XVII, y son ellos los que echaron las bases y posibilitaron la aparición de nuestro insigne técnico y marino. En realidad, la formación de Gaztañeta se produjo en pleno siglo XVII, y no fue ajena a la misma su participación, acompañando a su padre, en empresas navieras familiares.

La línea materna

Antonio de Iturribalzaga, abuelo materno de Gaztañeta, fue un personaje relevante. Aventuras, realidades y leyendas forjarían el espíritu de Antonio, que había nacido en el seno de una familia de expertos navegantes y que, a mayor abundamiento, había abierto los ojos a la luz en Motrico, una villa marinera por excelencia. En su infancia, muchas tardes de invierno, ausente el padre, había oído contar historias de sus antepasados a su madre. La familia había dado nombres importantes a la tradición mercantil y naviera.

El bisabuelo paterno, de nombre Domingo, había heredado una trayectoria familiar que le llevó hasta Terranova, a la pesca de la ballena. Hombre curtido en los largos derroteros y avezado en la técnica de navegar, entregó la antorcha al Capitán Antonio de Iturribalzaga. El año 1624 Antonio de Iturribalzaga aparece comprando una ballena a su padre Domingo por 160 ducados, y en 1629 encarga la fabricación de un navío a Francisco de Arresayn, vecino de Deva. En los años treinta son numerosos los contratos notariales en que se observa la dinámica presencia de Iturribalzaga en asuntos marítimos, sobre todo relacionados con Terranova. En 1633 viaja con su propio barco a las pesquerías de bacalao



Mutriku, ikuspegia. Gipuzkoako Bilduma-tik hartutako litografia, R. Sprenger-ek egin 1875ean (San Telmo Museoa, Donostia)
 Vista de Mutriku. Litografía del *Album de Guipúzcoa* dibujada por R. Sprenger en 1875 (Museo San Telmo, San Sebastián)

itxiak zirela euskaldunentzat Atlantikoaz bestaldeko arrainlekuetarako bidea. Eta kontrara esan daiteke, Iturribalzaga eta Gaztañetatarren belaunaldiak ibilbide berriak zabaldu zituztela, eta beste zahar batzuk errekuperatu, XVI. mendeko garai dramatiko ilunetatik ahaztuak bait zeuden.

Aitaren aldetiko adarra

Antonio Gaztañetak itsasorako deia sentitzea, ez da batere harritzekoa, aita bera ere nabigatzaileen ohorezko zerrendan bait dago. Francisco Gaztañeta itsas zabaletakoa pilotua zen, eta Andaluziarako bidaiak bezala, egin zituen travesia luzerik Atlantikoan barrena. Antoniok bazekien, gainera, aitona, Simon Gaztañeta, maiz joana zela bere zabrarekin Sevillaraino. Franciscok etxeko tradizioari segitu zion, eta hari buruzko berriak izango ditugu Indietan, maiz joan baitzen, bai bere kasa, bai erregeren zerbitzura. Behin, handik itzul bidean Lucas Mizquia Kapitaina aha-

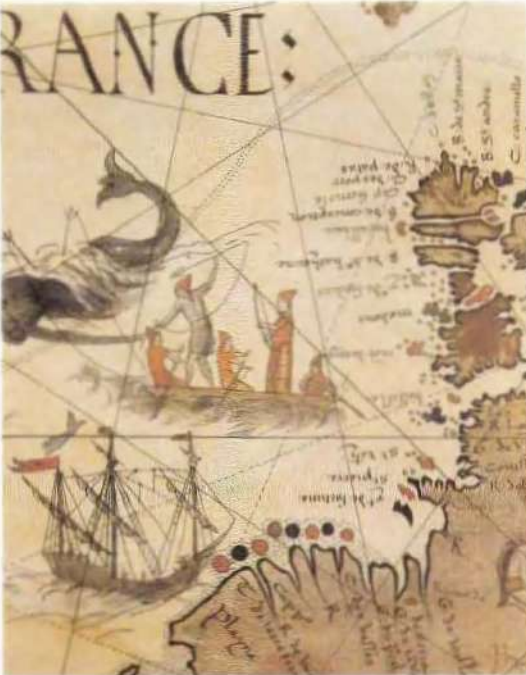
y grasa de ballena, en concreto a Granbaya. En 1635 descarga en el puerto de Motrico 180 cargas de bacalao curadillo, que él mismo trajo de Terranova.

En sus viajes al Sur, donde comerciaba con hierro, los barcos que había utilizado en varias ocasiones en sus pesquerías de Terranova era vendidos una vez que hubieran rendido excelentes dividendos. Todo este movimiento deja constancia del movimiento económico promovido por los guipuzcoanos, en este caso concreto del abuelo de Gaztañeta, cuando se había hecho creer que el acceso a las pesquerías transatlánticas se había acabado para los vascos prácticamente hacía más de treinta años. De hecho, la generación de los Iturribalzaga y los Gaztañeta había abierto nuevas rutas y recuperado parte de las que se habían perdido durante la sombría y dramática época de finales del siglo XVI.

lordeztu zuen bere izenean diru batzuk jasotzeko "Maracayo en Yndias"-en bizi zen norbaitengandik, 1653. urtea da. Urte berean, beste agiri batean, Francisco Gaztañetak Maracaibon 1649an utzi zituen sei arkabuzen ordainari buruz ari da. Maiz egiten ditu Cadizerako bidaiak, Indietara bidean, eta aldegin aurretik herriko jendearen enkarguak jasotzen zituen, batez ere hegoaldean negozioak zituztenen partetik, esaterako, bada bat Angela de Bedua izeneko, alarguna eta Mutrikun bizi zena, 1658an Gaztañeta ahalordeztu zuen Cadizen diru batzuk jaso zitzaizkion haren izenean.

Hamar urte ondoren, Francisco Gaztañeta Andaluziarekin eta Indiekin tratuan segitzen du. 1669an urriaren biaz pilotu gisa Cadiz aldera abiatzeko zain dagoela enkargua jasotzen du Debako Mariana Aguirrerengandik, hamabi kaxoi burdintzeria eramateko haraino "aurreneko haize bolada ona aprobetxatuz".

Proporzioa berehala izan bide zuen, hilabete t'erdi barru haren emazteak dekla-



Antonio Gaztañetak amaren aldetik iturribalzagatarrak, Ternuako arrainlekuekin lotura handia izan zuen familia bateko kidea zen. (Ipar Amerikako mapa baten zatia Desceliers-ek egina 1546an).

Por línea materna los Iturribalza- Antonio de Gaztañeta formaba parte de una familia vinculada desde antiguo a las pesquerías de Terranova. (Detalle de un mapa de América del Norte realizado por Desceliers hacia 1546).

La línea paterna

Nada tiene de extraño que Antonio de Gaztañeta sintiera la llamada del mar, puesto que su padre también pertenecía al elenco de insignes navegantes. Francisco de Gaztañeta era piloto de altura, y había simultaneado sus viajes a Andalucía con las largas travesías atlánticas. Y sabía Antonio que el abuelo, Simón de Gaztañeta, había viajado con frecuencia a Sevilla en su zabra. Francisco siguió la tradición familiar, y sus noticias nos llevan a las Indias, donde su presencia fue frecuente, tanto a título privado como al servicio del Rey. Se hallaba de regreso cuando, en 1653, apoderó al capitán Lucas de Mizquia para realizar ciertos cobros de un vecino de «Maracayo en Yndias». En otro poder otorgado el mismo año, se refiere al cobro del valor de seis arcabuces que Francisco de Gaztañeta entregó en Maracaibo en 1649. Sus viajes a Cádiz, camino de las Indias, era frecuentes y, antes de partir, recibía recados de vecinos del pueblo y de la Provincia que tenían negocios en el sur, como es el caso de Angela de Bedua, viuda vecina de Motrico, que en 1658 le apoderó para cobrar allí ciertos dineros en su nombre.

Diez años más tarde, Francisco de Gaztañeta sigue en sus tratos con Andalucía y las Indias. El dos de Octubre de 1669, dispuesto ya para zarpar como piloto a Cádiz, recibió doce cajones de herraje que le entregó Mariana de Aguirre, vecina de Deva, para que los llevara hasta allá «con el primer buen viento».

La ocasión de partir debió presentarse enseguida pues, apenas había transcurrido mes y medio cuando su esposa declara haber recibido de mano del capitán Baltasar de Olacarra 4.800 reales de plata «que le enviaba su marido desde Veracruz en Indias».

El episodio de Veracruz

Uno de aquellos viajes no tuvo retorno, pues Francisco de Gaztañeta falleció en la travesía de regreso, un día de agosto de 1673. Catalina, su viuda, compare-

ratzen baitu 4.800 erreal jaso dituela *Bal-tasar de Olaçarra kapitainaren eskutik*, “*Indietan Veracruzetik senarrak bidaltzen zizkionak*”.

Veracruzeko pasadizoa

Bidaia haietako batek ez zuen itzulbi-derik izan, 1673ko abuztu egun batez hil baitzen Francisco Gaztañeta etxerako bi-dean. Catalina, haren alarguna, agertzen zaigu azalpen tristea eginez: “...aurtengo abuztuaren 16an hil dela nire senarra Yndietatik bueltan zetorrela...”

Hil eta handik lau hilabete luze pasa ondoren, Mutrikura heldu zen, Francisco Gaztañetak utzi zituen gauzak Pasaiara iritsi eta han zirelako berria. Alargunak jasotzerik izan zuen abenduaren 24ean, ga-bon egunez, 4.213 erreal t'erdi zilarrezko; haietatik 1.600 Gaztañeta Kapitainaren kutxa barruan aurkitu zituzten, 2.517 ha-ren arropak saltzetik aterata, eta falta zi-ren 96ak Domingo Oyangoiti zirujauak ja-riak, hala zor bait zizkion.

Kontu hauetan guztietan lekuko berezi-berezia egon zen: lerro hauen atzetik da-goen Antonio Gaztañeta Iturribalzaga, ze-inak amari kontatu bait zizkion Kapitainaren azken orduak. Catalinak gustora har-

ció para formular una triste declaración: «...que el día dieciseis de agosto deste año falleció su marido viniendo de las Yndias...».

Habían transcurrido cuatro largos meses de su fallecimiento cuando llegó a Motrico la noticia de que en Pasajes se habían desembarcado las pertenencias que dejara Francisco de Gaztañeta. La viuda pudo recibir, el día 24 de Diciembre, Nochebuena, la suma de 4.213 reales y medio de plata; de ellos, 1.600 se habían hallado en el arca del capitán Gaztañeta, 2.517 procedían de la venta de su ropa y los 96 restantes fueron entregados por el cirujano Domingo de Oyangoiti, quien se los debía.

A todo ello asistió un testigo de excepción: el protagonista que inspira estas líneas, Antonio de Gaztañeta e Iturribalzaga, quien había narrado a su madre los últimos momentos de la vida del capitán. Catalina acepta de grado los bienes de su esposo, pues son acordes con «...las noticias que le ha dado su hijo Antonio que navegó con su padre en el viaje en que murió».

Este dato, relatado más adelante por el propio Gaztañeta en el prólogo de su libro «*Proporciones de las medidas más*



Sevilla XVI. mendean (Sanchez Coello-ri erantsitako oleoa. Amerikako Museoa. Madril) XVII. mendean jada, Gaztañeta abizena Sevillarekin, Cadizekin eta Indiekin lotua ageri da merkataritza kontuan.

Sevilla en el siglo XVI (Oleo atribuido a Sánchez Coello. Museo de América, Madrid). Desde comienzos del siglo XVII el apellido Gaztañeta aparece asociado al comercio marítimo con Sevilla, Cádiz y las Indias.

tzen ditu senarraren hondasunak, bat bait datoz "...Antonio semeak esan zizkion berriekin, aita-semeak bait ziren untzi gainean, aita zendu zenean".

Berri honek -Gaztañetak berak kontatzen duena, bestalde, geroago argitaratuko den "Proporciones de las medidas más esenciales" izeneko haren liburuan- ikaragarriko balioa du lehenago esan dugun kontu baten froga delako: itsas zientzia aitarengandik semearengana pasatzeko bidea zela ohizkoena marinel familietan. Familia barruan gordetzen ziren arreta handiz itsasoko sekretuak, eta denbora iragan ahala jakituria pilatu egiten zen gaztearen baitan, estimu handiko hondasun patrimoniala bihurtuz.

TEKNIKA, TRADIZIOA ETA FAMILIA

Ezaguna da hamabi urtetarako Antonio pilotutzarako ikasten ari zela Cadizen, baina, maisurik hoherena aita bera izan zuen, harekin eramaten baitu semea, oraindik mutil-kozkor zelarik, Indietarako bidaietan. Eskola hori baliagarriagoa izango zitzaion, noski, Cadizekoaren antzeko zentru handietan ikas zezekeena baino, eta bidaia haietan jaso zuen Antoniok itsas zientzia eta teknikari buruz mendeetan barreina familiak metatua zuen jakituria guztia.

Zientzia hori, gauzatu, tresneria tekniko, itsas-mapa etabarretan gauzatzen zen; eta Antonio Gaztañetaren kasuan -untzigintzan eta itsas ikerketan gradu gorenetako batera heldu baitzen-, jakituria, tresnak, apunteak eta bizitzan zehar eskuratutako liburuak denak familia hondasun gisa hartuak izan ziren, eta halakotzat zehaztua izan zen azken borondatezko agirian.

"Jakituria hondasun" horiek, ordea, ez ziren bakarrik gure gizonaren kasuan inportanteak, itsas kontuekin lotutako beste zenbait ahaidetara ere zabaldu behar da jakituria hori, historia handiarentzat atzenduak badira ere. Adibide argi bat eskaintzen digu agiri batek, non Gaztañeta parte interesatua den, hain zuzen ere. Mu-

esenciales», tiene un valor incalculable por lo que supone de aviso sobre algo que ya hemos señalado: los métodos de la transmisión de la ciencia de la navegación de padres a hijos en las familias de tradición marinera. Los secretos del mar eran celosamente guardados entre los miembros de la familia, y a medida de que pasaba el tiempo la acumulación del saber se convertía en un bien patrimonial precioso.

TECNICA, TRADICION Y FAMILIA

Es conocido que para los doce años Antonio estaba ya estudiando para piloto en Cádiz, pero el mejor magisterio le viene por medio de su propio padre, que se hace acompañar por su hijo, todavía adolescente, en sus viajes a Indias. Esta escuela práctica era sin duda tan o más importante que la teoría impartida en los grandes centros como Cádiz, y en esos viajes recibió Antonio el importantísimo legado sobre ciencia y técnica marina acumulado por sus antecesores durante siglos.

Esta ciencia se materializaba también en forma de instrumentos técnicos, cartas de marear, etc. y en el caso de Antonio de Gaztañeta, que ocupó un puesto privilegiado en el mundo de la investigación y la construcción naval, la sabiduría, los instrumentos, los apuntes y libros adquiridos a través de su vida fueron también considerados como patrimonio familiar, y como tales fueron detallados en su codicilo.

Sin embargo, estos «bienes del saber» no sólo era importantes en el caso de nuestro protagonista, que hay que considerar como excepcional, sino que se extienden a otros familiares también ligados a la marinería, por muy desconocidos que sean éstos para la gran historia. Los documentos nos proporcionan un ejemplo altamente esclarecedor en el que precisamente interviene Gaztañeta como parte interesada. Se trata de un poder

trikun emandako ahalordetza bat da, Antonia Gaztañetak Antonio anaiari ematen diona 1687an, azken hori Cadizen bizi delarik. Bertan Antonio baimentzen du Francisco Gabriel Madariaga senar hilaren hondasunak kobratzeko. Azken honek dirua eta bitxiak utziak zituen zendu eta, baina hondasunen artean baziren "libros de Pilotaxia Cartas de Marear y demás instrumentos tocantes a ella" utziak bait zituen "en la Isla de Curazao de Indias donde el suso dicho falleció".

Garbi dago, hondasun patrimonialtzat zeuzkatela bereziki aipatzen diren liburu, itsas-mapa eta tresneria horiek guztiak, eta familiak ongi asko zekien, hain zuzen ere, horien kargu egiteko aproposena Antonio Gaztañeta bera zela.

dato en Motrico por Antonia de Gaztañeta a su hermano Antonio el año 1687, momento en que éste residía en Cádiz. En el mismo se le faculta para cobrar los bienes que habían quedado por muerte de su marido el capitán Francisco Gabriel de Madariaga. Este había dejado bienes y joyas, pero también unos «Libros de Pilotaxia, Cartas de Marear y demás instrumentos tocantes a ella» que dejó «en la Isla de Curazao de Indias donde el suso dicho falleció».

Está claro que estos libros, cartas de marear e instrumentos, explícitamente mencionados, eran considerados como auténticos bienes patrimoniales, y la familia era consciente de que el más apropiado para hacerse cargo de los mismos era precisamente Antonio de Gaztañeta.



Gipuzkoa eta Cadiz Georgius Hoefnagle-ren maparen arabera, Abraham Ortelius-ek argitaratua 1580ean Untzi Museoa bildumatik).

Gipuzkoa y Cádiz según el mapa de Georgius Hoefnagle, publicado por Abraham Ortelius en 1580 (Colección Untzi Museoa - Museo Naval de San Sebastián).

**ANTONIO GAZTAÑETA,
MUTRIKU, CADIZ
ETA MADRILEN**

Mutrikun sortzen diren Gaztañetari buruzko berriak oso dira partzialak, batez ere ospe bidean jarri zuten kargu gorenak hartu zituenetik. Baina kanpoaldi bati, bisitaldi bat jarraitzen zaio, eta orduan, oraindik ere herrian bizi duen familiari dagokion guztiaz arduratzen da, familiaren ondareaz esaterako.

Madriren bizi delarik, 1707an Mutrikuko lehengusina baten ondarearen jabeagai izendatzen dute, eta gortetik ematen du ahalordetza arreba Marianak jaso ditzan hondasun horiek. Maiatzean bederatzian Marianak jaso egiten ditu era honetan: "como poderhabiente del general de Artillería D. Antonio de Gaztañeta Yturribalzaga, su hermano, ausente en la corte y villa de Madrid".

1708an Mutrikun da Antonio, han ordaintzen ditu aurreko urteetan etxean egin dituzten hainbat lan, eta 1716an etxe batzuk erosten ditu herri barruan. 1710ean erabakitzen du ordezkatu egin behar duela Madriren negozioak eramaten dizkion pertsona, ondoko era honetan: "Digo que por el mes de Abril o Mayo del año pasado de 1707 otorgué Poder General para cobranças y otros efectos a favor de Don Pedro Quintano, Agente de Negocios, y vecino de la Imperial Villa de Madrid... revoco y doy poder a Martín Garate, quedándo el dicho D. Pedro en su buena fama y opinión". Nonbait, Quintano delako horrek ez zuen ahal guztia egiten Gaztañeteri zor zitzaion dirua jasotzeko, "entre otras cosas el sueldo que S.M. le está debiendo como General de Artillería y Superintendencia de fábricas".

Jakina, bere karguek etxetik urruti daukate nahiko lukeena baino gehiago. Azken finean testamendutzat hartzen duguna ere Cadizen idatzi zuen, hiru seme-alaba eman zizkion Doña Xazinta Urdinso bigarren emazteari utziz ahalmena zenbait gauza osa zitzaion: "en mi nombre después de los días de mi vida dentro o fuera de el término de el año en forma auténtica haga y ordene el dicho mi testamento y última voluntad".

**ANTONIO DE GAZTAÑETA,
ENTRE MOTRICO, CADIZ
Y MADRID**

La documentación que se genera en Motrico con noticias de Antonio de Gaztañeta es muy parcial desde el momento que asume los altos cargos que le llevarán a la fama. Pero sus ausencias se intercalan con visitas a Motrico y, sobre todo, con un interés evidente por todo lo que concierne a su familia, que sigue viviendo en el pueblo, y al patrimonio familiar.

El año 1707, residiendo en Madrid, es nombrado heredero de los bienes de una prima de Motrico, y Antonio da poder desde la Corte para que su hermana Mariana se haga cargo de las pertenencias muebles que le conciernen. El nueve de Mayo de este año Mariana los recibe «como poderhabiente del general de Artillería D. Antonio de Gaztañeta Yturribalzaga, su hermano, ausente en la corte y villa de Madrid».

En 1708 Antonio se halla en Motrico, donde abona las diversas obras realizadas en su casa los años anteriores, y en 1716 compra unas casas dentro del cuerpo de la villa. El año 1710 decide hacer el relevo de la persona que le llevaba los negocios en Madrid, del siguiente modo: «Digo que por el mes de Abril o Mayo del año pasado de 1707 otorgué Poder General para cobranças y otros efectos a favor de Don Pedro Quintano, Agente de Negocios, y vecino de la Imperial Villa de Madrid... revoco y doy poder a Martín Gárate, quedando el dicho Don Pedro en su buena fama y opinión». Por lo visto, el dicho Quintano no ponía de su parte lo suficiente para hacer efectivo el pago que se le debía a Gaztañeta «entre otras cosas el sueldo que S. M. le está debiendo como General de Artillería y Superintendencia de fábricas».

Naturalmente, sus cargos le mantenían fuera de su casa más de lo que hubiera deseado. De hecho, lo que se puede considerar su testamento lo redacta en Cádiz, dando a su segunda mujer, Doña María Xazinta de Urdinso, con la que había tenido tres hijos, la facultad

70 urte zituen berekin eta, orduko ohi-turari jarraiki, "herioaren beldur", agintzen du emazteak osa dezan testamendua, zegokion azken borondatezko agiriarekin.

Une hartan Cadiz hirian bizi da, eta ikusten du heriotza etor dakiokela edozein momentutan, baita itsasoan edo beste zeinnahi bidaiatan "zerbitzu egiten". Hala ere, bere nahia Mutrikun hiltzea litzateke, "mi patria" deitzen dio halaxe, ahaide eta lagunen artean, eta hala balitz, agindua ematen du jaioterriko eliza nagusian ehortz dezaten.

para que «en mi nombre después de los días de mi vida dentro o fuera de el término de el año en forma auténtica haga y ordene el dicho mi testamento y última voluntad».

Contaba ya con 70 años de edad y siguiendo la costumbre de la época, «recelándose de la muerte», ordena que su esposa complete su testamento con el codicilo pertinente.

En ese momento es «residente en esta Ziudad de Cádiz», y contempla la posibilidad de que su fallecimiento pueda producirse en lo que hoy denominamos «acto de servicio», pues alude a que «si mi fallecimiento fuere en la mar o en otra cualquiera parte adonde hiziere mi viaje». Pero también abriga el deseo de morir entre los suyos, pues dispone que caso que su muerte se produjera en Motrico, «mi patria», se le dé sepultura en la iglesia parroquial de su villa natal.

GAZTAÑETA
ITSASUNTZI ARKITEKTOA

GAZTAÑETA
ARQUITECTO NAVAL

Francisco Fernández González

GAZTAÑETA ITSASUNTZI ARKITEKTOA

Antonio Gaztañeta jaunaren nortasun aberatsaren alderdi ugarien artean, aipagarri da unzigintza alorrean egin zuen lan eskerga. Profesional gisa, 1700. urtearen inguruan eman zituen bere bizitzak fruiturik oparoenak. Beraz, parte hartu zuen XVIII. mendeko ateak zabaldu eta mende jori hura egituratu zuen aukera historiko hartan. Bera izan zen XVIII. mendean sortu ziren gizon handien aitzindaria, haren atzetik etorri bait ziren Espainiako unzigintza goren mailara jaso zuten marinel zailduak eta unzi arkitekto eta administrari handiak.

Gaztañeta funtsezko erreferentzia da unzigintzaren historian. Hogeitamar urte bete zituenean, hamaika joan-etorri eginak zituen Indietara itsas armadako Piloto nagusi gisa. Nabigatzen ari zela, itsaso askotan egokitu zitzaion sufritzea eta marinel gisa zailtzea garai hartako galeoietan eta untzietan. Eta bere zientzilari jakinminak hartara eraginda, bere obra osoan eta ohar pertsonaletan garbi ageri dena, sakon ikeru zituen untziek itsasoan zuten portaera eta ikusten zituen akatsen arrazoiak etengabe aztertu zituen, halaber. Hala, iritzia eskatu zitzaionean errege untziei buruz, bildutako esperientzia guztiaren berri eman zuen bere azalpen eta oharretan. Zuen heziketagatik, mende berean bera baino lehen marinel eta unzigile izan zirenak baino areago joan zen, nahiz eta izen handiko gizonak ere izan ziren aurretik: Cano, Bro-

GAZTAÑETA, ARQUITECTO NAVAL

Entre las varias facetas que nos presenta la rica personalidad de don Antonio de Gaztañeta destaca su aportación a la fábrica de naves. Su vida profesional más productiva se desarrolla a caballo del 1700 español. Participa, pues, de la oportunidad histórica de los que abren y configuran el siglo XVIII. Con él se inicia la serie de grandes marinos, administradores y arquitectos navales del siglo XVIII que llevaron la fábrica de navíos españoles a la excelencia.

Gaztañeta representa para la Construcción Naval un hito de referencia inevitable. Cuando cumple treinta años y es Piloto Mayor de la Armada, lleva navegados once viajes a las Indias. A bordo ha tenido las ocasiones insustituibles de sufrir con las naos y los galeones en muchos mares. Y su curiosidad de científico, la que nos llega en sus notas personales y en toda su obra, le ha provocado estudiar el comportamiento de las naves en la mar e indagar las causas de los fallos que observa. Así, cuando se le ofrece la oportunidad de opinar sobre los nuevos bajeles reales traduce en sus observaciones toda la experiencia que acumula. Por su formación, va más allá que los que le preceden en el mismo siglo con el mismo doble papel de navegantes y creadores de naves: Cano, Brochero, Veas, Ramírez, Arana, López Guitián, Amassa, Díaz Pimentia, Echeverri, Soroa, Garrote.

chero, Veas, Ramirez, Arana, Lopez Guitian, Amassa, Diaz Pimienta, Etxeberri, Soroa, Garrote.

Gaztañeta esperientzia handiko gizona zen eta ondo ezagutzen zituen beste herri eta nazioetako untiak, XVII. mendeko azken aldean erbestean ibilia zenez. Hala, Richelieu-ren garaitik Colbert-enera bitartean Frantziako untziteria berriro nola indartzen zen ikusi zuen, untzigintza ikuspegi zientifikotik begiratzan hasi baitziren frantsesak. Ezagutzen zuen Herbeheretako untzigintza ere, eta bere begiz ikusi zuen, bai nola hartzen zuen goren maila, eta bai nola joan zen gainbehera 1640tik aurrera. Halaber, arreata biziz segitzen zuen Ingaltarrak, 1660an Holandaren kontra izandako gerra ostean, egin zituen ahaleginak bere untzigintza indartu eta oinarri sendoak jartzeko. Esperientzia eta jakintza guzti honekin garrantzi handiko datuak gehitu zizkion bere heziketa teoriko sendoari eta horiek funtsezkoak izango ziren bere obran. Egoera ezin hobean zegoen 1770. urtetik aurrera unti arkitektoei es-

La experiencia de Gaztañeta incluye, además, el haber visto y visitado navíos de otras naciones en el último tercio del siglo XVII. En ellos, es testigo del resurgimiento de la marina de Francia desde Richelieu a Colbert, y su enfoque científico de la construcción naval. Conoce el resultado de la eclosión naval de los Países Bajos, y su declive a partir de 1640, y los esfuerzos de Inglaterra por establecer unas bases firmes para su construcción naval, después de la guerra con Holanda, en 1660. Con este bagaje une a su formación teórica unos datos que van a ser fundamentales en su obra. Está en las condiciones idóneas que van a exigirse a los futuros arquitectos navales de 1770.

El siglo XVII le ofrece a Gaztañeta un crisol valioso y único de experiencias en los primeros balbuceos de la Arquitectura Naval. Holanda, apoyándose en la conexión con España desde 1570, como un siglo antes lo hiciera importando naos y balleneras ibéricas, experimenta y de-



Indietako Konpaniaren eskuadra holandarra. (L. Backhuysen-en oleoa, 1675, Louvre Museoa). Gaztañetak oso ongi ezagutzen zituen Holandako eraikuntza sistemak, baina hala ere, bere galiboak kopiatzen zituztela ikusi zuen Sortaldeko Indietarako haien untzietan.

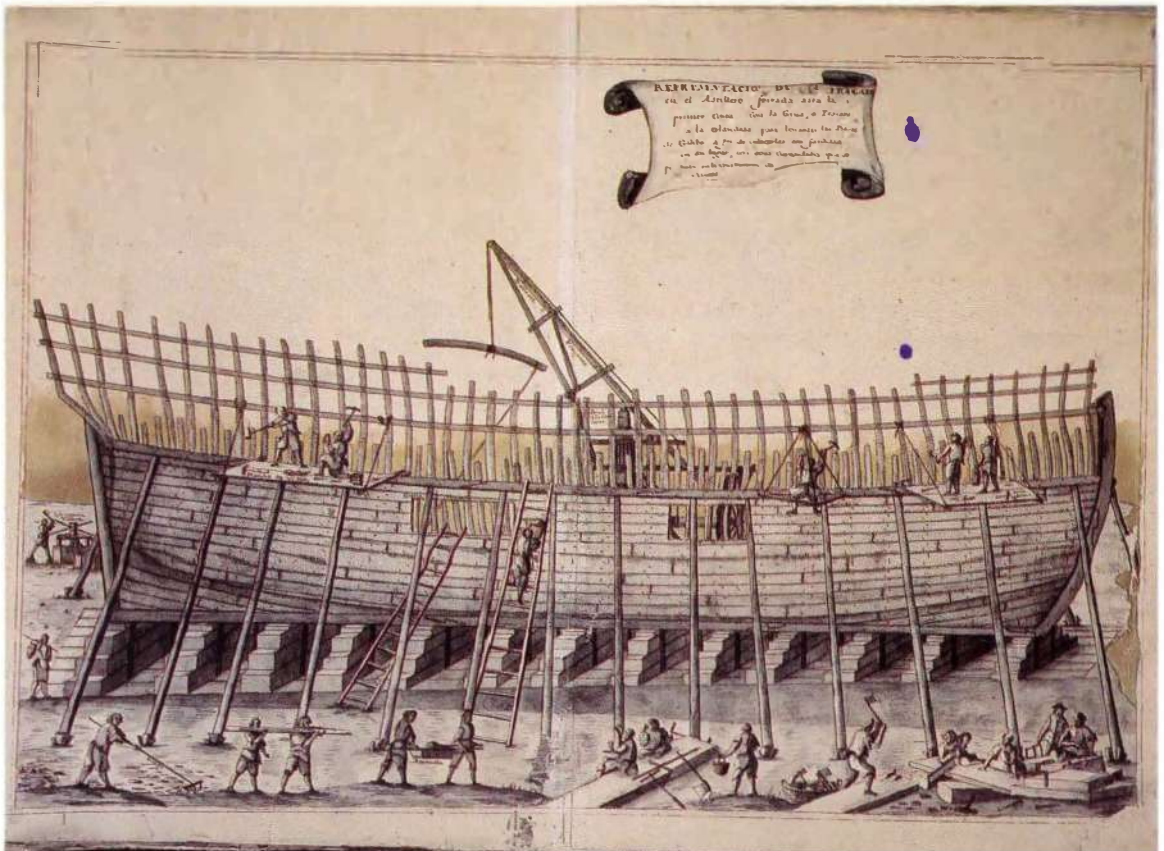
Escuadra holandesa de la Compañía de Indias. (Oleo de L. Backhuysen, 1675. Museo del Louvre). Gaztañeta, que conocía bien los sistemas constructivos holandeses, llegó a ver cómo éstos copiaban sus gálibos como modelo para sus navíos de las Indias Orientales.

katu behar zitzaizkien baldintzei erantzuteko.

XVII. mendeak esperientzien baliabide aberats eta bakarra eskaini zion Gaztañetari Untzi Arkitekturaren ematen ari zen lehen urrats haietan. Holanda, 1570etik ezkerro Espainiarekin zituen loturetan oinarri harturik, mende bat lehenago untxiak eta baleuntxiak inportatuz egin zuen bezala, untxi mota berriak asmatu, probatu eta eraiki zituen, egitura eta aparailu berriekin, bere itsas merkataritzatik ahalik eta etekinik handiena ateratzearren. Holanda izan zen garai hartan Europako iturburu nagusia eta handik edan zuten Ingalaterrak eta Frantziak. Lehenbizikoa, etsaien untxiak harrapatuz, haietatik ikasi eta kopiatzeko. Hala, gerrako untxia lerroan asmatu eta eraiki zuten 1653an, eta geroago fragata, Espainian inspiratuta Holandak eraiki zuen untxi mota batean oinarriturik. Holandak XVII. mende hasieran egindako

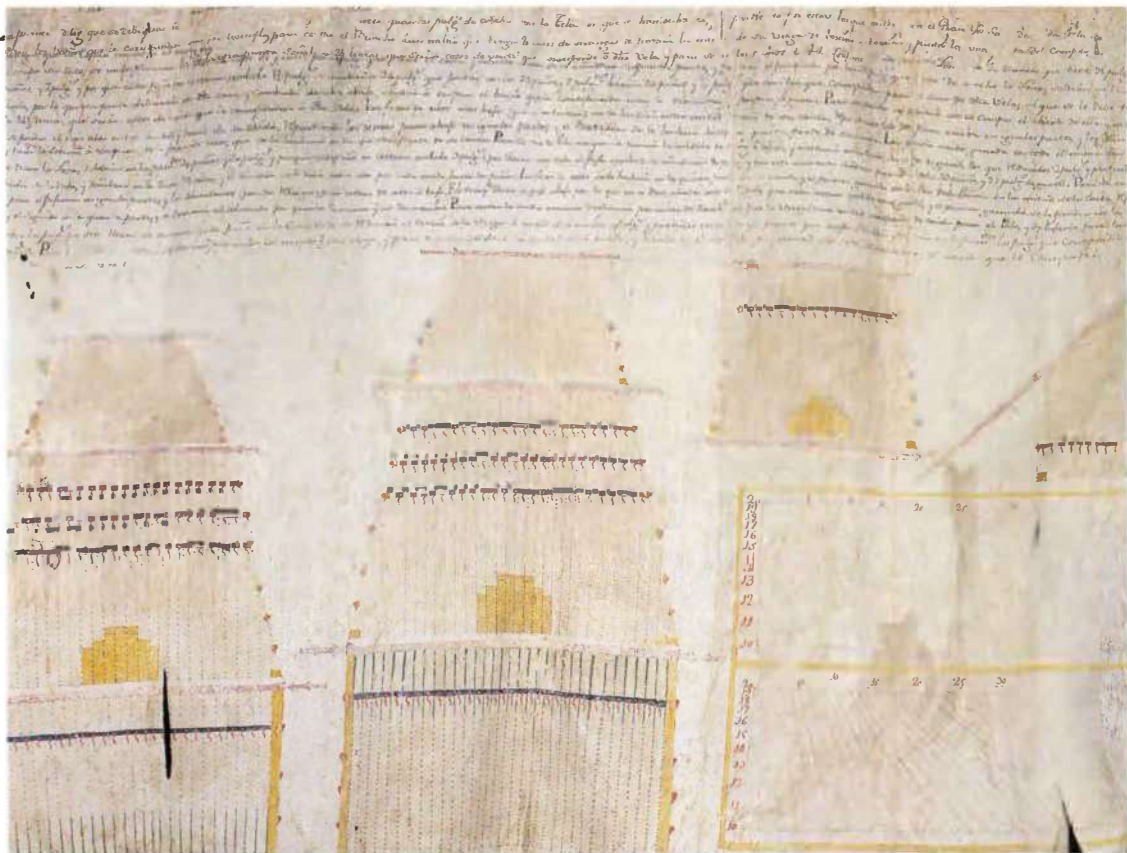
sarrolla nuevos tipos de barcos, con nuevas formas y aparejos, para sacar el mejor rendimiento de su comercio marítimo. Es la fuente donde beben las marinas de Inglaterra y de Francia. La primera, capturando naves enemigas que copia y traduce. Así, desarrolla el navío de combate en línea, en 1653, y la fragata, como elaboración de la que Holanda construye con la inspiración de España en 1627. A los desarrollos holandeses de la primera mitad del siglo les siguen los ensayos ingleses en busca de unas clases estables, que abocan a los navíos de 100, 90 y 70 cañones, este último, con dos puentes, a partir de la fragata holandesa de Dunkirke. Entretanto, Colbert produce en Francia el *Superb* que inspira a A. Deane en Inglaterra para construir su navío de 70.

Mientras, como si fuera ajena a este intercambio técnico, en España se conti-



Fragata baten eraikuntza. (Victoriako Markesaren albumetik, 1719-1756, Itsas Museoa, Madril).

Construcción de una fragata. (Album del Marqués de la Victoria, 1719-1756. Museo Naval, Madrid).



Bela taxukera hogei besabete emunezko untzi batena.
Gaztañetaren marrazkia (1720 aldera). Arrietakua etxeko bildumatik, Mutriku.

Trazado de velas para un navío de veinte codos de manga.
Dibujo de Gaztañeta (hacia 1720). Colección Casa Arrietakua, Mutriku.

aurrerapenen ondoren, ingelesek ere beren saioak egin zituzten untzi mota sendo egonkorak eraikitzeko, eta, hala, 100, 90 eta 70 kanoietako untziak sortu zituzten, azken hauek, bi zubirekin, eta Holandako Dunkirkeren fragatan zuena oinarri. Bienbitartean, Colbertek Superb untzia eraiki zuen Frantzian, eta hartatik ideia hartuta asmatu zuen Ingalaterran A. Deaneek 70eko bere untzia.

Bitartean, Espainian, aurreramendu eta berrikuntza tekniko haiei bizkar emanez, untzi eta galeoi zaharretan egiten ziren Indietara joan-etorriak itsasoz. Ez ziren untziak eraberritzen eta, Espainiako untziteriaren historian zehar ohitura denez, merkataritza untziak babesteko diseinatzen ziren armadakoak, ez etsaiari erasotzeko batailetan. Ingalaterrak 100 eta 80 kanoietako untziak egiten zituzten bitartean, Espainiakoak 60 eta 70ekoak erabiltzen ziren

núa resolviendo los problemas de su vital Carrera a las Indias con el mismo tipo de naos y galeones. Sólo se bajan las obras muertas. Pero, como ocurre en toda la historia naval hispana, los buques españoles se diseñan para defender a sus naos mercantes, y no para atacar al enemigo en batallas organizadas. Mientras Inglaterra construye navíos de 100 y 80 cañones, en España se usan, a lo más, de 60 y 70, y sólo se exceptúan las capitanas de la Armada que, con esfuerzos, llegan a 90 a finales del siglo XVII.

La obra de Gaztañeta en la Arquitectura Naval nos ha llegado en tres documentos: el manuscrito del «Arte de Fabricar Reales», de 1687-91; las «Proporciones de las Medidas Arregladas a la Construcción de un Bajel de Guerra de Sesenta Codos de Quilla...» de 1712; y las «Proporciones de las Medidas más Esen-

gehienez ere; Armadako untzi kapitanak ziren salbuespen bakarrak eta haiek ere nekez iristen dira 90 kanoi izatera XVII. mende bukaeran.

Hiru agiritan iritsi zaigu Untzi Arkitekturari buruzko Gaztañetaren obra: "Arte de Fabricar Reales" 1687-91ko eskuizkribua; "Proporciones de las Medidas Arregladas a la Construcción de un Bagel de Guerra de Sesenta Codos de Quilla..." 1712koa; eta "Proporciones de las Medidas más Esenciales para la Fábrica de Navíos y Fragatas..." 1720koa. Hiru eskuizkribu horien bidez antzeman daiteke Gaztañetaren filosofia untzi arkitekto gisa, eta izan zuen balioa ezagutu daiteke hala.

Izan zen marinela trebe eta zaildu gisa, ez zuen berrikuntzarik ez aldaketa sakonik sartu untzigintzan, baina bai arazoak konpondu. XVII. mende guztiko Espainiako untziek Untzi Arkitekturaren ezaugarri nabarmenak izan zituzten: batera etorri behar zuten horretan karga ahalmena eta abiadura; artilleria eta egonkortasuna; indarra eta arintasuna; eraginkortasuna eta erosotasuna; gutxi hondoratu eta eite garaia izan. Ezaugarri horien arabera, tajutu eta moldatu ziren garai hartan merkataritza untziak eta galeoiak, 1600ean untziak eraikitzen ziren zurgintzako teknika berberak erabiltzen zirelarik artean: planorik gabe, jobaltekin eta jenolekin, estekadurak eta txarrantzak gehituz pujen, garabien eta joben laguntzaz. Eragozpen horiei gehitu behar zaie untziak egiteko zegoen materialen eskasia. Eragozpen nagusia zura da, gero eta urrutia egotik ekarri behar dena.

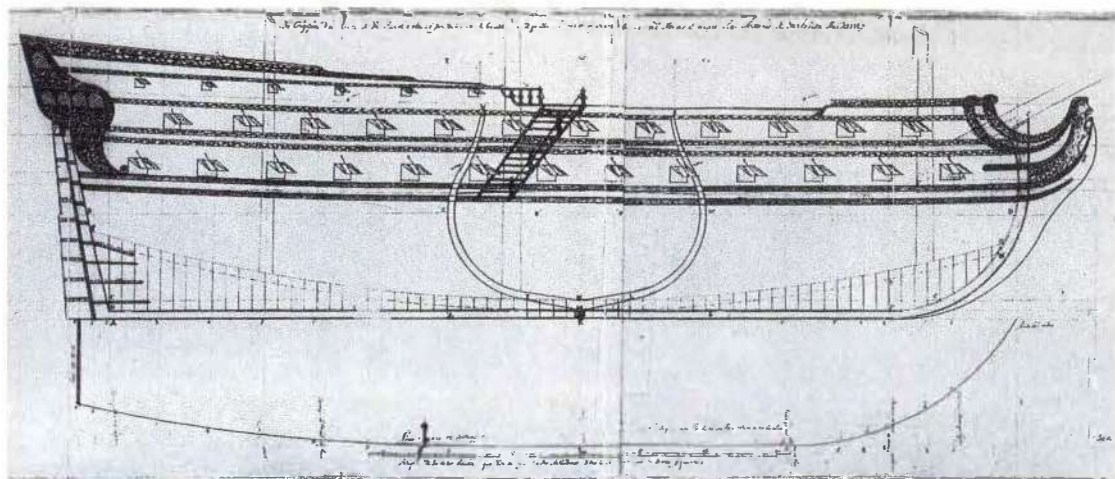
Gai hori hurbilenetik ukitu zuen lanean, gerrako untziak merkataritzako enproporzio eta galibo berberekoak egitea proposatu zuen Garrotek, eta holandesek Frantzia eta Ingalaterrarekin zeukaten konpetentzia galtzean (1664tik aurrera) utzi zuten untziak egiteko moduari heldu zion. Untzien hondorakoa gutxitzea eta errunen galiboak egitea ziren eredu. Gaztañetak erabaki zuen gerrako untziak luzeagoak egitea, itsasoan aiseago ibil zitezten, eta horrela merkataritza untzietatik bereizi zituen. Garrote barkuen kabida eta egonoreka handiagoaren bila zebilen, Gaztañeta, berriz, lastertasun handiagoaren eta gidatzeko erraztasun handiagoaren bila.

ciales para la Fábrica de Navíos y Fragatas...» de 1720. A través de estos tres textos se puede perfilar la filosofía de Gaztañeta como arquitecto naval, y podemos valorar su mérito.

La obra de Gaztañeta en la Arquitectura Naval no ha llegado en tres documentos: el manuscrito del «*Arte de Fabricar Reales*», de 1687-91; las «*Proporciones de las Medidas Arregladas a la Construcción de un Bagel de Guerra de Sesenta Codos de Quilla...*» de 1812; y las «*Proporciones de las Medidas más Esenciales para la Fábrica de Navíos y Fragatas...*» de 1720. A través de estos tres textos se puede perfilar la filosofía de Gaztañeta como arquitecto naval, y podemos valorar su mérito.

Como marino experimentado, no renueva ni revoluciona, pero sí resuelve problemas. Las naos españolas de todo el siglo XVII presentan un caso típico de la Arquitectura Naval: Deben conjugar en ellas la capacidad de carga y la velocidad; la artillería y la estabilidad; la fortaleza y la ligereza; la eficiencia velera y la comodidad en la mar; un calado pequeño y un porte grande. Estos requerimientos han ido conformando las naos mercantes y los galeones cuya fábrica sigue haciéndose con las mismas técnicas de carpintería que las naves de 1600: sin planos, con varenga y genol, añadiendo ligazones y barraganetes con ayuda de pujas, grúas y jobas. A estas dificultades se añade la carencia de materiales idóneos para las fábricas. El principal es la madera, que debe importarse cada vez de más lejos.

En la obra paralela más cercana, Garrote propone construir los navíos de guerra con las mismas proporciones y gálivos que los de comercio, siguiendo con ello la misma idea que había dejado a los holandeses fuera de la competencia naval con Francia e Inglaterra a partir de 1660. Junto con la limitación de calado, gobierna el gálivo la manga. Gaztañeta toma la decisión de alargar los navíos de guerra, y los diferencia de los mercantes, buscando una mejor nave-gabilidad. Mientras los navíos de Garrote buscan capacidad de carga y estabilidad, Gaztañeta persigue velocidad y maniobra.



60 gila besabeteko untzi baten diseinua, Gaztañetak egina 1712an (planta y proyecto de B. de Tinajero..., 1713). 1712. urteko Gaztañetaren forma plano modernoak ezagutzen diren lehenak dira Espainian.

Diseño de un navío de 60 codos de quilla realizado por Gaztañeta en 1712. (Planta y Proyecto de B. de Tinajero..., 1713). Los planos de Gaztañeta de 1712 son los primeros planos de formas modernos que se conocen en España.

Untzioletako untzi-diseinuak arrazionalizatu zituen Gaztañetak. Alde batetik, untziaren egitura eta forma aurrez egingdako diseinuaren eskalara egokitzea esijitu zuen: zureria, errazelak eta untzi-bizkarra. Untzia egin aurreko arazoak konponduta utziko zituen horrekin, eta untzi berdinak egitea lortuko zuen. Untzi osoaren diseinuak egingo zituen gainera, barrunbe nagusiez kanpokotiko lanak ere, lehen egile bakoitzak bere erara moldatzen zituenak, diseinu hartan sartuz: popako hegaletatik zurruinerako guztia bezala, brankako ateuskarrietatik mandiorakoa. Haren 1712ko diseinuak dira Espainiako autoreetan egitura modernoan egin izan ziren lehenengoak, eta ailegatu zaizkigun bakarrak; teknikaren aldetik, M.Denus-ek 1676an, Frantzia proposatu zituenak baino hobek gainera. Bestalde, untzia egiteko behar zen zurreria arrazionaltasunak eman ahal zezakeen adinako mehetasunera ekarri zuen, "honela gehiegizko karga kendu, baina mastarik ez zien gutxituko". Irtenbide hauen bila hogeita hamar urte geroago hasi ziren, Ingalaterran aurrena, Eta Frantzia gero.

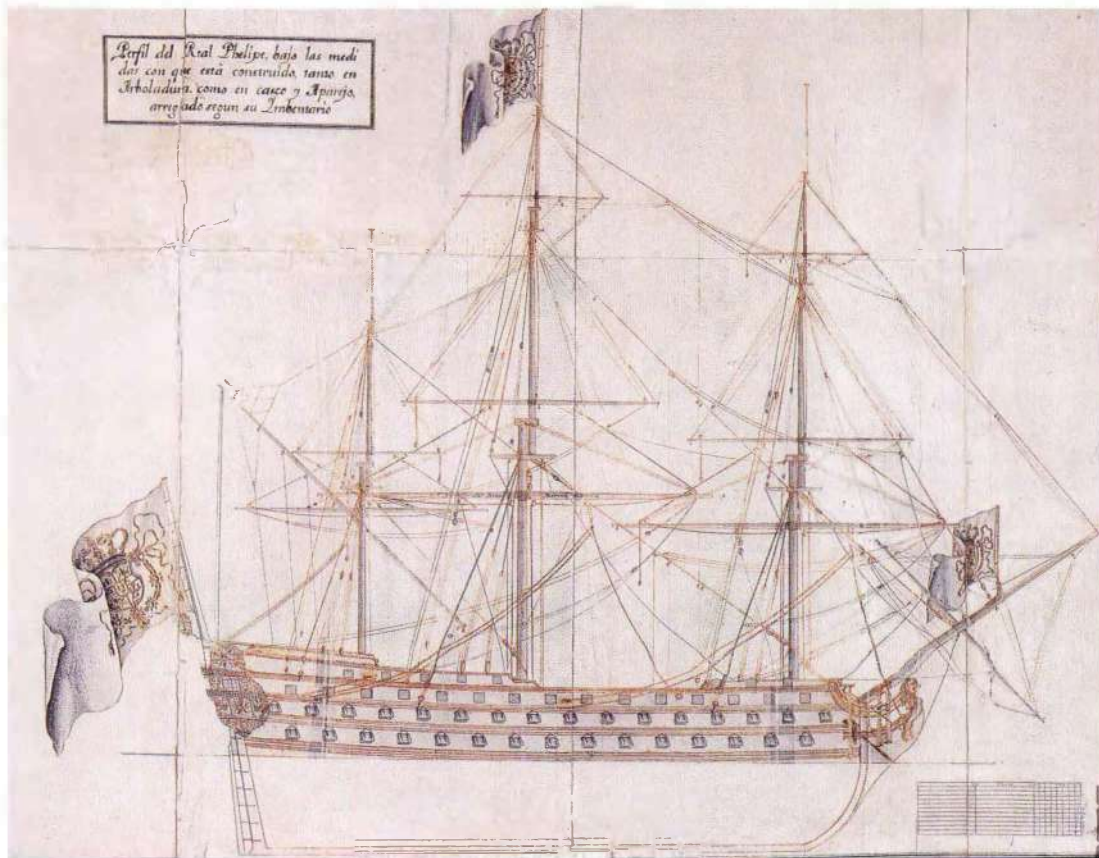
Itsasoak garrantzirik zuen nazioetan onartua zegoen, garai haietan, gilak mangan hiru halako izan behar zuela. Hiru masta jartzearena eta zingoa gutxitzearena

Gaztañeta racionaliza la fábrica del vaso en el astillero. Por una parte, somete las formas al trazado en planos a escala y previos de todas las líneas del vaso: cuadernas, raseles y cubiertas. Resuelve con ello el problema de definir exactamente las formas antes de la construcción, lo que va a permitir fabricar vasos iguales, sin las grandes desviaciones anteriores. Además, el plano que traza es para todo el vaso, incluyendo los extremos fuera de cuadras, que antes eran definidos por cada fabricante con sus formas: «de las aletas de popa hasta la maestra y desde el primer batiporte de proa hasta el redel o mura». Sus planos de 1712 son los primeros planos de formas modernos que han llegado a nosotros de autor español alguno, y mejoran técnicamente a los que propusiera M. Denys en Francia en 1676. Por otra parte, adelgaza racionalmente los grosores de las maderas de los vasos, dejándolos donde es necesario, «para que la gravedad de su peso no los azore, no carguen lastre y mantengan todos su árboles», treinta años antes de volver a buscar las mismas soluciones para nuestros navíos, primero en Inglaterra y luego en Francia.

En su época parece establecida en todas las naciones navales la proporción

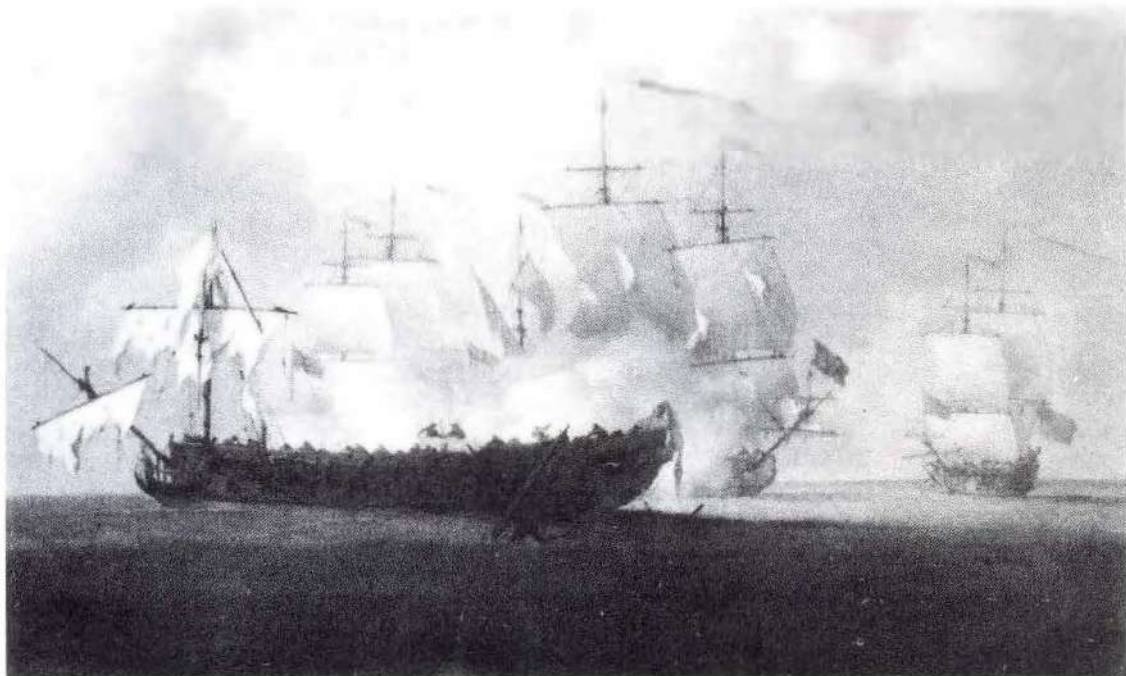
konponduta, beste parametro batzuek moldatzea besterik ez zitzaion geratzen Gaztañetari: egitura nagusiaren galiboa, untziaren luzera, poparen eta brankaren zorrotura, errazelaren progresioa eta poparen egitura besterik ez zitzaizkion geratzen. Puntu hauetan erakutsi zuen Gaztañetak itsasketa kontuan zeukan esperientzia, eta untziek itsasoan izaten dituzten gorabeheri buruz zenbat zekien. Untziak luzatzearen alde jokatu zuen Gaztañetak, eta gainerako nazioetan egiten zirenak baino luzeagoak egitera jo zuen. Alferrikako lanak gutxitzea eta itsasoan aiseago gidatzea ematen du untzia luzeak. Baina sendotasunik kendu gabe luzera handiago eman material onekin bakarrik eman liezaiekeen, eta hori egin zezakeen Espainiak, La Habana untzitegietan batez ere, edo Kantauriako fabriketan. Hezurdura nagusiak egi-

de quilla triple que la manga. Con el aparejo de tres palos y el calado limitado sólo le quedan a Gaztañeta unos pocos parámetros que tocar: el gálibo o forma de la maestra, la eslora, la proporción de lanzamientos de popa y de proa, la progresión de los raseles y la forma de la popa. Y en estos puntos es donde Gaztañeta demuestra su experiencia en la navegación y su conocimiento de cómo se comportan las naves en la mar. Gaztañeta apuesta decididamente por la eslora como base del diseño, y la aumenta por encima de lo que es habitual en los demás países. Un navío más largo permite bajar las obras muertas, y facilita el gobierno en la mar. Sin embargo, con mayor eslora sólo se puede fabricar con buenos materiales que le den fortaleza al navío, como lo puede España, sobre



Real Felipe izeneko untziairen eitea, 114 kanoiatako untzia, Cipriano Autrán-en arabera eraikia, Gaztañetaren proportzioei jarraituz. (Itsas Museoa, Madril).

Perfil del Real Felipe, navío de 114 cañones construido según traza de Cipriano Autrán siguiendo las proporciones de Gaztañeta. (Museo Naval, Madrid).



Ingelesek Princesa atxilo hartzen dute 1740an. (Peter Monamy-ren kuadroa. Greenwich. Hospital Collection).
 Untzi honen eraikuntzak eragin handia izan zuen ingelesentzizintzan.

Captura del *Princesa* por los ingleses, en 1740. (Cuadro de Peter Monamy. Greenwich Hospital Collection).
 El diseño de este navío tuvo una considerable influencia sobre la construcción naval inglesa.

teko 1685ean jarri ziren ereduak erabili zituen, obaloaren galiboari bi zirkuluren egitura eman zien, eta untziairen gainontzeko saihetsei zirkulu formako arkuarena.

Lasta kargatu beharrik eta hobetu beharrik ez zeukaten untziak egitea lortu zuen horrela. Segurtasun eta iraupen handiko untziak, azkarrak, kabida handikoak eta atze-aurre zorrotzekoak egitea lortu zuen. Untziak itsasoan mugitzeko izaten dituen arazoei irtenbiderik egokiena emateko egitura aurkitu zuen: ura ondo ebaki, baina gehiegi hondoratu gabe eta itsasoari kontra egin beharrik gabe, erorialdian pausa hartuz eta ura lema aldera bidaliz.

Gaztañetaren untziak beste nazioetakoak baino sendoagoak izan ziren bere garaian. Gaztañetaren diseinuen arabera Aufran-ek egin zuen "Real Felipek", argi erakutsi zuen 1744ko Sizie lurmuturreko batailan zuen bikaintasuna; eta arrazoi beragaitik, ona zelako atxitu zuten lau urte lehenago "El Princesa". Ondo arakatu ondoren eredutzat hartu eta kopia egin zuten ingelesak T.Slade-ko untzirik onenak

todo en su astillero de La Habana, o con unas fábricas fuertes como las del Cantábrico. Conserva el gálibo del óvalo de doble círculo que se estableciera en 1685 para la maestra, y desarrolla los gálibos de las demás cuadernas con arcos circulares.

Con sus formas, Gaztañeta consigue navíos que no necesitan embonarse, ni cargar lastre. Son navíos «seguros, de gran aguante, nada perezosos y con bastante buque, con dos tercios centrales de gran sustentación y extremos finos». Traduce en sus formas las necesarias para un excelente comportamiento en la mar: «cortar las aguas, no sumergirse y oponerse a la mar, descansar en las caídas y llevar las aguas al timón».

Los navíos de Gaztañeta resultaron más fuertes que los de las otras naciones de su tiempo. El *Real Felipe*, construido por Aufran siguiendo a Gaztañeta, probó su excelencia en la batalla del cabo Sicié en 1744, y cuatro años antes fue apresado por la misma razón el *Princesa*. Es-

egiteko, 1746an Royal George eta 1765ean Victory, esate baterako. Hor ikusten da Espainiako sistema hobea zela ingelesena baino; Ingalaterrako untxiek Jorge Juan bat hainbeste txunditza ez zetorren haiek hobea izatetik, itsas-gizon trebeen esku ibiltzetik baizik. Hain zuzen ere, Princesa untxiaren eta 1744ko "Establishments"-en harrapatu zituzten 74 frantses untxien abantailak Anson-ek hala aholkutu zituzte-lako hartu zituzten. 1750az gero Ingalaterratik etorri ziren untxigileek, beraz, zenbait zehaztasun baino ez zizkien erakutsi Espainiako diseinulari trebeei.

Gaztañetaren 1712ko eta 1720ko untxi diseinuak hobea ziren 1697an Cornelis van IJk-ek Holandan, 1711an Sutherland-ek Ingalaterran eta 1746an Bouguer-ek Frantzia diseinatu zituztenak baino, eta 1758an Duhamel de Monceau-k egin zituzten ere aurreratu egin zitzaizkien. Lord Collingwood-ek "a Spanish perfection" hitzekin deskribatzen duen Santa Anaren eredu dira nolazbait. La Habanan egin zen 60 kanoiko San Fernandori buruz esan izan da, mende bat geroago, helizea asmatu zen arte egin izan ziren untxien eredu izan zirela.

Mutrikuko arkitekto famatua hil zenean (1728an Madrilen) egin ziren Frantzia bi zubikoak, eta urte berean uretarratu zen Ingalaterran azkenurreko 100 kanoikoa. Martxan jarrita utzi zuen Gaztañetak Espainiako untxigintzaren aurrerabidea.

tudiado y copiado por los ingleses, fue la base de los navíos de primera clase de T. Slade, como el *Royal George* de 1746 y el propio *Victory* de 1765. Representan una clara demostración de la superioridad del sistema español sobre el inglés, por lo que debe aclararse aquí que la ventaja de los navíos ingleses que encandilara a Jorge Juan no acreditaba a su construcción sino a la eficacia de sus mandos en la mar. De hecho, Inglaterra sólo pudo incorporar las lecciones sacadas del *Princesa* y de los 74 franceses apresados en las «Establishments» de 1744, por la recomendación de Anson. Por tanto, los constructores que vinieron de Inglaterra después de 1750 sólo aportaron su pericia como tales a los expertos diseños españoles.

Las obras de Gaztañeta de 1712 y 1720 definen un tipo de navío que supera a los descritos por Cornelis van IJk en Holanda en 1697 y a los de Sutherland en Inglaterra, en 1711, y a los franceses de Bouguer, en 1746, y se adelanta a los de Duhamel de Monceau, en 1752. Son los progenitores de los navíos españoles que despiertan la admiración de Lord Collingwood cuando describe al *Santa Ana* como «a Spanish perfection». Del *San Fernando*, de 60 cañones, construido en La Habana, se afirma que sus líneas finas y currentiformes son las trazas que se aceptan y se mantienen como referencia hasta la adopción de la hélice, un siglo más tarde.

Cuando este insigne arquitecto naval de Motrico muere, en Madrid, en 1728, Francia construye sus dos-puentes e Inglaterra bota su penúltimo navío de 100 cañones antes de seguir las proporciones que aquél diseñara. Gaztañeta deja en marcha la recuperación de la construcción naval española.

**GAZTAÑETAREN BIZITZA
ETA LANA: HURBILTZE SAIOA**

**APROXIMACION A LA
VIDA Y OBRA DE GAZTAÑETA**

Cruz Apestegui

GAZTAÑETAREN BIZITZA ETA LANA: HURBILTZE SAIOA

SARRERA

Austriatarren errege aldian, merkataritza sistema Amerika eta metropoliaren arteko komunikazio bide batean oinarritua zegoen. Ezinbestekoa gertatzen zen bide horri zabalik eustea, dirua nahi bazen, etengabeko gerra eta liskarretan sartuak bait zeuden Europan mende zituzten eskualdeak loturik mantentzeko, eta horretan joaten zen dirutza iharagarria zen.

Amerikatik zetozen aberastasun handien berria zabaldu zenean, beste herri batzuren irrika piztu zen, eta ondorioz piratak eta korsuak sortu ziren.

Hori dela eta, ahalegina kalte txikienak jasateko, pentsatu zen taldetan ibili behar zela itsasoan, hots, hainbat untzi batera, eta elkarren artean ez legua bateko tartea baino handiagorekin. Merkataritza untzien taldeari "flota" deitzen zitzaion, eta hari "kontu egiten" zihoazten untziei, berriz, "armada". Azken hauetan, sarri itzul bidaietan zilarra untziratu ohi zen.

Batzuen eta besteen arteko ezberdintasuna izan ohi zen kanoi kopuruarena: flotakoek ez bait zuten bat ere lehen baterian, eta "armada"koetan, berriz, galeoien terriotako guarnizioak untziratzen zituzten.

Bi joan-etorri antolatzen dira aldian-behingoak 1561etik aurrera eta 1598tik aurrera "Carrera de Indias" izenarekin

APROXIMACION A LA VIDA Y OBRA DE GAZTAÑETA

INTRODUCCION

El sistema comercial durante el reinado de los Austrias, estaba basado en el mantenimiento de una línea de comunicación entre América y la metrópoli. Resultaba imprescindible mantener abierta esta línea, que aportaba los recursos económicos necesarios, para sufragar los enormes gastos que suponían las continuas guerras en que se veía implicada la Corona, con el fin de mantener sus posesiones en Europa.

Las noticias, sobre las enormes riquezas procedentes de América, desataron la codicia de otros países y dieron origen a la aparición de piratas y corsarios.

Para disminuir al máximo los daños, se impuso que la navegación a Indias se realizara en flotas, navegando las embarcaciones juntas, con una separación entre ellas que no debía ser mayor de una legua. Al conjunto de los buques de comercio se les llamaba «flota», y al conjunto de los navíos que iban «en su conserva», «armada». En estos últimos, y durante el viaje de vuelta, frecuentemente se embarcaba la plata.

Las diferencias existentes entre unos y otros, estaban, en el número de cañones y, especialmente, en que los de flota carecían de ellos en la primera batería.

ezagutzen da, den-dena Sevillako Kontratazio Etxeak antolatuta.

Horregatik, Sanlúcar de Barramedako eta San Juan de Uluako barraren barrenak igaro ahal izateko erruna murriztu behar izan zen 18 besabetera, eta untzi kakovetza 500 tonatara. 1690ean eta zaboreria zela medio itxia gelditu zen Sanlúcar de Barramedako barra, hori dela eta zainpea Sevillatik Cadizera pasa zen.

Hasiera batean, floten bidaiak Sanlúcartik Kanarietara zihoan, 10 bat egun, han urketa egin eta Santo Domingo, 25 egun. Han bitan banatzen ziren, batzuk, "Nueva España" izena hartzen zutenak, San Juan de Ulua zihoazten, besteak, "Tierra Firme" izena hartuta, Indietako Kartagenara.

Ondoren flotak lotuak geratzen ziren itzul bidaiarako zain. Behin gertu zeudenean, La Habana igo eta segidan iparraldera buruz Azoretaraino, bertan zuten zain "Indietako Karreraren zaingoa" egiten zuten Armada.

Mexikoko Golkoa zaintzeko "Haizaldeko Armada" zegoen, eta laguntzaile gisa ibiltzen zituen untzi-lehorzain batzuk korsoek errespetatzeko moduan, gaztigatze lana ere egiten zutenak.

Estatuak aparte, Ozeanoko Armadarekin ere kontaktatzen zuten, Cadizekoa, itsasoan menpekotasuna mantentzeko prest egon behar zuena. Eskuadrak eskualdeko osatuak zeuden: Gipuzkoa, Bizkaia, Kantabria... eta untzien porteei orohar 700 tonatik gora egiten zuten 60 kanoiekin, 1500etara ere ailegatuz 90 kanoiekin.

También se diferenciaban en que en los de «armada», iban embarcadas guarniciones del tercio de galeones.

Desde 1561, se establecen dos salidas periódicas y en 1598 se le da el nombre de «Carrera de Indias», controlado todo ello por la Casa de Contratación de Sevilla.

Para poder remontar los bajos de la barra de Sanlúcar de Barrameda y San Juan de Ulúa, se limitara la manga de los galeones a 18 codos y su arqueo a 500 toneladas. En 1690, debido a la dejadez y falta de recursos, quedó cegada la barra de Sanlúcar de Barrameda, por lo que el control se trasladó de Sevilla a Cádiz.

El viaje de las flotas era inicialmente de Sanlúcar a Canarias, donde hacían la aguada, tardando unos 10 días y de allí a Santo Domingo, tardando unos 25 días. Allí se separaban en dos, una que se dirigía a San Juan de Ulúa, llamada de «Nueva España», y otra llamada de «Tierra Firme», que se dirigía a Cartagena de Indias.

Después, las flotas quedaban amarradas hasta el viaje de regreso. Una vez preparadas, subían a La Habana y a continuación hacia el norte llegando a las Azores, donde les esperaba la Armada de la «Guarda de la Carrera de Indias».

Para el control del Golfo de México, estaba la «Armada de Barlovento» que habitualmente era auxiliada por guardacostas asentados por particulares con patente de corso, que también hacían las veces de navíos de aviso.

El Estado contaba además con la Armada del Mar Océano, con base en Cádiz, encargada de mantener el dominio de la mar. Estaba formada por escuadras regionales (Guipúzcoa, Vizcaya, Cantabria...) y los portes de sus navíos excedían normalmente de las 700 toneladas con 60 cañones, hasta llegar a las 1.500 con 90 cañones.

KOSMOGRAFO ETA ITSAS-IBILTARI

XVII. mendearen erdi aldera, Mutrikuko herriak itsasorako isuri nabarmena du. Bertan bataiatua izan zen Antonio Gaztañeta, 1656an abuztuaren 11an.

Itsasoarekin lotura handiak zituen familia baten barruan jaio zen. XVII. mendearen hasieratik bertatik aitaren aldeko familiak lan handia egin zuen itsas merkataritzan, untxi propioak eskainita Indietako Karrerarako.

Amaren aldetik, berriz, Yturribalzagatarrak balearen arrantzan eta animalia handi honen komertzializazioan aurrera ibili ziren arras, XVI. mendetik aurrera behinik behin. Eta XVIII. mendean zehar merkataritza ekinbide handia aurrera eramane zuten Cadizen.

Bizitzako lehen 12 urteak herrian eman zituen, amaren ondoan, eta ondoren Erregeren galeoi batean itsasoratu zen. Hor hasi zen gure historiako marinelik garrantzitsuenetako baten lanbidea. Haren bokazioa izan zen, haren irrika, eta lanbide hartan jaso zuen osperik handiena.

“...desde la edad de doce años salí a correr fortuna sobre las ondas del Océano, y mis Cátedras han sido continuamente sus anchorísimos golfos, mis maestros las voces horrorosas de sus soberbias olas, y silbos de sus impetuosos vientos. Considera ahora, qué retórica pudiera haber aprendido de estas escuelas y con estos maestros, y si la pasión no me engaña me atrevo a decir, que la falta de retórica podrá supir la justificación de sus operaciones, siendo estas dedicadas para la navegación, aviéndolas escrito un profesor suyo, y discípulo de las mismas Cátedras donde se hubieren de ejecutar estas proposiciones.”

COSMOGRAFO Y NAVEGANTE

A mediados del siglo XVII, la villa de Motrico es un lugar de considerable proyección marítima. El 11 de Agosto de 1656, fue bautizado en esta villa Antonio de Gaztañeta.



Gaztañetatarren ezkutua, Antonio Gaztañeta Iturribalzagaren noblezia azalpena, 1702. (Arrietakua etzeko bildumatik, Mutriku).

Escudo de los Gaztañeta. Ejecutoria de nobleza de Antonio de Gaztañeta e Iturribalzaga, 1702. (Colección Casa Arrietakua, Mutriku).



Iturrizalgatarren ezkutua. Antonio Gaztañeta Iturrizalgagaren noblezia azalpena, 1702. (Arrietakua etxeko bildumatik, Mutriku).

Escudo de los Iturrizalgaga. Ejecutoria de nobleza de Antonio de Gaztañeta e Iturrizalgaga, 1702. (Colección Casa Arrietakua, Mutriku).

Berehala izan zuen aukerarik zekienaren berri erakusteko, 16 urte zituela aita hil bait zitzaion gatziguntzi barruan Veracruz, eta bere kargu izango da untzia Pasaiaraino ekarriko zuen ibilbidea antolatzea.

Erregeren aginduz, 1684ean Itsas Ozeanoko Armadan zerbitzera pasa zen pilotu karguarekin. Urte hartarako, eginak zituen untzi soltetan, flotetan eta galeoietan bi bidaia Buenos Airesera, bost Tierra Firmera eta lau Nueva Españara.

Handik bi urtera Armadako Pilotu Nagusi kargua ematen diote, Itsas Kapi-

Había nacido en el seno de una familia muy vinculada a la mar. Ya desde comienzos del S. XVII, la familia de su padre Francisco de Gaztañeta, desarrolló una notable actividad comercial aportando sus barcos para la Carrera de Indias.

Por línea materna, –Los Iturrizalgaga– formaba parte de una familia con larga tradición en la industria ballenera que a lo largo del siglo XVIII desarrolló actividades comerciales en Cádiz.

Vivió los primeros 12 años de su vida en Motrico bajo el cuidado de su madre, y posteriormente embarcó en un galeón del Rey. Comenzó aquí la carrera de uno de los navegantes más importantes de nuestra historia. Fue su verdadera vocación, su pasión y fuente de sus mayores éxitos profesionales.

El prólogo de su libro *Norte de la Navegación hallado por el Cuadrante de Reducción*, incluye alguna información autobiográfica:

«...desde la edad de doce años salí a correr fortuna sobre las ondas del Océano, y mis Cátedras han sido continuamente sus anchorísimos golfos, mis maestros las voces horribosas de sus soberbias olas, y silbos de sus impetuosos vientos. Considera ahora, qué retórica pudiera haber aprendido de estas escuelas y con estos maestros, y si la pasión no me engaña me atrevo a decir, que la falta de retórica podrá suplir la justificación de sus operaciones, siendo éstas dedicadas para la navegación, aviéndolas escrito un profesor suyo, y discípulo de las mismas Cátedras donde se hubieren de ejecutar estas proporciones».

Pronto tuvo la oportunidad de poner en prueba su capacidad, pues a la edad de 16 años, estando embarcado en un navío de aviso, fallece su padre en

Norte de navegación hallado por el cuadrante de reducción Gaztañetaren liburuaren portada, 1692an argitaratua, Matias Arteagaren grabatuekin. Barreanean, Gipuzkoako eta Mutrikuko ezkutua ageri dira.

Portada del Norte de la Navegación hallado por el cuadrante de reducción, libro de Gaztañeta editado en 1692 con grabados de Matias Arteaga. En la parte inferior pueden observarse los escudos de Gipuzkoa y Mutriku.



NORTE
DE LA NAVEGACION
HALLADO
POREL QVADRANTE
DEREDVCCION.

Q. ofrece y dedica ael S. D. D.
Andres de Ibarburu, y Galdona.
Maestre: escuela Dignidad. y Canongado
nigo dela S. Ylesia Metropolitana.
y Patriarcal de Seuilla.

EL Capitan
D. Antonio de Castañeta, Yturri balzaga.
Piloto maior dela Real Armada
del mar Oceano.

Mathias Bruga. f.

tain graduarekin, hari zegokion itsas ibilbide guztiak egitea, eta hil arte ez du kargu hori utziko.

Colindres-era aldatzen da 1685ean, Capitana Real izeneko untiaren eraikuntza gertutik segitzeko xedez, eta itsas ekin-tza guztiak bukatzen zaizkio 1691ra arte. Urte horretan untzia zerbitzuan sartzen dute eta Cadizera aldatzen da orduan.

“Norte de la Navegación”

1696ean “Norte de la Navegación hallado por el Cuadrante de Reducción” liburua argitaratzen du. Blondel de Saint-Aubin frantsesak urte batzuk lehenago argitaratutako beste liburu batean du oinarria, bertan kuadrantearen aukera praktikoa aztertzen ditu, haren erabilera Itsasoko Errege Armadan sartuz.

Liburua Juan Francisco de Blasek, inprimatzaile nagusiak, inprimatua da, baimena argitaratzeko 1692ko abuztuaren 29koa du. Eskaitza D. Andres de Ybarburu eta Galdonarentzat da, Eskola-maisu dignitate eta Sevillako eliza metropolitano eta patriarkaleko kanonigo; 644 marabeditan tasatu zuten.

Haren helburua zera zen: “...instruir con breve y clara explicación en nuestro idioma español las reglas de navegación, arte que tanto se ejercita, y con tanto peligro se ignora”.

Bi zati egiten du liburuan; aurrenekoan kuadrantearen erabilera azaltzen da, “urrezkoa” deitu zioten, eragiketak orokorrak zirelako eta emaitza erraz ateratzen zelako, bertan azaltzen dira berebat: karta lauak, triangeluen erresoluzioa, rektulinioak, lauak eta itsas orratzaren bariazioa zuzentzeko erregelak.

Bigarren zatian, lehen zatiko erregelak azaltzen ditu, gradu hazkorren legearen arabera paraleloen murriztea, eta, azkenik, haren aburuz itsasoan ibiltzeko zer behar den, hura erasten du.

Azalpenak ongi argitzeko asmoz, liburua etsenpluz eta marrazkiz bete dago. Korrikina nola egin eta nola erabili azaltzen du, legua eta milia neurriak definitzen ditu, eta izarren arabera itsasketa ondoren, gerora horren baliagarri izango zaion teknika, bide batez esanda.

Veracruz y se encargará de dirigir la derrota del navío rumbo a Pasajes.

En 1684, a la edad de 28 años, pasa a servir en la Armada del Mar Océano, con el nombramiento de piloto. Para este año, había realizado en navíos sueltos, flotas y galeones, dos viajes a Buenos Aires, cinco a Tierra Firme y cuatro a Nueva España.

A los dos años, se le otorga el título de Piloto Mayor de la Armada, con el grado de Capitán de Mar, encargándose de la elaboración de todas las derrotas, cargo que no abandonó hasta la fecha de su muerte.

Se traslada a Colindres en 1687, con la finalidad de seguir el desarrollo de la construcción de la Capitana Real y sus actividades marineras cesan por un período que abarca hasta 1691, en que puesto el barco en servicio, traslada su residencia a Cádiz.

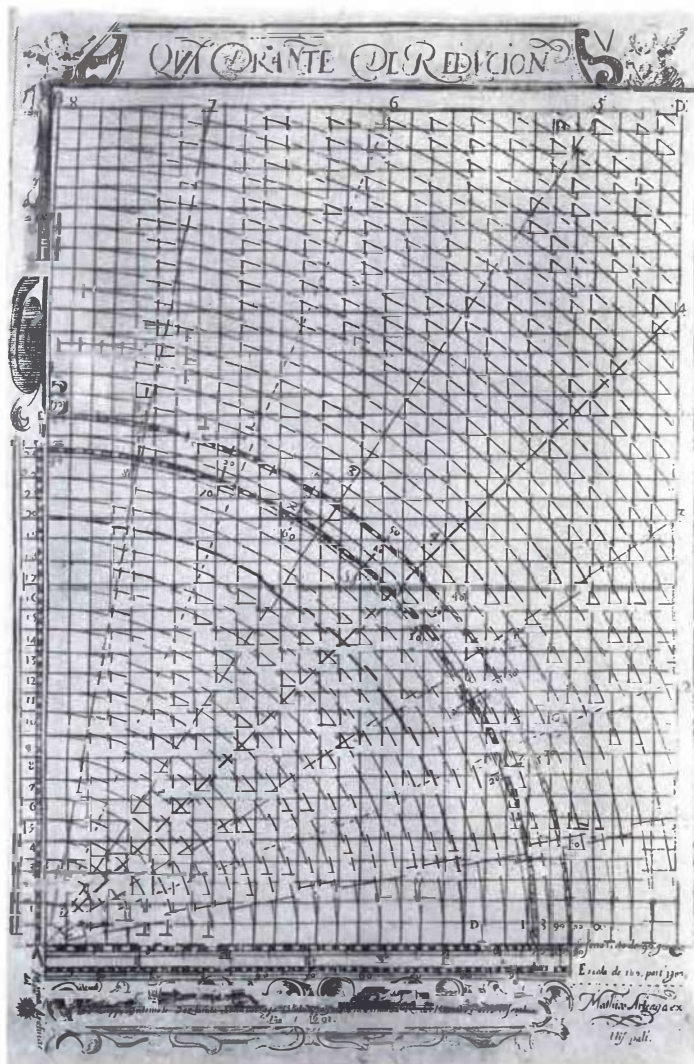
Norte de la Navegación

En 1696, publica en Sevilla su obra *Norte de la Navegación hallado por el Cuadrante de Reducción*. Con esta obra -inspirada en la publicada años antes por el francés Blondel de Saint-Aubin-, estudia las posibilidades prácticas del cuadrante contribuyendo a la generalización de su uso en la náutica española.

El libro está impreso por Juan Francisco de Blas, con autorización del 29 de Agosto de 1692. Está dedicado a Andrés de Ybarburu y Galdona, Maestro-escuela, dignidad y canónigo de la Iglesia Metropolitana y Patriarcal de Sevilla, y fue tasada en 644 maravedís.

Su objetivo era «...instruir con breve y clara explicación en nuestro idioma español la reglas de la navegación, ante que tanto se ejercita, y con tan gran peligro se ignora».

Divide la obra en dos partes, la primera explica la fábrica del cuadrante, llamado «dorado», por lo general de sus operaciones y fácil resolución, los principios de la navegación y sus reglas, las cartas planas, la resolución de triángulos



Erredukzio kuadrantea, Norte de la Navegación-etik. Gaztañetaren lan horrek tresnaren erabilera erabatekoa ekarri zuen Espainian.

Cuadrante de reducción según el Norte de Navegación. Esta obra de Gaztañeta condujo al empleo generalizado de dicho instrumento en España.

Liburua ikusita, garbi dago Gaztañetaren formazioa neurri handi batean praktikoa izan bazen ere, ederki asko zekiela matematikaren berri, geometria, trigonometria eta beste zientzia laguntzaileak, denetatik irakatsi bait zioten, guztiak baliatzen zituen.

Hurrengo urtean, beste liburu bat ematen du argitara: "Cuadrante Geométrico Universal para la Navegación a lo Plano, aplicado al arte de navegar". Ez zaigu liburu horren alerik heldu bat ere, honen berri D. Cesáreo Fernandez Durori esker dakigu.

Napolesetik Espainia aldera zetorren eskudra salbatu zuen Frantsesarekin topo

rectilíneos y planos, y reglas para corregir la variación de la aguja náutica.

En la segunda, explica las reglas de la primera parte, la reducción de los paralelos, según la regla de los grados crecientes, y finalmente añade lo que le parece más necesario para la navegación.

El libro está lleno de ejemplos y dibujos que aclaran las explicaciones. Explica también la construcción y el empleo de la corredera, define la legua y la milla, y la navegación por las estrellas que tan útil le resultará posteriormente.

A la vista del libro, resulta indudable que, aunque su formación parece haber sido eminentemente práctica, Gaztañeta

silen deskribapena zehartzuz Komisario eta kosmografo portugesak burutu zituztenak Gaztelakoekin Badajozen bilera egin eta”.

1700ean untzi-talde bat antolatu zen Cadizeko badiatik aterako zena Pedro Fernandez Navarrete buru zutela eta Gaztañeta Pilotu Nagusi. Eskuadraren helburua eskoziarrak Dariengo Golkotik (Panama) botatzea, han jarria baitzuten egoitza eta egonlekua bigarren aldiz ordurako.

Ahaleginak ez ziren beharrezkoak izan, beste erremediorik ez zutela eta aldegin zuten eskoziarrek lurraldeak libre utzita. Negoziazio diplomatikoen eraginez, Jamaikako gobernariak espediziokoei hornidura eta bestelakoak ukatzeko agindua jaso zuen, eta piratak gogor jazartzeko, agindu haiek argitara eman ziren eta Dariengo konpainia lur jota geratu zen.



“Brasilgo deskripzioa. Gradu hazkorren maparen kopia egiazkoa, zeina aurkitzen dugun egiantzekoena lurren benetako kokaera kontutan hartuta” Gaztañetaren mapa, 1696. Bilduma partikularra.

“Descripción del Brasil. Copia verdadera de la carta de grados crecientes que es la que hallamos ser la más llegada a la verdadera situación de las tierras”. Mapa de Gaztañeta, 1696. Colección particular.



Ekinozioko ordularia, segurasko Gaztañetarena izan zena. (Arrietakua etxeko bildumatik, Mutriku).

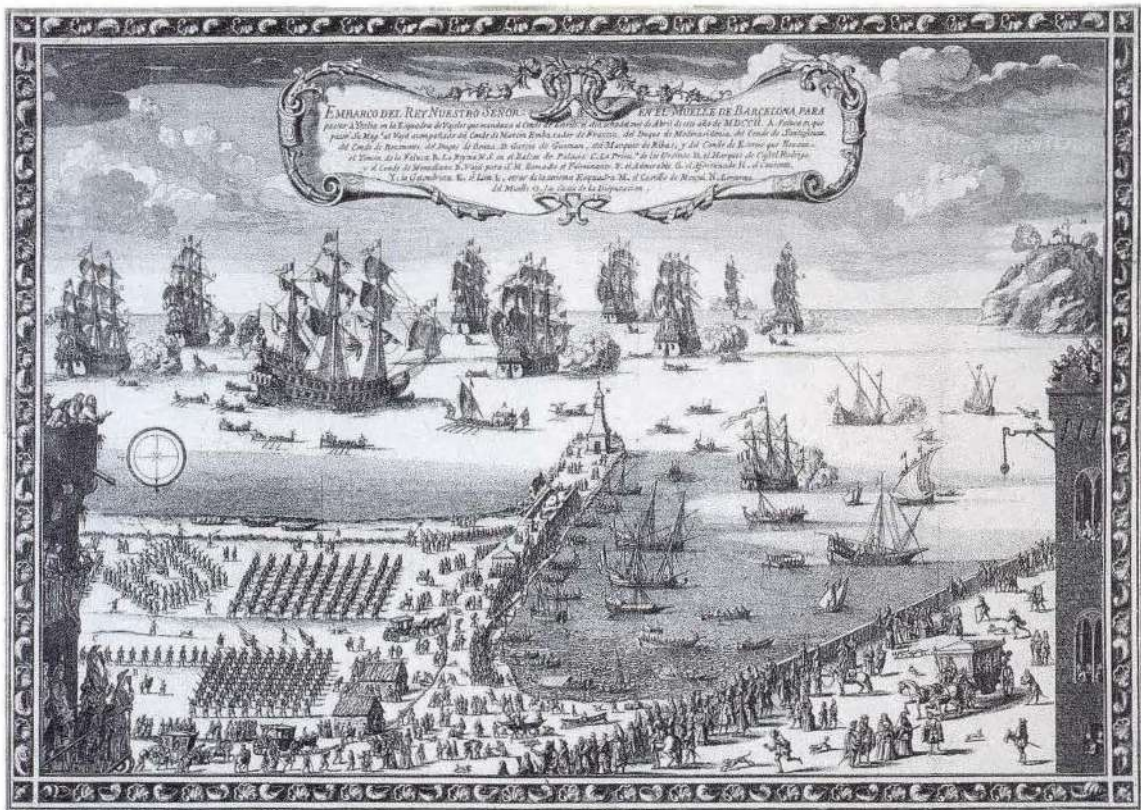
Reloj equinocial que probablemente perteneció a Gaztañeta. (Colección Casa Arrietakua, Mutriku).

son posteriores a la derrota de La Hogue (1693).

El Rey le premió con el título de Capitán de Mar y Guerra de la *Capitana Real* y navegó gobernándola en unión con los aliados Holandeses e Ingleses en el Mediterráneo. A su regreso fue premiado sucesivamente con los títulos de Almirante y más tarde el de Almirante Real.

En 1696 viaja a Canarias con una escuadra como almirante. También participa en las Juntas de Cosmógrafos reunidas en Badajoz, con el fin de delimitar las áreas de influencia de España y Portugal en las costas de Brasil. De ellas, se conservan tres mapas, dibujados por Gaztañeta, en tinta y acuarela sobre papel, con la *Descripción del Brasil que presentaron los comisarios y cosmógrafos portugueses en la Junta que hicieron en Badajoz con los Castellanos*.

A mediados de Julio de 1700, salió de la bahía de Cádiz, una escuadra bajo el mando de Pedro Fernández de Navarrete y en la que Gaztañeta viaja como piloto mayor, para expulsar a los escoceses que por segunda vez intentaban establecerse en el Darién (Panamá).



Felipe V.aren untziratzea Bartzelonan, Italiarako bidaia egiteko. (Berterlam-en grabatua, XVIII. mendea, Itsas Museoa, Madril). Gaztañetak antolatu zuen espedizio hori, 3.000 gizon untziratzu bederatzi egunetan.

Embarque en Barcelona de Felipe V con destino a Italia. (Grabado de Berterlam, siglo XVIII. Museo Naval, Madrid). Esta expedición fue organizada por Gaztañeta, embarcando 3.000 hombres en nueve días.

Fernandez Navarretearen espedizioa 1701eko otsailaren 6an itzuli zen Espainiara, eta urte hartan berean Gaztañetak hartu zuen kargua bederatzi egunen buruan, 3000 arma-gizon Napolesera eramango zituen eskudra bat antolatzekoa.

1702an Kantabriako untxiolen Superintendente Orokorra izendatu zuten. Hurrena, urte bete geroago Mutrikuko alkate, eta Jaurerriak enkargu bat ematen dio: Bizkaiko portu guztiak aztertzea, inbasioaren bati aurre egiteko gauza ziren jakiteko.

Garai horretan Mutrikura doa bizitzera, eta Arrietakua izeneko etxea erosten du. Dña. Petronila de Segovia, aurreneko emaztea hila bait zuen ordurako, berriz ezkonduko da, oraingo honetan (1716) Dña. Maria Jacinta de Urdinsorekin. Erregetzarako Gerrak markaturiko garaia da hau guztia, eta Gaztañetaren iharduna untxi eraikuntzara zuzentzen du.

La intervención bélica no fue necesaria puesto que los escoceses ya habían evacuado el territorio. Por efecto de las negociaciones diplomáticas, había recibido el gobernador inglés de Jamaica órdenes secretas de negar provisiones y recursos a los expedicionarios y de perseguir con rigor a los piratas, órdenes que se traslucieron y arruinaron a la Compañía del Darién.

La expedición de Fernández de Navarrete volvió a España el 6 de Febrero de 1701. Ese mismo año, Gaztañeta se encargó de preparar, en menos de nueve días, la escuadra necesaria para llevar a Nápoles cerca de 3.000 hombres de armas, lo que puso en evidencia su enorme capacidad de organización.

En 1702, es nombrado Superintendente General de los Astilleros de Cantabria. Al año siguiente se convierte

Zertxobait itxaron beharko dugu D. Antoniok itsas iharduna berriz har dezan. Gaztañetaren unerik gogorrenak datoz.

Passaro Lurmuterreko Hondamendia (1718)

Julio Alberonia jarria zen politikaren kargu. Haren igo beharrak ez zuen mugarik, abade hutsetik konde izatera pasa zen, eta geroenean kardenal. Gizon handizalea zen oso, Italia burujabe batekin eta Espainia ahalmentsuarekin egiten zuen amets.

Hori lortzeko asmoz armada handi bat osatzen hasia zen. Patiño zen haren intendente orokorra eta Gaztañeta bera izan zen aurrera eraman zuena.

Enperadoreak 1717an eskaini zion aspalditik espero zuen aitzakia, Genoban sartzeko agindu bait zien bere osteei, Saboiako dukearekin Cerdeña Siziliarengatik aldatzeko asmoz. Gainera gauzak okerragotu egin ziren D. Jose Molines inkisidore orokorra, Erromatik Madrilera bidean zihona Aita Santuaren pasaportearekin, Milanen atxilo hartu eta miatu zutenean, iraintzat hartua izan zen.

Erantzuna ez zen luzaro zain egon. Bederatzi lerroz-lerroko lutziz osatutako eskuadra bat abiatu zen Bartzelonatik, beste sei fragata, bi su-bajel, bi bonbarda eta hiru galera, denak 80 belauntziri kontu egiten; barruan: 9000 soldadu, 600 zaldi, artilleria trenea lekutzekoa eta kanpainarakoa, injenariak, ordezkioak, dendak eta janariak.

Maryko kondea zen buru nagusia eskuadran, Almirante ordeba bera, eta laguntzaileak Baltasar Guevara eta Francisco Grimau. Ostearen buruzagi nagusia Ledeko Markesa zen.

Gainera, Bartzelonan armak egiten ari dira, eta batailoiak biltzen ari Bartzelonan.

Gaztañetak eskuadra nagusi izendapena jasotzen du, eta uztailearen 6an 250 ezkutura igotzen zaio soldata hilean, mahai eta razioak aparte. Esanguratsua da oso uztailearen 3ko zorion gutuna, Bilboko udaletxeak igorria, eta Telletxea Idigoras jaunak artikulua batean jasotzen duena, "Vascos y mar; S. XVIII" izenburuarekin eta "itsaso" izeneko bilduman.

en Alcalde de Motrico, y el Señorío de Vizcaya le encarga el reconocimiento de los puertos vizcaínos amenazados de invasión, durante la Guerra de Sucesión.

En este período traslada su residencia a Motrico, comprando la casa de «Arrietacoa» y tras la muerte de su primera mujer, Petronila de Segovia, contrae nuevo matrimonio (1716), con María Jacinta de Urdinso. Es un período marcado por la Guerra de Sucesión y en el que su actividad está orientada principalmente hacia la construcción naval.

Se deberá esperar a 1717 para que las actividades marineras de Antonio vuelvan a comenzar. Se acercan los momentos más difíciles en la vida de Gaztañeta.

El desastre de Cabo Passaro (1718)

Se había hecho cargo de la política exterior española Julio Alberoni, cuya rápida carrera le había hecho pasar de simple abad a conde y finalmente a cardenal. Era un hombre ambicioso que soñaba con hacer a Italia independiente y a España poderosa.

Para lograrlo había comenzado a formar una gran Armada cuyo intendente general era Patiño y cuyo brazo ejecutor era el mismo Gaztañeta.

Corría el año 1717 cuando el Emperador le proporcionó la excusa que durante tanto tiempo había estado esperando, ordenando la entrada de sus tropas en Génova. Además cometió el agravio de detener y registrar al Inquisidor General José Molinés que, en viaje de Roma a Madrid, atravesaba por Milán con pasaporte del Papa.

La respuesta no se hizo esperar, partió de Barcelona una expedición compuesta por una escuadra de nueve navíos de línea, seis fragatas, dos bajeles de fuego, dos bombardas y tres galeras, que escoltaba convoy de 80 velas que conducían 9.000 soldados, 600 caballos, tren de artillería de sitio y campaña, ingenieros, repuestos, tiendas y víveres.

La escuadra iba mandada por el Marqués de Mary, con insignia de

Mary markesaren eskuadra, uztailaren 22an abiatu zen, Alkudian egin zuen urketa, bidaia jarraitu zuen Cagliari aldera, eta bigarren dibisioarekiko zitara berandu ailegatu zen, han bait zen ordurako, zain, abuztuaren 9a ezkeru.

Atzerapen honek sorpresa galerazi bazuen ere, Cerdeñak urriaren bian kapituluatu zuen. Azaroaren 23an, atzera, Bartzelonan ziren soldaduak bezala untxiak ere, guarnizio gisa gelditu ziren apurrak ezik.

Frantziaren eta Ingalaterraren kexuak gorabehera, Alberonik bere planarekin segitu zuen, bortxazko eskuadra ingelesa Mediterraneora aterako zitzaiola iragarri eta gero ere.

1718an uztailaren 19an, eta Gaztañetaren agindu pean, inoiz Espainiak presaturiko eskuadrarik handiena itsasoratu

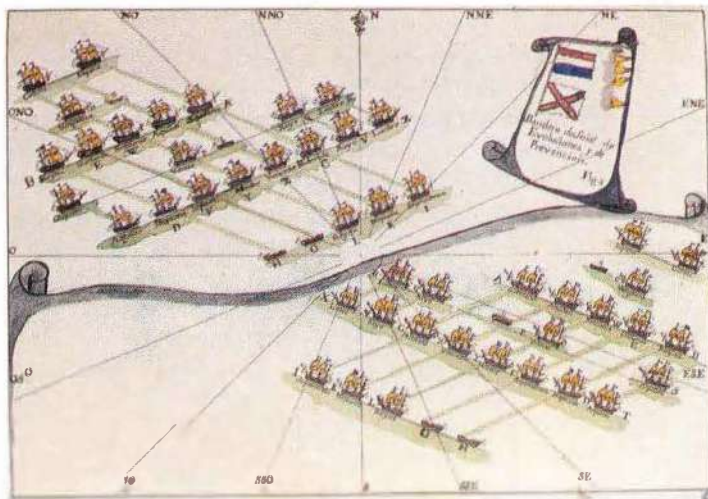
Vicealmirante, y los Jefes de Escuadra Baltasar de Guevara y Francisco Grimau. El ejército iba a las órdenes del Marqués de Ledesma.

Además, se hacían armamentos en Cádiz y se reunían batallones en Barcelona.

Gaztañeta recibe el nombramiento como Jefe de Escuadra y el 6 de Julio se le aumenta el sueldo a 250 escudos de vellón al mes, sin contar lo que estaba regulado por mesa y raciones. Resulta curiosa, por lo florido de su redacción, la carta del 3 de Julio, enviada por el Ayuntamiento de Bilbao, como enhorabuena y que recoge José Ignacio Tellechea Idígoras, en su artículo «Vascos y mar; S. XVIII» en la enciclopedia *Itsasoa*.

Bandera y señal de evoluciones y de prevención (*Maniobra liburutik hartua, XVIII. mendea, Itsas Museoa, Madrid*).

Bandera y señal de evoluciones y de prevención (*Libro de Maniobra del Marqués de la Victoria, siglo XVIII. Museo Naval, Madrid*).



zen. Lerroz lerroko hamabi untxi, su egiteko bi, bi bonbarda, hamasei fragata eta zazpi galera, hots, 40 gerra-untxi 276 gerra-untziei eta 123 tartanei kontu egiten, guztira 439 untxi, 36.000 gizon, 8.000 zaldi, eta bakoitzaren armak eta tresneria guztia.

Ledeko Markesa zen ostearren buruzagi nagusia, eta ahalmenguztiduna ondoan, Marinako Intendente orokorra, D. Jose Patiño. Hala lurreko nola itsasoko buruzagiei abisua eman zitzaien, Patiñoren baimenik gabe ezin zela erabakirik hartu, eta ezadostasuna gertatuz gero, beti ere Patiñoren iritziak balio zuela.

Parte con cuatro bajeles de Pasajes a Cádiz y el 19 de Agosto se le ordena que pase a Barcelona, mandando los navíos en que han de ir los cinco batallones que han de embarcar en Cádiz y Málaga. A continuación vuelve a Motrico y, posteriormente, embarca en Pasajes para Holanda, con objeto de reconocer buques para su posible compra, volviendo a los pocos meses.

La escuadra del Marqués de Mary, había salido el 22 de Julio, repuso la aguada en Alcudia y continuó para Cagliari llegando con retraso a la cita

Inork ez zekien nora zihoan. Lehen plegu-agiria zabaldu eta Caglierin aingura botatzekoa izan zen agindua, eta soldadu gehiago untziratu behar zela. Hala egin zen, 25 eta 27an. Bigarren agiriak Palermora zuzentzeko kontua aipatzen zuen. Bertan lurreratu zituzten uztailaren lehenen infanteria eta zaldiak. Hirugarren pleguak Ledeko markesa izendatzen zuen Siziliako erregeorde, aginduz hala ezagutua izan zedin.

Bigarren oste bat ekarri zen eta uztailaren 18an 70 garraiountzi taldea iritsi zen, janariz eta tresneriaz betea.

Londresetik Lord Stanhope bidali zuten Madrilera, aurreratze hura galerazteko asmoz, eta batera 20 lerroz lerroko unti eskudra ingeles bat Byng kapitaina buru zutela.

Byng ezagun zaharra zen. Harridurazko ekintzak saiatu zituen anitz aldiz Cádizen kontra, beti iruzur bidez, Erregetzarako Gerra garaian, beti erantzun behar izan zitzaion kanoiez.

Mesinan porturatu zen armada espainiarrak eta 8an heldu zitzaien berria: ingeles eskudra bazetorrela, alegia. Berehala gerra kontseilua hotsegin eta bildu zen. Marina nagusiak urduri ziren, baina Maryko Markesak lasaitasuna eskatu zuen.

con la segunda división que llevaba fondeada desde el 9 de Agosto.

Aunque este retraso evitó la sorpresa, Cerdeña capituló el 2 de Octubre. El 23 de Noviembre estaban de vuelta en Barcelona, naves y soldados a excepción de los que quedaron de guarnición.

Pese a las protestas de Inglaterra y Francia, Alberoni continuó con su plan aún con el anuncio de la entrada en el Mediterráneo de una escuadra inglesa de fuerza.

El 19 de Junio de 1718, salió bajo el mando de Antonio de Gaztañeta, la escuadra más fabulosa que se haya preparado nunca por España. Doce navíos de línea, dos de fuego, dos bombardas, diecisiete fragatas y siete galeras, es decir 40 buques de guerra que escoltaban 276 naves de transporte y 123 tartanas, en total 439 barcos que llevaban 36.000 hombres, 8.000 caballos y sus correspondientes armamentos y pertrechos.

Mandaba el ejército el Marqués de Lede y les acompañaba como plenipotenciario, el Intendente General de Marina, José Patiño, con la advertencia a los jefes de mar y tierra de no tomar ninguna decisión sin la autorización de Patiño y en caso de discrepancia entre ambos, prevalecería el dictamen del mismo.



Byng ingeles Almirantearen eskudra, Napolesko badian aingura botata, Passaro Lurmuturreko gudua baino lehenxeago. (Gaspar Butler-en kuadroa. National Maritime Museum. Greenwich).

La escuadra del Almirante inglés Byng fondeada en la bahía de Nápoles poco antes de la batalla de cabo Passaro. (Cuadro de Gaspar Butler. National Maritime Museum. Greenwich).

Eskuadra nagusietako batek, Cammock izeneko irlandarrak, ingelesen zerbitzura egona baitzen, Byng ezagutzen zuen, ongi ezagutu ere. Berak azaldu zuen, hoberena zera zela: untzia lotzea eta gudu lerroa babestearren lehorrean bateriak ezartzea, hartara, eta ur lasterra gogorra zelako itsasadar barruan, ez zuten ingelesek beste erremediorik izango, abordaiari ekin, eta horrela eginez gero, berriz, galtzekoak zituzten.

Gaztañeta bezala Patiño ere lasai zegoen, zeren Alberoniren gutunetan jaso zuten ezskuadra ingelesaren asmoa bakezalea baitzen.

Byng-ek ez zuen, ez denborarik galdu, Napolesera joan eta 3.000 soldadu austriarrak eraman zituen Reggiora, Mesinako harresien aurrez aurre.

Gaztañetak Messinatik irten zuen, Guevararen dibisioa bereganatzearen,

Nadie sabía dónde iba. Con la apertura del primer pliego, las instrucciones eran fondear en Cagliari y embarcar más soldados, lo que se realizó los días 25 y 27. El segundo, ordenaba dirigirse a Palermo, donde el 1 de Julio desembarcaron infantería y caballos. El tercer pliego, nombraba Virrey de Sicilia al Marqués de Ledesma, ordenándole hacerlo efectivo.

Se trajo un segundo cuerpo de tropas y, el 18 de Julio, llegó un convoy de 70 buques de transporte con víveres y pertrechos.

Se envió desde Londres a Madrid a Lord Stanhope, con el fin de intentar parar el avance, y paralelamente una escuadra de 20 navíos de línea ingleses, bajo las órdenes del Almirante Byng.

Byng era un viejo conocido. Había intentado acciones por sorpresa contra Cádiz, valiéndose del engaño, durante la Guerra de Sucesión y siempre tuvo que ser respondido a cañonazos.

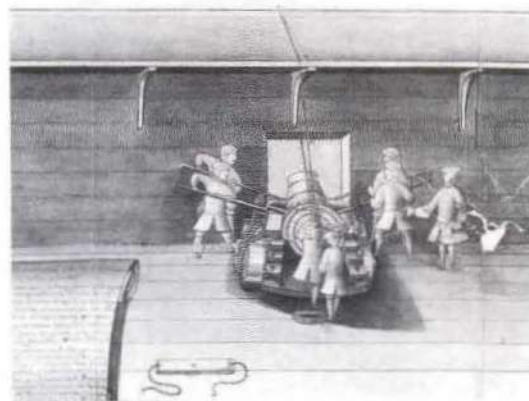
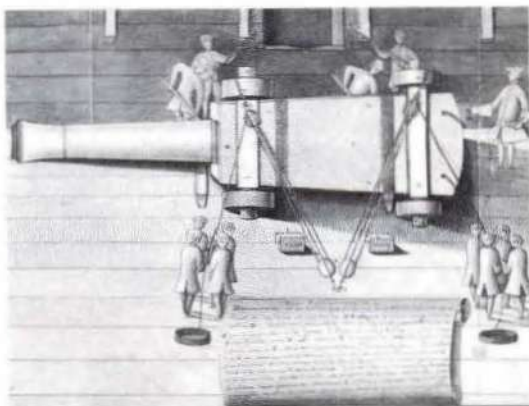
Atracó la armada española en Mesina y el día 8 recibió la noticia de la llegada de la escuadra inglesa. Rápidamente se convocó Consejo de Guerra. Los jefes de marina se mantenían recelosos pero el Marqués de Mary pidió cautela.

El jefe de escuadra Cammock, irlandés, que había servido con los ingleses y conocía bien a Byng, propuso acodear los navíos y reforzar la línea con baterías en tierra con lo que, debido a la fuerte corriente en la rada, el único recurso que les quedaría a los ingleses era intentar el abordaje, para lo cual estaban en clara desventaja.

Gaztañeta y Patiño se mantuvieron confiados pues, por las cartas que tenían de Alberoni, las intenciones de la escuadra inglesa eran pacíficas.

Byng no había perdido el tiempo, fue a Nápoles y escoltó el transporte de 3.000 soldados austriacos a Reggio, frente a la fortaleza de Mesina.

Gaztañeta salió de Messina con la intención de incorporar la división de Guevara que estaba en Malta, dejando 2 fragatas en retaguardia y sin aumentar vela para no dar impresión de inseguridad.



"Itsas artileeroak lanean (Victoriako Markesaren albumetik, 1719-1756, Itsas Museoa, Madrid).

Artilleros de marina en acción. (Album del Marqués de la Victoria, 1719-1756. Museo Naval, Madrid).

Maltatik ekarriz, bi fragata erretaguardian utzita eta oihalik erantsi gabe, intse guritate itxurarik ez erakusteko.

Eskuadra ingelesa abuztuaren 10ean hurbildu zen. Gaua lasai joan zen eta abuztuaren 11an goizez, Espainiako eskuadra sakabanaturik agertu zen Passaro lurmuturraren aurrez-aurre. Erretaguardia oso urruti zegoen eta Mary Markesaren dibisioak osatzen zuen, lau untzirekin. Aurren-aurrena horiei eraso zieten. Ez zen beste irtenbiderik gelditu, barkuak hondar jo eraztea besterik.

Gibelaldea mozturik, Byng-ek erdi guneari eraso zion. Gaztañeta lemazain, San Felipe Real izeneko untziari popa aldetik bi barku ingeles agertu zitzaizkion, batek 60 eta besteak 70 kanoi zituztela. Batek baboretik eta besteak estriboretik eraso zioten. Estriboretik agertu zenak jaso zuen kanoikadarekin hondatua gelditu zen erabat, baina beste aldetik etorri zitzaion galbidea San Fernandori, gibeletorik eta baborreko sokarik gabe utzi baitzuten.

La escuadra inglesa se aproximó el día 10 de Agosto. La noche pasó en calma y a la mañana del 11 de Agosto la escuadra española apareció dispersada frente a cabo Passaro. La retaguardia, muy alejada, la formaba la división del Marqués de Mary con cuatro navíos, que fue la primera en ser atacada, no quedando otra solución más que embarrancar los navíos, con el fin de que no fueran capturados.

Cortada la retaguardia Byng atacó el centro. A la popa del *Real San Felipe de Gaztañeta*, había 2 navíos ingleses de 60 y 70 cañones que se habían acercado durante la noche siguiendo el fanal. Le atacaron simultáneamente por estribor y babor. El que pasó por estribor recibió tal andanada que salió muy mal parado, pero el *San Felipe* se resintió del ataque por babor, que le rompió los cabos de labor y le dejó sin mesana.

Esperaron los ingleses para un nuevo ataque a la llegada de Byng con el



Passaro Lurmuturreko gudua Gaztañetarentzat porrot militarrik eta pertsonalik handiena izan zen. Aurretikako gerra adierazpenik gabe, 1718an eraso zion eskuadra ingeles batek. (Richard Paton-en kuadroa. National Maritime Museum, Greenwich).

La batalla de Cabo Passaro fue para Gaztañeta la mayor derrota personal y militar. Sin declaración de guerra previa fue atacado por una escuadra inglesa en 1718. (Cuadro de Richard Paton, National Maritime Museum, Greenwich).

Ingelesak Byngen zain egon ziren atzera berriz erasotzeko. Byng Barfleur untzia-ekin iritsi zen, bazituen aldean 90 kanoi, eta Delaval haren almirante ordeak 70 kanoitako lau untzia bazituen eta bereak 80. Aurreneko erasoaldian esku hartutako biek in bildu eta denak elkar hartuta baziren 7 untzia eta 560 kanoi guztira erasoaldi berrirako.

Gaztañetaren untzia bat ere mastarik gabe geratu zen. Egoera ikusirik Byng inguratu zitzaion bozina-ekin eta errendit-zeko eskatu zion, beste gainerantzean brulote batez erreko zuela eta. Hasi zen brulotea prest-prest aurre samarrean jartzen eta Gaztañetak hura ikusirik, ez zen lo gelditu, eta kanoiez sutu zion, brulotea ezertarako ez utzi eta Byng atzera bihurtu eraziz.

Oraindik ilunbistan, fusil bala batek zauritu zuen Gaztañeta, belaunetik pasa eta eskuineko orkatilan geratuz. Bere ondoan kanoi bala batek marinela bat puska-tu zuen. Haren gorputz hondarrek kolpatu egin zuten gure gizona bularraldean eta aurpegian.

Pedro Despoix kapitaina ere zauriturik erori zen ezpal batek jota.

Berrehun gizon bakarrik eta ofizialak asko eta asko hilak edo zaurituak, talkaz eraso zioten ezkerretik eta eskuinetik. Baina atzera egin behar izan zuten.

Volante izeneko fragatak untzia koman-danteari laguntzera saiatu zen, baina, lau untzia ingeles oldartu zitzaizkion, bakoitzak bere 70 kanoiekin. Lau ordu luze iraun zuen borrokak, baina azkenean, sotoak erabat urez beteak errenditu beharra izan zuen.

Arratsaren azken argiarekin batera D. Baltasar Guevara heldu zen beste bi barkurekin, baina Gaztañeta bere ganbaran itxita eta odolustutzeko zorian, errenditu egin zen.

Hura ikusirik, Guevararen barkuek kanoiez sutu zioten ingelese- almirante untzia-ri, babestuz hala, Perla eta San Juan fragatak, eta iskanbilaren erdi gu-netik ateratzen utziz.

Byng Almirantea ur gainean geratu zen, bereak zirenak eta ez zirenak konpon-duz, eta 17an Siracusan sartu zen. Maho-nera bidali zituen bost untzia eta lau fraga-

Barfleur, de 90 cañones, y su vicealmirante Delaval, con cuatro navíos de 70 cañones y el suyo de 80. A éstos se les unieron los dos de la primera escaramuza, atacándole los siete navíos a la vez con un total de 560 cañones.

El navío de Gaztañeta quedó sin palos ni obras muertas. Ante esta situación se le acercó Byng y, con la bocina, le conminó a la rendición o le quemaría con un brulote. Adelantó el brulote, a lo que Gaztañeta respondió con una andanada, que obligó a retirarse a Byng e inutilizó al brulote.

A punto de entrar la noche, Gaztañeta recibió una bala de fusil que le entró por la rodilla izquierda y se le alojó en el tobillo derecho. Los restos de un marinero que fue destrozado por una bala de cañón junto a él, le provocaron golpes en el pecho y la cara.

Cayó, herido por un astillazo en la espalda, el capitán de bandera Pedro Despoix.

Estando con doscientos hombres y casi todos los oficiales fuera de combate, los ingleses intentaron abordarle simultáneamente por ambas bandas, pero ante la resistencia que les opusieron, tuvieron que desistir de ello.

Intentó ayudar a su comandante la fragata *Volante*, que recibió el ataque de cuatro navíos ingleses de 70 cañones, y tras cuatro horas de pelea y anegada, se tuvo que rendir.

Con el crepúsculo, llegó a toda vela Baltasar de Guevara con dos navíos. Gaztañeta para evitar que se aumentaran las pérdidas, encerrado en su cámara y a punto de desangrarse, se rindió.

Al verlo, los navíos de Guevara descargaron sus cañones contra la Almiranta inglesa y cubrieron a las fragatas *Perla* y *San Juan*, logrando sacarlas de la refriega.

El Almirante Byng se mantuvo en las aguas, reparando daños propios y ajenos y el día 17 entró en Siracusa. Envío cinco navíos y cuatro fragatas capturados para Mahón y un despacho al Marqués de Ledesma, manifestándole su dolor y exculpándose, por haber roto el fuego los españoles.

ta katibu eta haiekin batera gutun bat Ledeko Markesarentzat, haren mina azalduz, kulparik bat ere ez bazuen ere istorio hartan, espainiarrek piztu baitzuten sua aurrena.

Erantzuna lehorra joan zen. Ekitaldia bake haustetzat jo zen, eta horren arabera jokatuko zutela aurrerantzean esan zitzaion. Gaztañeta Augustara igorri zuten bere eskuadrako ofizialekin eta buruzagiekin biltzera, lau hilabetez behinik behin ez armarik hartzeko aginduz.

Hondamendiaren ondoren, kanpainak bi urtez iraun zuen. Ondoren armada atzera erretiratu behar izan zen.

Igorritako untzietatik 13 gatibu egin zituzten, 3 erre eta gainerako 16ak libre.

Zauriak sendatu eta, Genobara heldu zen Gaztañeta, diru laguntza bat eskatuz Espainiara itzuli ahal izateko. 1719ko abenduaren 28an 10.000 erreale esleitzen zaizkio, soldataren prenda. Gerra kontseiluak ez zuen hondamendiaren erruduntzat jo, hala ere, itzuli eta, Guarnizoko untziolaren sustatze lanari eta untzigitzari ekin zion erabat. Zaurien kontura, makila erabili behar izan zuen handik aurrera.

1727ko Ingeles blokeoaren haustea

Cadizera ailegatu eta berehala, Teniente General gradua eman zioten Gaztañetari (1720ko irailaren 15), hartara, soldata ere igo egiten diote 350 ezkutuetara.

Bizitza militarretik aparte bizi izan zen, baina ez zen geldu egon hala ere. 1726an Madrilera deitua izan zen Koroeak izandako egoerarik kezgarrienetako batetik atera zezan.

Egoera Indietan ezin izan zitekeen okerragoa. Ordu arte ingelesek, ezkutuko merkataritzarekin nahikoa izan zuten, baina gero eta gehiagora zihoan eta gehiegizkoa ari zen bihurtzen. Haizaldeko Armada antolatu zen berriz, kontu horrekin bukatze aldera. Untzi lehorzainak jarri ziren eta lehorrean patruilak, baina ingelesek aramaz erantzuten zuten.

Korsarioak agertu ziren berriz ere: John Clipperton esaterako, Hegoaldeko itsasoan, eta geroago Jorge Shelvocke Clippertonen laguntzaile ohia.

La respuesta fue seca. Las autoridades españolas consideraron la acción rompimiento de la paz y manifestaron estar dispuestos a actuar en consecuencia. Byng envió a Augusta a Gaztañeta con los jefes y oficiales de su escuadra, exigiéndoles palabra de no tomar las armas durante cuatro meses.

De los navíos enviados, 13 fueron apresados, tres quemados y otros 16 quedaron libres.

Tras recuperarse de las heridas, como consecuencia de las cuales tuvo que utilizar bastón, Gaztañeta arribó a Génova solicitando ayuda económica para poder volver a España. El 28 de diciembre de 1719 se le concedieron 10.000 reales de vellón a costa de su sueldo.

La ruptura del bloqueo inglés de 1727

Al poco de su llegada a Cádiz, Gaztañeta fue ascendido a Teniente General (15 de Septiembre de 1720), aumentándosele el sueldo a 350 escudos (10.500 reales) al mes.

Se mantuvo retirado de la vida militar, aunque no por ello dejó de realizar una incesante actividad en la reconstrucción de la industria naval, hasta que en 1726, fue llamado para resolver una de las situaciones más preocupantes en las que se veía envuelta la Corona.

La situación en las Indias era desastrosa. El comercio clandestino que venían realizando los ingleses desde tiempo atrás rebasaba ya los límites de lo tolerable. Se había reorganizado la Armada de Barlovento con el fin de contenerlo y situado guardacostas y patrullas en tierra, pero los ingleses resistían con las armas. Corsarios como John Clipperton en el mar del Sur o Jorge Shelvocke hicieron notar su presencia.

Los franceses intentaron en 1722 reanudar el comercio en América de forma clandestina y en 1726 los holandeses, a los que se les capturó un navío de 52 cañones renombrado *San Francisco de Asís*.

En este estado de cosas, tras las amenazas de Ripperdá, que había sustituido

Frantsesak saiatu ziren hurrena ezkutuko merkataritzari ekiten 1722an, eta azkenik holandarrak 1726an.

Egoera honetan Ripperdá-k mehatxua egin zuen, esanez atxilo hartuko zutela pirata delako errezelean ezkutuko merkataritzan dabilen edozein unti ingeles. Austriarren eta espainiarren arteko itun berriak ingelesen egonarría galdu zuen.

Hossier Almirantea bidali zuten flotaren jabe egiteko asmoz, edo behintzat blokeoa antolatzerá, atera ezinik gera zedin.

Gaztañetari deitu zioten La Habanan prestatu behar zen flotaren buruzagi izateko. Cadizen itsasoratu zen Rubí izeneko unti gainean, ondoan zituen: Aguila, Aranzazu, eta Volante izena zeramatenak.

a Alberoni en 1718, de valerse de la sospecha de piratería para detener a las naves comerciales inglesas, la nueva alianza entre España y Austria colmó la paciencia de los ingleses.

Se envió a las Indias, al Almirante Hossier, con instrucciones reservadas que consistían fundamentalmente en apoderarse de la flota, o cuando menos, efectuar un bloqueo que impidiera todo movimiento.

Se requirió la presencia de Gaztañeta para hacerse cargo de la situación. Partió de Cádiz con la fragata el *Rubí*, a la que acompañaban el *Aguila*, el *Aránzazu* y el *Volante*.

La Habanako portuaren ikusmira XVIII. mendean. (Arrietakua etxeko bildumatik, Mutriku). 1727an, ingelesek La Habanari egiten zioten blokeoa hautsiz, Gaztañetak altxor bikaina dakar Espainiara.

Vista del puerto de La Habana en el siglo XVIII. (Colección Casa Arrietakua, Mutriku). En 1727, rompiendo el bloqueo inglés de La Habana, Gaztañeta consigue traer a España un importante tesoro.



Garrantzi handiko kontua daesatea Gaztañetaren animoa ez zela oso ona izango, antza, zeren ahalordetza bat egin baitzuen Francisco Samaniego eskribauaren aurrean 1726ko apirilaren 10ean, emazteari, Dña Maria Jacinta Urdinsori, eman ez testamendua nahi erara antolatzeke baimena. Nahi izanez gero bazeukan seme-alabaren bat edo batzuk hiruko edo bosteko batean hobetzeke ahalmena.

Puerto Ricotik pasa ondoren eta iparralderantz bidean la Platako hondoarekin jo zuten untiiek. Ezbeharraren kariatz eta bidean izan zituen eguraldi txarrak zirela eta, oso unti hondatuekin iritsi zen Veracruzera.

Resulta importante destacar aquí, que no demasiado bueno debía de ser el ánimo de Gaztañeta, quien antes de salir, otorgó en Cádiz, ante el escribano Francisco Samaniego el 10 de Abril de 1726, un poder para testar, a su esposa Doña María Jacinta de Urdinso, dándole facultad para mejorar la herencia de alguno o algunos de sus hijos en el tercio y quinto.

Después de pasar por Puerto Rico y siguiendo hacia el norte, dio con sus navíos en los bajos de la Plata. Con este contratiempo, y los malos tiempos que después le sorprendieron, llegó con sus navíos, muy dañados, a Veracruz.

Hori ikusita, errege ordeak San Juan untzia bidali zuen la Habanara, hura bait zen haizaldeko itsas armadaren untzi kapitaina, eta karenatu berria zegoen. Aldean zeraman, berez Irlarako zekarren infanteria guztia, artilleria eta polbora guztia, Hossier-en erasoaren beldur baitziren. Veracruzen D. Rodrigo de Torres gelditu zen untzi hondatuekin, konpondu eta, La Habanara eraman zitzaizkien.

La Habanara iristen ari zela, Gaztañetak ikusten du Hossier Puerto Garrote-n dagoela, Portobelo eta Indiako Cartagena blokeatuz, non Hossier-ek feria eten zuen.

Bertan bilduak ziren San Juan untzia (50 kanoiekikoa), San Luis (70), San Fernando (50), Laufranco (50) flotako untzi almirantea, eta beste bi 50 kanoiekikoak, hauek ere portu hartan eraikiak. D. Rodrigo Torres iritsi zenean bere lau untzirekin flotak bazituen 11 berekin, baina ingelesekin baino txikiagoak ziren hala ere, eta ez ziren erasorako gertatu.

La Habanatik Cartagenara pasa zen Gaztañeta Hossier-en ezkutuan, eta itzuli ere egin zen, 18 untzi bilduz La Habanako portura. 1727an urtarrilaren 24ean itsasoratu zen, atzera, Panamako 31 milioi pesoz eta 18 Nueva Españakoz kargaturik, eta Hossier-en gizoneei izkintxo eginez.

Itsaso zakarrak flota banatu egin zuen (1727ko otsailaren 12an) hiru zati eginez. Bat Gaztañetaren kargu, bestea Antonio Serranoren kargu eta azkena Rodrigo de Torresen kargu.

Lehenago Hossier-i bezala, Wager eta Hoppson almiranteei izkintxo egin zieten, haien bila joanak baitziren atxilo hartzeko asmoz Espainiako lurmuturretara.

Gaztañeta martxoaren 5ean sartu zen Cadizen altxorraren erdiarekin. Hiru egun geroago, martxoaren 8an, beste erdiarekin iritsi ziren untzi batzuk A Coruña. Hilea bukatu aurretik beste bi ailegatu ziren Marin-a eta Azoreetara. Azkenak Lagos-en (Portugal) lehorreratu behar izan zuen, bost untzi ingelesekin eraso gogorra jasan behar izan zuelako.

Hossier oso kritikatu izan zen bere herrian, ez gainera gizalegez, berak ez baitzuen kulparik izurriteak eta kalenturak bere bizitzarekin bukatu bazuen, eta 4000

Ante esta contrariedad, el Virrey ordenó que saliese hacia La Habana con la *San Juan*, capitana de la Armada de Barlovento que acababa de carenarse, llevando en ella toda la infantería, artillería y pólvora que traía para la Isla, pues se temía un golpe de mano por parte de Hossier, contra La Habana. Quedó en Veracruz Rodrigo de Torres con los navíos, el cual debía dirigirse a La Habana con ellos en cuanto estuvieran reparados.

A la llegada de Gaztañeta a La Habana, se encuentra con que Hossier, se halla en Puerto Garrote, bloqueando Portobelo y Cartagena de Indias donde interrumpió la feria.

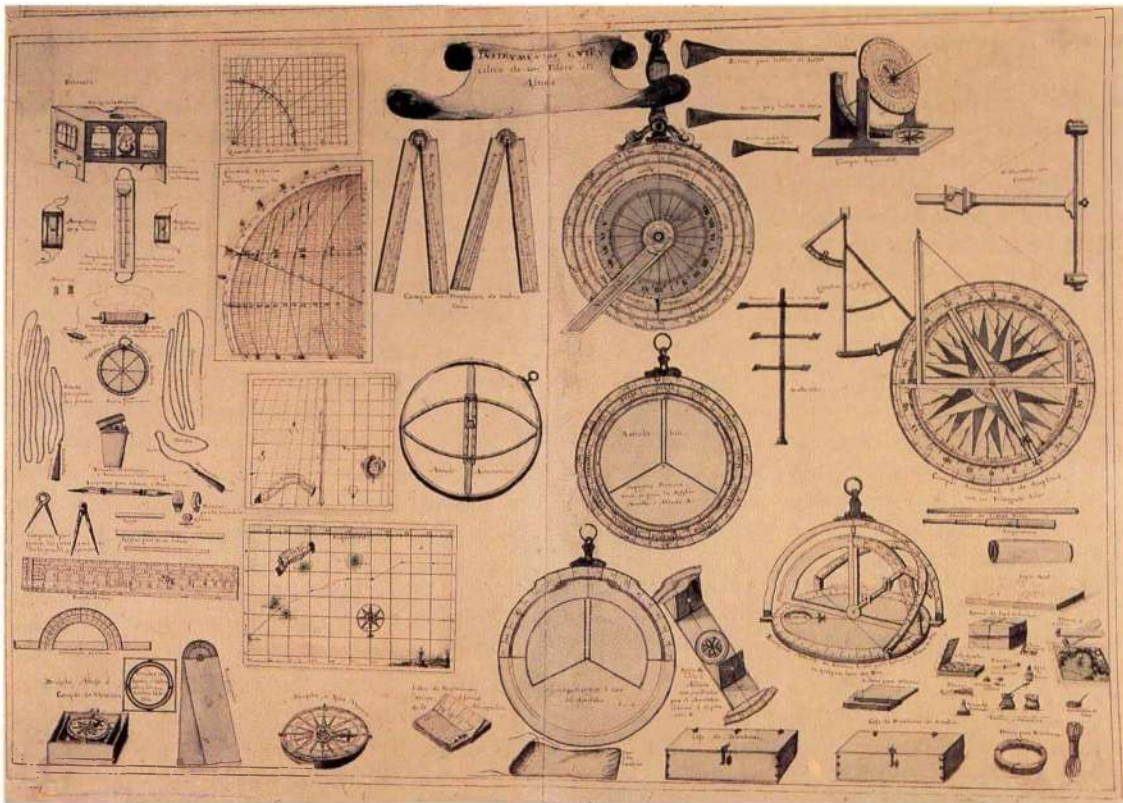
Se habían logrado reunir allí a la *San Juan* (50 cañones), *San Luis* (70), *San Fernando* (70), *Laufranco* (50), almiranta de la flota, y dos más de 50 cañones que se habían fabricado en ese puerto. Con la llegada de Rodrigo de Torres con sus cuatro navíos, la flota estaba compuesta por diez buques, pero eran de mucho menor porte que los ingleses por lo que no se decidieron a salir a su encuentro.

Gaztañeta pasó sin ser visto de La Habana a Cartagena y vuelta, llegando a concentrar en La Habana dieciocho buques. Una vez preparados, partió el 24 de Enero de 1727, conduciendo 31 millones de pesos fuertes de Panamá y 18 de Nueva España, esquivando a la escuadra de Hossier.

Un temporal (12 de Febrero de 1727), separó a la flota que quedó dividida en tres grupos, al mando de Gaztañeta, Antonio Serrano y Rodrigo de Torres.

Esquivaron, sucesivamente, a las escuadras de los almirantes Wager y Hoppson, que habían sido enviadas a los cabos de España con la intención de detenerlos.

El 5 de Marzo, entró Gaztañeta en Cádiz con la mitad del tesoro. El 8 de este mismo mes, entraron en la Coruña otros navíos con el resto. Antes de terminar este mes, llegaron a Marín y a las Azores, otros dos navíos de la misma procedencia y el último tuvo que entrar en Lagos (Portugal), por haberse visto muy acosado por cinco navíos de guerra ingleses que intentaron apoderarse de él.



XVIII. mendeko itsas tresneria. (Victoriako Markesaren albumetik, 1719-1756, Itsas Museoa, Madril).

Instrumentos náuticos del siglo XVIII. (Album del Marqués de la Victoria, 1719-1756. Museo Naval, Madrid).

gizon hilerazi bazituen gehiago, tartean hiru almirante. Ez zen bere kulpia izan, eman zitzaizkion untziak zuraje txarrekoak izaki, pipiak jan zituenean.

Beste aldetik Gaztañeta zoriondua izan zen eta saritua. Cadizko Merkataritzak esker onez, 6000 peso ezkutu eman zizkion opari haien diputatuek eskainiak La Habanan. Honi buruz esan behar da, 6000 peso horietatik (90.000 erreal bellonezko), emazteak 29.550 erreal bakarrik kobratu zituela (1732 Urriak 21). Beste gainerako guztia galdutzat eman zen Merkataritzak kiebra jo zuenean.

Gainera, Erregek bizi zen arteko errenta bat esleitu zion, 1.000 dukatekoa (11.000 erreal bellonezko), eta semearentzat berriz 1.500 dukatekoa (16.500 er. bn.).

Gozatzeko astirik ere ez zuen izan, 1728ko otsailaren 5ean hil baitzen Madri-

Hossier fue muy duramente criticado en su país, en parte de forma injusta, pues él no fue culpable de las fiebres epidémicas que acabaron con su vida, la de otros tres almirantes de la escuadra y cerca de 4.000 hombres. Ni tampoco fue responsable de que la armada que se le entregó, fuera destruída debido a las calidades de sus maderas, que rápidamente fueron atacadas por el teredo.

Sin embargo, Gaztañeta fue felicitado y premiado. El Comercio de Cádiz, le concedió un regalo de gratificación de 6.000 pesos escudos, que le habían sido ofrecidos en La Habana por sus Diputados. Respecto a ello, hay que decir que de los 6.000 pesos (90.000 reales de vellón), su esposa sólo cobró (21 Octubre 1732) 29.550 reales de vellón dando el resto por perdidos debido a la quiebra del Comercio.

len, perlesiak jota Rivasko markesaren etxean. Madrileko Concepción Gerónima izeneko komentuan eman zioten lurra. Haren ehorzketa lanak eta mezak 6.274 errealek bellonezko pagatu zen.

Bada Madrileko Untzi Museoa gutun bat D. Cesáreo Fernandez Duro-k idatzia eta itsas ministroari zuzendua. Bertan esaten da, ezen, ikusirik Concepción Gerónima izeneko komentua botatzera zihoaztela, San Esteban Kaperan zeuden Gaztañetaren hondarrak, inola ahal balitz, eraman zitzaizela Mariñel loriatuen hilobira. Ez dakigu haren saioek fruiturik eman zutenentz, orain arte ez baitugu haren hilobirik aurkitu, eta ez dugu haren hondarrak non izan daitezkeen argi esango digun berririk bat ere.

Koroarekiko haren kontuez, berriz, badakigu hil eta berehala ordaindu egin zirela ondorengo diru hauek:

- 39.102 errealek eta 3 marabedi soldata gisa 1728. urtearen azken hileraino.
- 6.300 peso hamarna errealekoak (63.000 errealek) zor zitzaizkion erdiak, Guarnizon egon zen garaian, 18 hilabetez pagatu ez zitzaizolako.

Falta ziren 6.300 errealak pagatu gabe ziren 1737an, eta ez zegoen esperantzarik bat ere, kobratuko zirenik.

Ondoren alargunak jasotzen joan zen Koroeak zizkion zor guztiak:

- 4.814 errealek eta 21 marabedi, 1728ko urtarrilak 1etik hil zen egunera arteko soldatarenak, kenduta elbarriak eta garraioa.

Zeuzkan bizi arteko errenta guztiak, semeentzat jarri zituzten beste era batera. Bere bizitza militarrean jaso zituen kastrense guztiak guztira 60.000 errealek izan zirela irudipena atera zen.

Hil zenean tresneria guztia eta itsaske-ta liburuak denak pilatu eta inbentarioa egin zuen emazteak, horra:

- Konpas bat, erregelatxo bat.
- Bi estutxe tapekikoak matematikazko tresneriarekin.
- Bi mikroskopio eta dozena bat konpas eta matematikazko tresneria, altzairuzkoa eta brontzezkoa.

Por otra parte, el Rey le concedió una renta vitalicia de 1.000 ducados al año (11.000 reales de vellón) para él y otra de 1.500 (16.500 r.v.) para su hijo.

Poco pudo disfrutar de estos momentos de gloria, pues el 5 de Febrero de 1728, fallece en Madrid, de accidente apopléptico en las casas del Marqués de Rivas. Fue enterrado en el Convento de la Concepción Gerónima de Madrid.

Se conserva en el Museo Naval de Madrid, una carta manuscrita de Cesáreo Fernández Duro al Ministro de Marina, en la que le solicita que, en vista de que va a ser derribado el Convento de la Concepción Gerónima, se trasladen los restos de Gaztañeta, que reposan en la Capilla de San Esteban, al Panteón de Marinos Ilustres. No se sabe si sus esfuerzos tuvieron algún resultado, pues por el momento, no se ha conseguido dar con la sepultura, ni tener noticia cierta del actual paradero de sus restos.

Respecto al estado de sus cuentas con la Corona, cabe destacar que en el momento de su fallecimiento se abonaron:

- 39.102 reales y tres maravedís en concepto de sueldo vencido hasta fines del año de 1728.
- 6.300 pesos de a diez reales de vellón (63.000 reales) que se debían, por la mitad de los sueldos, de los dieciocho meses que se le dejaron de pagar, durante su residencia en Guarnizo.

Los otros 6.300, aún no se habían cobrado en 1737, y ya no había esperanza de ello.

Posteriormente su esposa fue recibiendo la liquidación del resto de las deudas con la Corona:

- 4.814 reales y 21 maravedís, del sueldo desde el 1 de Enero de 1728 hasta el día de su fallecimiento, descontado los inválidos y la conducción.

Las rentas vitalicias, fueron permutadas por otras para sus hijos, y el valor total de los castrenses que recibió a lo largo de su vida militar, se estimó en unos 60.000 reales.



1



2



3



4

- *Lau pilotatze liburu foliokoak eta beste hoge gai berberekoak txikiagoak.*
- *Hamar Atlas liburuki Amsterdamen inprimatuak, tablilaz enkuadernatuak eta margo urrezkoekin.*
- *Beste liburuki handia mapez betea, Amsterdamen inprimatua "Antorcha de la mar" izenburuarekin, hau ere tablilaz enkuadernatua eta pergamu txuriz forratua.*
- *Beste liburuki txikiago bat gai berberez enkuadernatua, "Descripción Marítima de todo el mundo" izenarekin, mapez betea.*
- *"Norte de navegación" eta beste eskuizkribu bat: "Espejo y luciente de navegantes".*

Zoritxarrez hauek guztien artean bat bakarra gelditzen zaigu, eta oso egoera lastimosoan gainera: "Antorcha de la mar" liburua, 1696ean Van Keulen-ek idatzia.

Gaztañeta itsasgizon handia izan zen, ez zen lur berrien konkistan ibili, ez zuen heroi gisa aritzeko asmorik. Lana, ordea, bere maitalerik kuttunenaren inguruan egin zuen beti: itsasoa, ezagutza zabalduz ahal zen neurrian guztienganaino. Gizon praktikoa Gaztañeta, orain arte bidegabe ahaztua.

Los instrumentos y libros de navegación que fueron inventariados por su esposa a su fallecimiento fueron los siguientes:

- Un compás.
- Una regla.
- Dos estuches con instrumentos matemáticos.
- Dos «microscopios» y una docena de compases e instrumentos matemáticos de acero y bronce.
- Cuatro libros de pilotaje de a folio y otros veinte del mismo tema más pequeños.
- Diez tomos de atlas impresos en Amsterdam, encuadernados en tablilla y con pinturas doradas.
- Otro tomo grande de mapas, impreso en Amsterdam, titulado *Antorcha de la mar*, encuadernado también en tablilla y forrado de pergamino blanco.
- Otro tomo más pequeño, con mapas, que se titula *Descripción Marítima de todo el mundo*.
- *Norte de navegación* y otro manuscrito titulado *Espejo y luciente de navegantes*.

Por desgracia sólo se conserva, aunque en muy mal estado, el *Antorcha de la mar*, de Van Keulen (1696).

Gaztañeta fue un gran navegante, no se destacó por aventurarse en la búsqueda de nuevas tierras que conocer, ni como marino, por ser protagonista de continuas muestras de heroísmo. Fue un hombre que desarrolló una actividad incesante, siempre alrededor de su gran amante, la Mar.

◀ Antonio Gaztañetaren ikonografia: 1) *Landsberghs-en erretratua jasotzen duen miniatura (Arrietakua etxea, Mutriku).* 2) *L. García Condoy-ren oleoa XX. mende hasierako (Itsas Museoa Madril).* 3) *Ilustrazioaren liburuko grabatua (XIX. mende hondarrekoa).* 4) *Historia de la Marina Real Española serieko litografia, A. Belvedere-k egin (XIX-mendea, bigarren erdia).*

Iconografía de Antonio de Gaztañeta: 1) Miniatura que reproduce el retrato de Landsberghs (Casa Arrietakua, Mutriku). 2) Oleo de L. García Condoy de comienzos del siglo XX. (Museo Naval, Madrid). 3) Grabado del *Almanaque de la Ilustración* (finales del S. XIX). 4) Litografía de la serie *Historia de la Marina Real Española*, realizada por A. de Belvedere (segunda mitad del S. XIX).

UNTZIEGILE

Espainian galeoiaren urrezko mendeztat hartu izan da XVII.a, mende hartan izan baitzuen bere loraldia, untzi mota horrek, XVI.ean azken hondarrean 1581 eta 1589ko lehen errege serieak ezagutu zirelarik.

Espainiako untzigintza kantauri aldeko unziolen mendetako esperientziak aberastu du. India eta Brasilera Portugalek egindako ibilgo ugarien eragina jaso zuen, eta irtenbide propioak eman zizkieten Europako itsasuntzien erronkari eusteko.

Espainia aintzinean ibili da beti untzigintzaren antolaketa lanetan, 1607, 1613 eta 1618. urteko ordenantzekin, Europako beste herrien aurretik, aurreko mendeen itsasketa eta kosmografia liburuekin ibili zen bezala. Baina koroearen interesak armadoreenekin talka egiten zuten, azken hauek estimuloa galdua zutelako, aginduak eta laguntzak eskaini bazitzaizkien ere 1597 eta 1607an esaterako. Enbargoen sistema utzi eta asientoenarekin hasten dira, batez ere probientziatarako eta Carrera de Indias delakoarentzat. Horiek guztientzat osatzen dira ordenantza berriak 1666 eta 1679an.

Untziegileek ordenantzetan ez ezik, "pareceres" izeneko agiri ikasietan idazten dituzte beren iritziak, erantsi egiten direnak ordu arteko untzigintzaren testu doktrinaletara. Horien artean autore batzuk nabarmendu beharrez gero, horra batzuren izenak: Tome Cano (1611), Diego de Brochero (1614), Juan de Veas (1614), Diego Ramirez (1614) Diaz Pimienta (1625-1650), Lopez de Guitián (1630) eta mende hondarrean Jose Iriarte, bere seme Millán Ignacio eta Etxeberri. Juntas de Armadas delakoaren erabakiak daude gero, eta gerra kontseiluarenak, bestalde, Koroearekiko untzigintzan arbitro lanak egiten.

CONSTRUCTOR NAVAL

Se puede afirmar que el siglo XVII es el siglo de oro del galeón español, cuando este tipo de buque alcanza su máximo desarrollo.

La construcción naval hispana recoge la experiencia de siglos de construcciones cantábricas, las influencias del tráfico lusitano a la India y Brasil, y elabora sus propias soluciones para afrontar el reto de los navíos europeos.

España es pionera en la ordenación de sus construcciones navales, con las Ordenanzas de 1607, 1613 y 1618, muy por delante de otros países europeos, como lo fuera un siglo antes con sus libros de navegación y cosmografía. Pero los intereses de la Corona tropiezan con los de los armadores, que pierden el estímulo, pese a dictarse órdenes y conceder subsidios como en 1597 y 1607. Se comienzan a construir armadas por asiento abandonándose el sistema de embargos, normalmente con las provincias, y para la Carrera de Indias. Para todo ello se elaboran nuevas ordenanzas en 1666 y 1679.

Además de las Ordenanzas, los constructores navales expresan sus opiniones en expertos «pareceres» que suponen otros tantos textos doctrinales de la arquitectura naval de la época. Entre éstos hay que destacar los escritos de Tomé Cano (1611), Diego de Brochero (1614), Juan de Veas (1614), Diego Ramírez (1614), Díaz Pimienta (1625-50), López de Guitián (1630) y a finales de siglo José de Iriarte, su hijo Millán Ignacio, Echeverri y Soroa. Hay que destacar también las resoluciones de la Junta de Armadas y el Consejo de Guerra, auténticos árbitros de la construcción para la Corona.

Ikasketa garaia

1687an Colindres-ko untzioletara izan zen igorria. Ez dakigu hasieran zein lan egin zuen han, ihes egindako asentistaren ordezkoi soila edo hark aldegin zuela eta, orden piska bat jartzea, ikasi edota karguari zegokion lan bereziren bat aurrera eramatea, bestela.

Kontua da, behintzat, iritsi eta berehala ohar kuaderno bat zabaldu zuela, liburu izateko asmoz. Bertan idazten ditu inguruan gertatzen zaizkion gauzak, unzigintzarekin zerikusia dutenak.

Eskuizkribuak honela du izenburua: "Arte de Fabricar Reales", plegu enkua-dernatuz osatua dago, eta zerri larruz egindako kubiartak ditu.

Letra txikiz eta kultoz idatzia dago, ortografiari eta sintaxia egitura bereziki kasu egiten ez badiegu behintzat. Izenburuen inguruak dekorazio senarekin eginak daude eta orohar laburdurez osatuak.

Edukia 293 foliotan bildua dago 001etik 286era zenbakituak, 199.a errepikatuta dago eta badira 7 zenbakirik gabe, sarrera modura eginak, eta gainera, beste andana bat hondarrean hainbat edukinekin.

Badira orri batzuk izenburu huts direnak, iragartzen dutena azaldu gabe, ordea (66 guztira), eta 97 orri zuri.

Ortografiari dagokionez, Gaztañetak ez ditu arauak zeharo betetzen, gutxiagorik ere, ez du kriterioen aldetik bat ere bata-sunik agertzen

Era askotara idazten du hitz bera, grafia aldatuz. Bestalde laburdurak erabiltzen ditu asko, eta ez beti berak, esaterako: genol, ginol, jenol, jinol, xinol.

Ez du azentu ortografikorik bat bera ere erabiltzen, eta hizki larriak erabiltzen ditu izen arruntetan behar ez den lekuan eta kriteriorik gabe.

"Hu"-ren ordezkio "gu" erabiltzen du, esaterako: guevo, gueco.

Lekuz aldatzen ditu letrak eta silabak, esaterako: palmajar, palmejar, plamejar, plamejar.

Edukiari buruz, esan behar dugu, itsasuntzi zenbaiten eraikuntzari buruzko datuak biltzen dituela.

Período de formación

En el año 1687, Gaztañeta fue destinado a los Astilleros de Colindres. Se desconoce cuál era inicialmente su misión, si sustituir o poner orden en el astillero, ante la huida de su asentista. Es posible también que viniera a formarse o a desarrollar algún tipo de misión específica relacionada con su cargo.

La cuestión es que a su llegada, Gaztañeta abre un cuaderno de apuntes, con vocación de libro, en el que recoge anotaciones sobre todo aquello que sucede a su alrededor en relación a los buques que se están construyendo.

El manuscrito recibe el título de *Arte de Fabricar Reales* y está compuesto por pliegos encuadernados con cubiertas de pergamino.

La letra es menuda y culta, si se prescinde de la ortografía y de la peculiar sintaxis. Las cabeceras de los títulos están resueltas con cierto sentido de la decoración y generalmente formadas con abreviaturas.

El contenido se presenta en 293 folios numerados del 001 al 286, repite el 199 y hay otros 7 preliminares sin numeración, al margen de otros al final con distintos contenidos.

Hay algunos folios en los que sólo aparece el título de lo que se va a tratar (66 en total) y 97 folios en blanco.

En cuanto a la ortografía, Gaztañeta escribe sin observar ninguna norma, ni seguir unos criterios únicos, para la ortografía de las palabras ni de los términos navales.

Emplea diferentes grafías para la misma palabra, además de usar frecuentemente las abreviaturas y tampoco las mismas, como por ejemplo en: genol, ginol, jenol, jinol, xinol.

Cambia o traspone letras y sílabas en palabras como: palmajar, palmajer, palmejar, plamejar, plamejar.

En cuanto a su contenido, recoge anotaciones relativas a la construcción de varios barcos.

En el puerto de Santoña, se completaba la Capitana Real, cuyo casco se ha-

Santoñako portuan ari ziren Capitana Real izeneko untzia osatzen, bigarren kubiartaraino egina zegoen kaskoa. Colindres-en, berriz, Almiranta Real hasi zuten. Eskuizkribuak hasierako kapituluetan behintzat bi itsasuntziei buruzko kontuak ematen ditu nahasian. Almirantarenean zera ikasiko du: karenaren formen taxukera, zureriaren egitura sortzeko eman behar diren lehen urratsak. Capitanak, berriz, bigarren fase baterako kontuak erakutsiko dizkio, kubiartak agertzen direnekoa, mastak, apaindurak, harik eta ordu arteko armarik boteretsuena eta dotoreena bihurtu zen arte.

Eskuizkribua untziaeren eraikuntzaren martxaren arabera kapitulutan banatua dago. Aurkibidea helburu azalpena da alderdi horretatik begiratuta, eta eskuizkribuaren zatirik interesgarriena da dudarik gabe. Historian aurreneko aldiz ageri da zerrenda bat galeoiaren parte guztien izenez, zeharo-zeharo, osatua. Eta hori gutxi balitz, gainera, ordenatua betetzen duen lekuaeren eta diseinu unearen arabera, arreta berezia eskainiz sortzen diren lotuerei. Ondikotz, Gaztañetak ez zituen kuadernoko orri guztiak bete, haietako asko azaltzen baita izenburu huts eta besterik ez.

Gaztañetak prozesuaren akatsak idazten ditu, arrotza egiten zaiona, kalkuloak eta, zenbaitetan egin beharko zitekeena ere bai. Horrek zaildu egiten du irakurketa, askotan ezin da jakin zertaz ari den, orriak esaldi multzo ulerkaitez osatua dago. Baina esaldi bakoitzak sekretu txiki bat gordetzen du bere baitan, eskuizkribua bihurtzen delarik egiazko klabe liburua. Gaztañetak lehenago inork idatzi ez duena idazten du, lanaren zailtasunak, maisu untzigilearen trikimailuak, eraikuntzan ikusten zituen alderdirik ahulenak. Gai hauekin ez zen lehenago libururik egin,

llaba ya formado hasta la segunda cubierta. En Colindres, se comenzaba la Almiranta Real. El manuscrito mezcla, sobre todo en los primeros capítulos, las referencias a estos dos buques. De la Almiranta aprenderá el trazado de las formas de la carena, los primeros pasos que consiguen formar el nacimiento del esqueleto de cuadernas. La Capitana le ofrecerá una segunda fase de crecimiento, cuando el buque empieza a ganar cubiertas, arboladura y ornamentos, hasta convertirse en la más poderosa y elegante arma del momento.

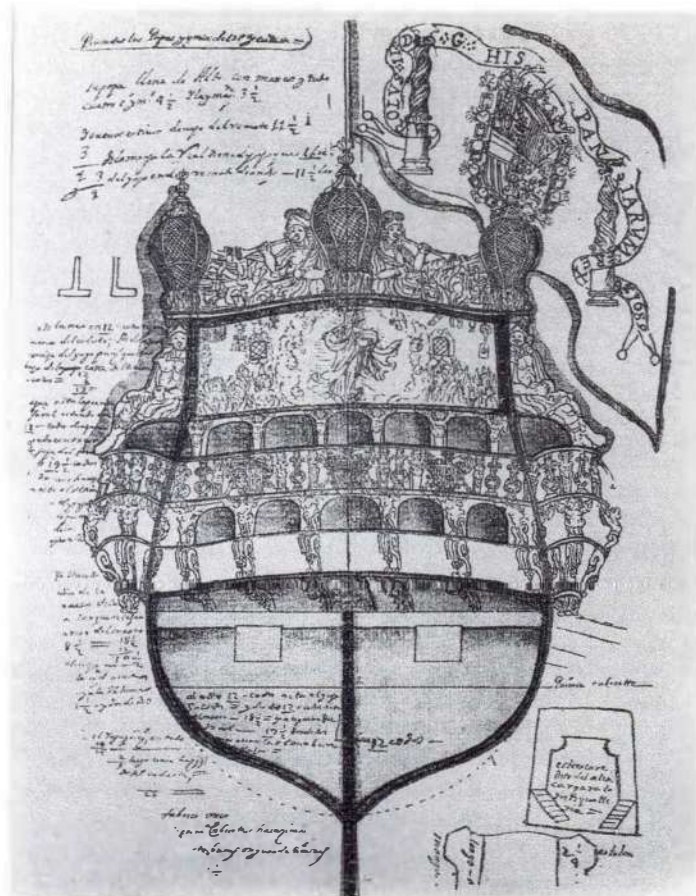
El manuscrito aparece distribuido en capítulos que se corresponden con etapas sucesivas en la construcción del buque. El índice es una verdadera declaración de principios en este sentido, y con seguridad constituye una de las partes más interesantes del manuscrito. Por primera vez en la historia, aparece un listado completo, exhaustivo, de todas las piezas del galeón, y por si esto fuera poco, ordenadas en función de su momento de diseño y colocación, teniendo especial cuidado en diferenciar cada una de las ligazones que se van formando. Por desgracia, Gaztañeta no llenó todas las hojas de su manuscrito, muchas de las cuales aparecen con el título del capítulo, encabezando una página vacía.

Gaztañeta anota los fallos, lo extraño para él, lo que calcula, y a veces lo que debería haberse hecho. Esto convierte al texto, en un documento de farragosa lectura, muchas veces no se sabe a que se refiere, las páginas aparecen cubiertas de un aglomerado de frases inconexas y de difícil comprensión. Pero cada una de ellas encierra un pequeño secreto, haciendo de este tosco manuscrito un verdadero libro de claves. Gaztañeta comenta lo que nunca antes había comentado nadie, las dificultades de la obra, los trucos del maestro constructor, los puntos más vulnerables de la técnica empleada en construcción. Temas a los que no se dedicaban libros pues se consideraban de escaso interés, algo perteneciente en muchos casos a la cultura de un reducido gremio de artesanos.

El manuscrito comienza con un prólogo al lector. Gaztañeta era consciente de

◀ *Marraskia eta oharrak XVII. mendearen hondarrean, Colindres-en (Santander) eraikitako Capitana Real untziaeri buruz. Arte de fabricar Reales Gaztañetaren eskuizkributik hartua, 1687-1691. (Arrietakua etxeko bildumatik, Mutriku).*

Dibujo y anotaciones sobre la Capitana Real construida en Colindres (Santander) a finales del siglo XVII. Forma parte del manuscrito de Gaztañeta *Arte de Fabricar Reales* realizado entre 1687 y 1691. (Colección Casa Arrietakua, Mutriku).



Capitana Real untziaeren popa aldea eta bandera, "Nuestra Señora de la Concepción y de las Animas" (Arte de Fabricar Reales).

Popa y bandera de la Capitana Real, "Nuestra Señora de la Concepción y de las Animas" (Arte de Fabricar Reales).

iruditzen bait zitzairen interesik gabea zela, sarri, artisauen gremioari huts-hutsik zekokion kontua.

Eskuizkribua hitzaurre batekin hasten da irakurleari zuzendua. Gaztañetak ongi asko zekien bere lanaren garrantzia handia zela, baina aldi berean, letra kontutan zeukan ezjakintasuna aitortzen zuen. Hitzaurrean xedea aitortzen du, urteetan sustraituriko akats zenbaiten salatzea eta galeraztea. Asmo hori, nabarmen gelditzen da lehen kapituluetan, garabien diseinuari eta erabilerari buruzkoetan alegia, etsenplu bat jarriz, ezen azaltzen duenez, Almiranta Real untziaeren eraikuntzan hari berari gertatu bide zitzaion, gaizki erabilitako garabi batengatik (Joba deritzaionangatik, hain zuzen), ondorio negar-garriak nozitu behar izan zituzten.

Lanari ekiteko egitura tatxarik gabea da. Neurtzeko sistemaren bereizgarriekin

la importancia de su obra, pero también reconocía su falta de estilo:

«...he puesto en este estilo y pequeño volumen como él lo muestra y el estilo con que se ha escrito cual lo reduzco y sujeto a los que mejor lo entendieren y a todos ruego que suplan las faltas en retorno de la buena voluntad con que lo presento y ofrezco deseando que en algo aproveche».

Define en este prólogo su intención de denunciar defectos arraigados en la construcción naval. Esta intención, queda patente en los primeros capítulos, dedicados al análisis del diseño de grúas y su utilización.

La estructura con que se plantea la obra es impecable. Comienza por las particularidades del sistema de medida empleado y cómo aplicarlo. Considera las ordenanzas, precio y ejecución del ar-

hasten da, erabilerari buruzko zehaztasunak emanaz. Ordenantzak hartzen ditu kontutan, kakoketaren prezioak eta eginbideak, osabetez, hartara, untxiak bete behar zituen lege alderdien zerrenda.

Ordoren, errege galeoi bat eraikitzeko behar diren materialeen deskribaketa dator. 22. orrialdean zabaltzen du gaia eta bertan azaltzen du egur mota bakoitza mozteko zein garai den aproposena, beti ilargiaren zikloak kontutan hartuta.

Ondorengo orrietan, berrogeia arte, taulak neurtzeko erak eta Capitana Real untxiaren eraikuntzan erabili ziren materialen kopuruari buruzko zehaztasunak datoz. Zoritxarrez ez ditu kapitulu hauek bukatzen, baina erreferentzia nahikoak ematen ditu osorik ez bada zerbait behintzat osatzeko.

Capitana Real-aren deskripzioa 50 orrialdetik aurrera hasten da, untxia bukatua dagoenean egindako neurketen azalpenak emanaz. Interes handia du neurketa honek, batez ere konparatzen badugu egin aurretik iragarri zenarekin. Bertan ikusten dira itxuraldaketak egituran, aurretik pentsatuta zegoen planotik aldatuak. Egituraren zabaltze orokorra ikusten da, errun handiagoa hartuz. Honen arrazoia seguruenik izango da eraikuntza iraun zuen bitartean jenolak irmotzeagatik erabili ziren puntalen hondoratze arin bat. Ohizko arazoa zen hori garaiko untxigintzan. Hain ohizkoa, ezen, 1618ko ordenantzek besoerdiko lasaitasunez jokatzea uzten baitzuten errunaren neurrian.

Ondorengo orrietan galeoien itxura definitzeko oinarrizko plantilen diseinuaz eta trazatuaz ari da. Bertan Gaztañetak azaltzen du edo, hobe esan, bere oharretatik ateratzen dugu jobalten, jenolen brankeen eta branka-ordeen forma nola den. Horrela zabaltzen da orri kopuru luze bat, asko hutsik, non azaldu egiten zaigun noiz eta nola kokatu behar den galeoiaren kaskoan pieza bakoitza. Sobran dago hemen bestelako azalpenetan hastea, hoberena baita aurkibidea hartu eta kapituluaren izenburuei bezala, haien ordenari begirada bat botatzea.

Gaztañetak ez du ezer ahazten, gilatik hasi eta mastadiaren azken makila txarre-

queamiento, dejando así completo el índice de aspectos legales que debía cumplir el navío.

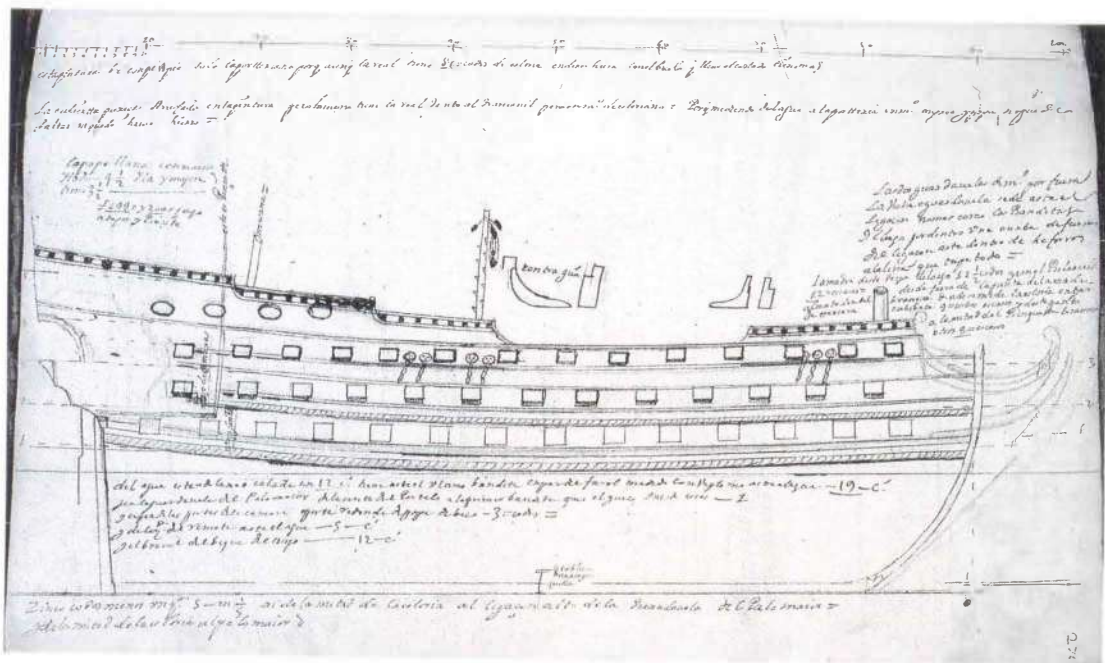
Pasa después a describir los diferentes tipos de materiales necesarios para la construcción de un galeón real. Abre este tema en la página 22, exponiendo consideraciones acerca de cual es la mejor época del año para cortar cada madera, tomando siempre como referencia las menguantes de la Luna.

Las siguientes páginas, hasta la 40, estaban destinadas a explicar la forma de medir las tablas y la cantidad de materiales que eran necesarios para construir la Capitana Real. Por desgracia, no completa estos capítulos, aunque sí deja suficientes referencias a lo largo del texto como para reconstruirlos en parte.

En la página 50 empieza a describir la Capitana Real, exponiendo las medidas tomadas sobre el navío ya construido. Estas referencias adquieren un gran interés cuando se las compara con las especificadas para fabricar la Capitana. Se pueden apreciar deformaciones en la estructura que hacen variar la forma inicialmente pensada para el navío, de la que realmente se lleva a cabo. Se observa como se abre la estructura, que adquiere una mayor manga, debido a un ligero hundimiento de los puntales empleados para asegurar los genoles durante la construcción. Este era un problema habitual en la construcción naval de la época, hasta tal punto común que, en las ordenanzas de 1618, estaba regulada una tolerancia de medio codo en el valor de la manga.

Las páginas siguientes están dedicadas al diseño y trazado de las plantillas básicas para definir la forma del galeón. Explica, o mejor dicho, deja entrever en sus comentarios, la manera de obtener la forma de las varengas, los genoles, el branque y el codaste, abriendo así paso a un extenso número de páginas, muchas de ellas en blanco, dedicadas a recoger la forma y momento de la colocación, de cada una de las piezas que forman el casco del galeón.

Gaztañeta no olvida nada, desde la quilla hasta el último palo de la arbola-



Kapitana Real untziaren eitea (Arte de Fabricar Reales). Eskuizkribu horretan errega unti batekin zerikusia duen guztiaz idazten du Gaztañetak.
 Perfil de la Capitana Real (Arte de Fabricar Reales). En este manuscrito Gaztañeta recoge todo lo relacionado con la construcción de un navío Real.

raino, denak du eskuizkribuan bere lekua. Popako apaindurak ez dira falta, han daude farolak eta txalupak, kanoiak eta banderolak. Guztiak du bere garrantzia, bere lekua eta bere garaia.

Eskuizkribuaren hondarrean da ohar koaderno pertsonalaren itxura handiena hartzen duen unea. Bestiak beste kantuek daude, sukaldaritzako errezetak. Garaiko ohar bereziak dira, eta hortik errazago ateratzen dugu XVII. mendeko untiola batean zein erataro bizitzen zen eta lana egiten zen. Jaiak, otoitzak, kantuek, janariaren prezioak, botikenak, medikuari eginiako bisitaldiak. Sabore freskoa dute orri horiek, eta herri kutsu nabarmen batez isten dute 1688ko eskuizkribu interesgarri hori.

Capitana Real

Galeoiaren elementu nagusienak deskribatzen dituen kapituluan, erreferentziak Almiranta Real untiarekikoak dira, or-

dura, todo tiene cabida en su manuscrito. No olvida la decoración de la popa, ni los faroles, ni las lanchas. Ni siquiera los cañones, guindastes o banderolas. Todo tiene su importancia, su sitio y su momento.

Las últimas páginas del manuscrito son las más relevantes para asegurar su carácter de cuaderno de notas personal. Estas páginas recogen desde canciones a recetas de cocina. Son notas curiosas de la época, cuyo valor es el de reflejar aspectos de la vida en un astillero del siglo XVII (fiestas, oraciones, canciones, precios de los alimentos, medicinas, etc.).

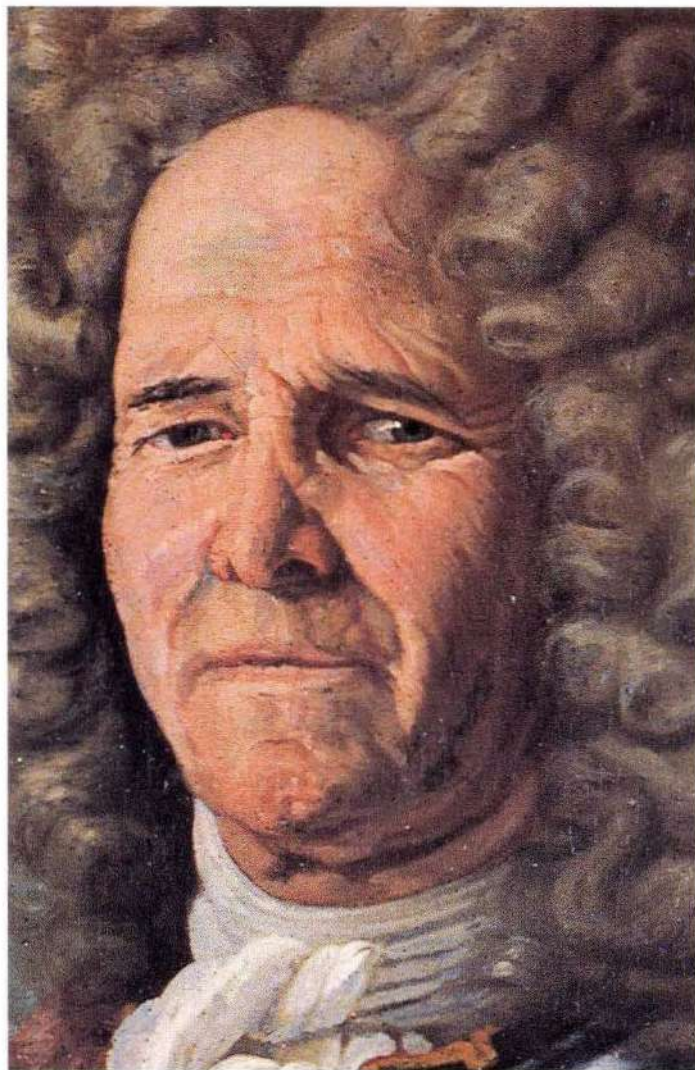
Las consideraciones de índole personal sobre su salud y carácter también tienen cabida en este interesante manuscrito de 1688:

«Lo primero melancolía, que es mal esta y da una pesadumbre. Mal de la alma que los médicos no pueden curar(...).

dea, eskuizkribuaren zatirik handiena, beste gainerako guztiaren protagonista nagusia da Capitana Real de la Armada del Mar Océano izeneko itsasuntzia.

Carlos I.aren garaitik, Capitana Real gisa ezagutzen zen erregearen itsas armada barruan, lan hori betetzen zuen itsasuntzia. Figura hori finkatua geratu zen aurreneko aldiz, Alvaro Bazan-ek "Zaha-

Lo segundo, flaco de estómago(...). También algo falto de calor natural que dasgasta con demasiado escribir o descurrir más que en mujeres(...). Lo tercero, caloroso de hígado, bazo y riñones que un trago más de vino grueso me enciende y así para mí es bueno un vino limpio sin mucha fuerza chacolín del Argonos(...)».



Gaztañeta 62 urterekin.
Landsberghs-en erretratuaren zatia (1718).
(Arrietakua etxea, Mutriku).

Gaztañeta a la edad de 62 años.
Detalle del retrato de Landsberghs (1718).
Colección Casa Arrietakua (Mutriku).

rra"-k eta enperadoreak izenpeturiko kapitulazio bat zela eta, non Bazanek hitz ematen baitzuen hogeitaz galeaza armatuko zituela Indietarako bidaierako. Kapitulazio horri buruz Unibertitateko Prioreak eta Kontsulek eritzi-agiri bat bidali zioten

La Capitana Real

Con excepción de los capítulos dedicados a la explicación del trazado y construcción de los elementos principales del galeón, donde las referencias son en mayor parte a la Almiranta Real, el resto

enperadoreari, Sevillan datatua 1549ko otsailaren 27an, esanez, alternatiba gisa nahikoa zela untxiak taldetan ibiltzea, eta taldearen buruan untxi bat joatea, zama txikiagoarekin, eta artillatua besteak baino gehiago, Kapitainarena eginez.

1565eko Errege Zedula-agiri batek zioen, itsasuntzi-talde edo flota bateko untxi kapitainaren papera egin zuen galeoiak behar zituela 300 tona merkataritza kargarik gabea eta artilleria ugaritua izatea. Izen hori orokorra zen zeinahi flotatan lan hori betetzen zuen untxiarentzat, harik eta 1608ko urriaren 20ean beste Errege Zedula-agiriak erabaki zuen arte, izen hori eramaterik zuela bakarrik Ozeano itsasoko armadaren Capitana Real galeoiak. Haren egitekorik nagusia konboia babestea zen; barruan zihoazen Kapitain Jenerala eta gradu altueneko jendea.

Orohar, lan honetan aritu ziren untxiei buruzko dokumentazioan ez da agertzen haien izenik; ageri dena da flota zein zen, edo eskuadra osoaren jeneralaren izena, edota, aldian-aldian, baita zein untxiolatan eraikia izan zen ere, edo "la capitana vieja" bezalako erreferentziak, e.a.

"Errege" untxi bat zen, orohar, hiru kubierta zituena.

Gaztañetak Capitana Real bati buruz idatzi zuen eskuizkribuan, Colindresen eraikia izan zen 1682 eta 1690 urte bitartean. Haren jatorrizko izena zen: "Nuestra Señora de la Concepción y de la Ánimas", eta eraikitzailea D. Millan Ignacio Iriarte Gaztelu Jenerala izan zen.

Kapitulu honetan saiatuko gara, untxi honekin zerikusia izan zuten gertaeren kronologia bat egiten, eskuizkribuaren egituraketan era zuzen batean jasotzen baita.

1618. urtean Colindresen, untxiola berri bat zabaltzen da: Jergote da haren izena, Ason itsasadarraren gainean, eta Santoñako haitzak babesten zuela Iparmendebaleko haizeetatik.

1676an asentua hartu zuen Colindresko untxiolan, Jose Iriarte Almiranteak -Gipuzkoako Diputatu Nagusi eta probintziako eskuadraren egileak- Ozeano Itsasoko armadarako lau untxi eta patatxe bat egin xedez. Ola hartan, maisu nagusia zen D. Antonio Amas.

del Manuscrito se refiere íntegramente a la Capitana Real de la Armada del Mar Océano.

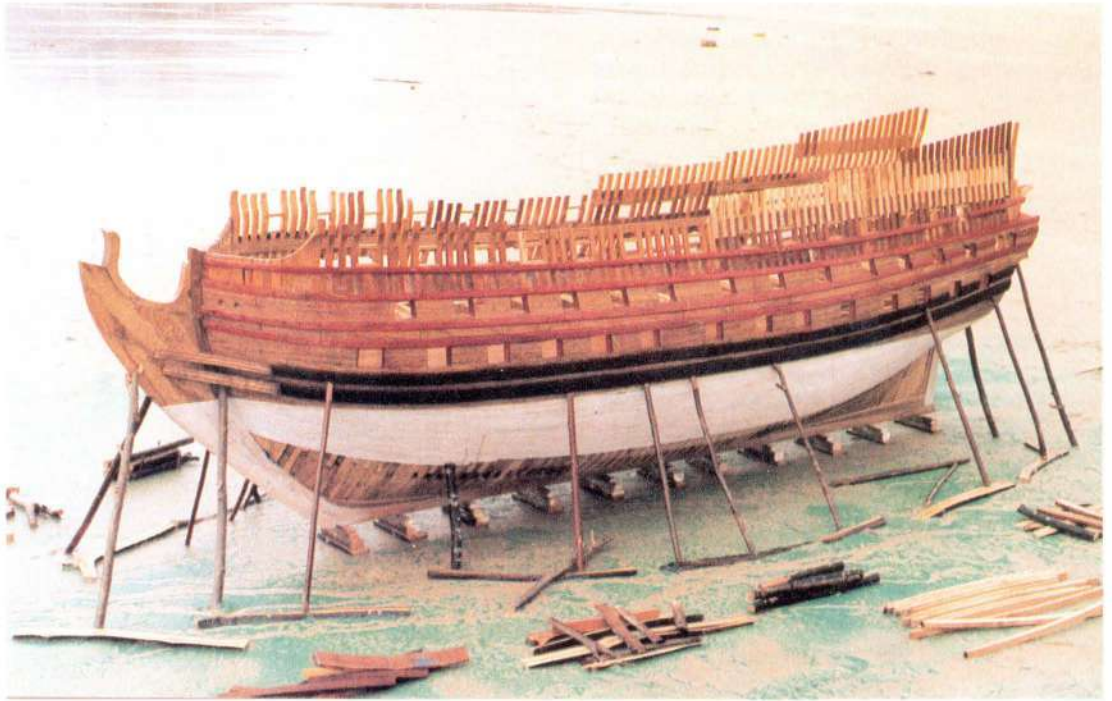
Por Capitana Real se denominaba, desde el reinado de Carlos I, al buque que ocupaba este empleo en las flotas y armadas del rey. Este empleo quedó fijado por vez primera, como consecuencia de la capitulación que firmaron Alvaro de Bazán «el Viejo» y el Emperador, en el que el primero se comprometía a armar veinte galeazas para el trato de las Indias. En relación con esta capitulación, el Prior y Cónsules de la Universidad enviaron al Emperador un parecer, fechado en Sevilla a 27 de Febrero 1549, indicando que, como alternativa, bastaba que las naos navegaran en flota y que en cada flota fuera en adelante una nao, con menos carga y más artillada que las demás, por Capitana.

Por una Real Cédula del 19 de Enero de 1565, se mandó que el papel de Capitana de cada flota debía asignarse a un galeón de 300 toneladas sin carga mercante alguna y con artillería incrementada. El término era genérico para todos aquellos buques que ostentaban este empleo en cualquiera de las flotas, hasta que por una Real Cédula fechada el 20 de Octubre de 1608, se declaraba que sólo el Galeón Capitana Real que fuere de la Armada del Mar Océano debía tener ese título y preeminencia. Su misión principal era la de proteger el convoy y en ella iba embarcado el Capitán General y las personas de más grado y categoría.

Un navío «Real», era generalmente aquél que estaba dotado de tres cubiertas.

La Capitana Real a la que Gaztañeta se refiere en su Manuscrito, fue construída en los astilleros de Colindres entre los años 1682 y 1690. Su nombre original era el de *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas* y comenzó su fabrica el General Millán Ignacio de Iriarte y Gaztelu.

Años antes, en 1676, había tomado el asiento del astillero de Colindres su padre, el Almirante José de Iriarte (Diputado General de Guipúzcoa y constructor de la escuadra de dicha Provincia) con motivo de hacer cuatro navíos y un



Capitana Real untziaeren maketa Jesus Mari Perona modelatzaileak egina, Francisco Fernández Gonzálezek zuzendutako untzigintzaren historian aditu taldearen zuzendaritzapean.

Maqueta de la Capitana Real realizada por el modelista Jesús Mari Perona bajo la dirección de un equipo de especialistas en historia de la construcción naval dirigido por Francisco Fernández González.

Almirantea hil zenean, Pablo Ibañez Madrilgo eskribauaren aurrean osatu zuen Azken Borondatezko Agiri bat erregeri otoiztuz, kontuan har zezala semearen zerbitzuak eta lanak, ola martxan hasi zenetik burutuak eta mesede egin ziezaion eskuadrako gobernari izendatuz.

Armada Batzarrak ikusi zuen eta, azkenean, 1678ko maiatzaren 5ean Aranjuez azal dutako zedula-agiri batean erabaki zen, ezen ikusirik D. Millan-en argitasuna eta Capitana eta Almiranta untzia oso aurreratua daudela (Gipuzkoako eskuadraz ari da), gobernari izendatzen zutela, aita Almirantearekin aurrez tratatutako baldintzatan.

D. Millanek hartu zituen hitzemat guztiengatik erantzun zuen errentako 311.220 marabedirekin Toledoko Milloietan lektuak.

Urte hartan bertan, untzia haitako superintendente izendatzen dute D. Nicolas de Gregorio Almirantea.

patache para la Armada del Mar Océano. Era mestre mayor de esta fábrica el también guipuzcoano, Antonio de Amas.

Al morir el Almirante José de Iriarte, otorgó ante el escribano de Madrid Pablo Ibañez, el 3 de Enero de 1678, un codicilo en el que se suplicaba al Rey que, en atención a los servicios que había prestado su hijo Millán Ignacio, desde el comienzo de la fábrica, le hiciese merced de nombrarle gobernador de la escuadra de Guipúzcoa.

Vista la petición por la Junta de Armas, se acordó, en cédula expedida en Aranjuez el 5 de Mayo de 1678, que dada la inteligencia de Millán, y lo adelantadas que estaban la Capitana y Almiranta (se refiere a las de la escuadra de Guipúzcoa) de los navíos que se hacían, se le nombraba gobernador con las mismas condiciones que estaba estipulado con su padre el Almirante.

Capitana egiteko aurren-aurreneko proiektua 1680ko uztailaren 23an datatutako memorial batean azaltzen da, eta 1250 tona arkeatu behar zituen gerrauntzi batek bezala.

1681eko irailaren 2an, agindua ematen zaio D. Millani materiala biltzen has dadin untzia eraikuntzarako. Agindua-ekin batera beste memorial bat dator D. Geronimo Eguiak izenpetua, eta bertan aurreko memorialean zeuden neurriak aldatu egiten dira, garaiko untzigile ospe handiko batzuren teorioren arabera egindako neurri berriak omen ziren. Neurri berrie-kin untzia 1300 tonelada hartzen ditu.

Untziaren neurriekin aldaketak egin ondoren, D. Millanek galeoiaren eraikuntzari ekiten dio aitak irakatsitako tekniken arabera. 1682an izan zen, seguruenik, gila jartze urtea.

*1685eko maiatzaren 29an Almiranta-
eraikuntzan has dadin agintzen diote D. Millani, Colindresko untziolan dagoen gila bat aprobetxatuz, luzatuz ahal den guztia, eta galibatze lanetarako obalo sistema erabiliz.*

Agindua ematen den agiriaren orijinala, Erregek izenpetua, Donostiako Untzi Museoan dago, eta obalo sistema erabiltze-ko esaten den aurreneko agiria dugu.

*Almiranta eta "S. Francisco" galeoien eraikuntza geldi zegoen, materialeak falta ziren eta. Batzarrak erakusten zuen jarra-
ra ikusita, D. Millanek Donibane Lohitzu-
nera aldegiten du ihes. Armada Batzarra-
ren erabakia argitara eman aurretik, bi egun lehenago, 1686ko martxoaren 14ean hain zuzen, D. Nicolas de Gregoriok korre-
gidoreari gatzigatzen dio D. Millanen ihes egitea, eta aholkua ematen du komenigarri izango litzatekela Laredoko estafetara ha-
ren izenean iristen ziren gutunei bertan eustea.*

*1687ko irailaren 24ean itsasoratu zu-
ten, hala jartzen du eskuizkribuan. Ekai-
naren 25ean beste saio bat egina zen, har-
tarako eraman zituzten 184 idi pare, bai-
na ur eskasiarengatik bertan behera geldi-
tu zen. Saioak, biak ere, D. Ignacio Soroak
zuzendu zituen, eta lana ez zelako bat ere
erraza, saritu egin zuten Santiago janzkia-
rekin, urte batzuk lehenago eskatua ba-
zuen ere.*

Don Millán respondió de los compromisos que adquiriría con una fianza de 311.220 maravedís de renta situados en los Millones de la ciudad de Toledo.

Este mismo año, se nombra superintendente de dichos astilleros al Almirante Nicolás de Gregorio.

El primer proyecto de Capitana, viene redactado en un memorial fechado el 23 de Julio de 1680, y se correspondía con un buque que debía arquear 1.250 toneladas como de guerra.

El 2 de Septiembre de 1681, se ordena a Don Millán que comience el acopio de materiales y la construcción del buque. A la orden le acompaña un nuevo memorial firmado por Gerónimo de Eguía, en el que se modificaban las medidas propuestas en el primero, justificando las nuevas proporciones según las teorías de afamados constructores de la época. Con las nuevas medidas propuestas el buque arquearía 1.300 toneladas.

Tras la realización de diversas modificaciones en las medidas del barco, y siguiendo las teorías desarrolladas por su padre, D. Millán comienza la fábrica del galeón, siendo la fecha más probable para la puesta de quilla el año de 1682.

El 29 de Mayo de 1685 se ordena a Don Millán que comience la construcción de la Almiranta, aprovechando una quilla que está colocada en el astillero de Colindres, alargándola lo necesario y empleando para su galibado el método del óvalo.

El documento original donde se ordena, firmado por el Rey, se encuentra en el Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, y se trata del primer documento, de que se tiene noticia, en el que se ordena emplear el método del óvalo.

Ante la escasez de materiales, las construcciones del galeón *San Francisco* y la Almiranta, estaban paralizadas. Ante la actitud de la Junta de Armadas de embargar los bienes de D. Millán y proceder a su detención, éste huye a San Juan de Luz.

La Capitana fue botada el 24 de Septiembre de 1687, según consta en el Manuscrito, tras una primera intentona fa-

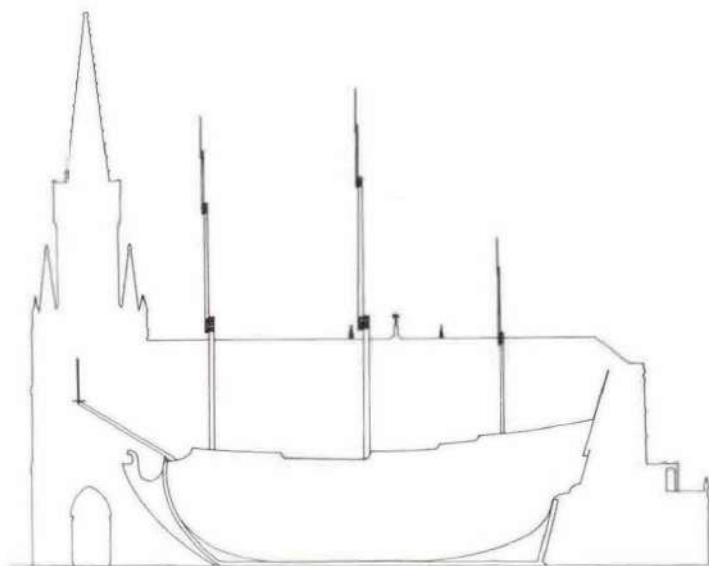
Itsasoratze hori, untzia bigarren kubiartaraino erabat bukatua zegoela egin zen, eta barruan landuak zeuzkan ordurako egokitze lanetarako beharko ziren materialeak.

Ondoren Santoñako portura eraman zuten guztiz buka zezaten.

Estrainekeo itsasoratze mota hori, hots, erabat bukatu gabe porturaino eraman eta bertan bukatu, ez da berria, D. Cristobal Barrosek XVI. mendean komenigarritzat jotzen zuen jada.

llida, por falta de agua, el 25 de Junio de ese mismo año y para la que se reunieron 184 parejas de bueyes. Dirigió ambas operaciones el guipuzcoano Ignacio Soroa, capitán de la Maestranza de las Costas de Cantabria, al cual se premió, dada la dificultad de la misma, con el hábito de Santiago, que ya había solicitado años atrás.

La operación fue realizada con el buque armado hasta la segunda cubierta y llevando en su interior, ya labrados, parte de los materiales que iban a ser necesarios para su habilitación.



*Capitana Real untzia*ren neurriak, Donostiako Artzain Onaren katedralearekin konparatuta. Untziak 998 gizon zituen barruan.

Dimensiones de la Capitana Real en comparación con la catedral del Buen Pastor de San Sebastián. El buque llevaba una dotación de 998 hombres.

Hasieran eraikuntza lanak Antonio Amas maisuak eraman zituen aurrera, eta gero Baionan atxilo hartu bait zuten, Ignacio Soroak jarraitu zituen.

Ignacio Soroari dagokionez, badirudi, untzia burutu zen arte aritu zela eraikuntza lanetan, ez bait dago bat ere daturik egin behar horretatik atzera bota zenik esateko, eta era berean, ezin dugu jakin Antonio Amas itzuli zen edo beste pertsonaren batek hartu ote zuen kargu.

Bestalde, eskuizkribuan barrena, Soroari "el Capitan" deitzen zaio sarri (Kapitaina baitzen Ignacio Soroa Kantauriko Itsas-bazterren Maestrantzakoa).

Itsasuntzia 1690eko maiatzaren 7tik uztailaren 22a bitartean mastatu zuten eta

A continuación fue trasladado al puerto de Santoña para completarse su construcción.

Estas labores fueron dirigidas, en un principio, por el maestre Antonio de Amas y en su etapa final por Ignacio Soroa, debido a la detención en Bayona del primero (11 de Mayo de 1688), sin que se tenga noticia del motivo.

El buque fue arbolado entre los días 7 de Mayo y 22 de Julio de 1690 y posteriormente trasladado a Cádiz donde probablemente entró en servicio.

Se conoce también que, la Capitana, figuraba en la primera relación de buques que se estaban aprestando para participar en la expedición a Darién diri-

ondoren Cadizera eraman zuten, zerbitzuan sartuz segituan.

Jakin badakigu, bestalde, Darien-era joan behar zuten itsasuntzien aurreneko zerrendan bazela la Capitana. Espedizio hura Fernandez de Navarrete Almiranteak zuzendu zuen 1699an. Zerrenda hartan zeuden baita ere, "San Francisco" galeoia eta "Stma. Trinidad" untzi almirantea.

Capitanaren azkena, untzi haustea izan zen 1705ean, eta haren materialekin Errege Untzi Almirantea konpondu zen. Gero dena prestatu zen Cadizko Badian, Puntalen parean hondora erazteko, horrela, arerioten bat etorri gero itxi egiten zen pasabideetako bat, hori zen xedea.

Untziaren eskifaia 500 itsasgizonen osatua zegoen, eta hasierako mariñelak denak Gipuzkoako probintzian bilduak ziren, leba sistemaren bidez. Ohitura bat bai bait zegoen Ozeano Itsasorako Errege Untzi Kapitainaren eskifaia gipuzkoar marinez osatua behar zuela izan. Geroxeago aipatuko dugu berriz kontu hori.

Aurreneko lanak

XVII. mendearen bukaera aldean inoiz baino maila kaxkarragoan zegoen untziolatako lana. Kantauri itsasoko untziola nagusiek oso egoera txarrean zeuden, erakunde ofizialek ez zutelako eskaerarik egiten, ez zituztelako kobratzen aurretik egindako lanak, ez zutelako baliabiderik, eta oso handiak zirelako arerioek eragindako suteak eta erasoak.

Felipe V.ak, 1702an Espainiara heldu eta berehala erabaki zuen lehen gauzetako bat Amerikarekin zegoen itsas harremana bultzatzea izan zen. Horretarako guztiz beharrezkoa zen itsas armada indartsua eratzea. Frantziako Luis XIV.aren eskudra baten laguntza eskatu zen. Chateau-Renauko laguntzako eskudra hori deuseztaturik geratu zenez eta 1703an hasitako Erregetzarako gerraren ondorioz atzeratu egin zen proiektua. Itsasuntzi gutxi zegoenez, erosi egin ziren.

Batzorde bat eratu zen (1708ko irailaren 3an) itsasuntzien eraikuntza bultzatzeko, eta Veraguako dukea aukeratu zen buru. Bernardo Tinajero, Indietako Kontseiluko idazkariak, proiektu bat aurkeztu

gida por el almirante Fernández de Navarrete en 1699. En esta relación figuraban también el galeón *San Francisco* y la Almiranta *Santísima Trinidad*.

El destino final del buque fue el desguace en el año 1705, empleándose los materiales que de él se obtuvieron en la reparación de la Almiranta Real, y posteriormente, fue preparada para ser hundida en la zona entre Puntales en la bahía de Cádiz, con la finalidad de cerrar un canal de paso en el supuesto de un ataque enemigo.

El buque estaba tripulado por más de 500 hombres de mar y sus primeras dotaciones estaban constituídas por gentes de mar reclutadas en la provincia de Guipúzcoa mediante el sistema de levas, siguiendo la tradición de que la tripulación de La Capitana Real para la Armada del Mar Océano debía estar formada por marinos guipuzcoanos, como posteriormente se comentará.

Primeros Trabajos

A finales del S. XVII, la construcción naval había caído en la ruina total. Los principales astilleros cantábricos, se encontraban en estado de postración como consecuencia de la falta de pedidos oficiales, la demora en los pagos, la falta de recursos y los incendios y ataques enemigos.

Felipe V, desde su llegada a España en 1702, comprendió que el objetivo prioritario era reestablecer las comunicaciones marítimas con América, para lo cual era necesaria la reconstrucción de la Armada. Se requirió la ayuda de una escuadra francesa, enviada por Luis XIV. La destrucción de la escuadra de apoyo de Chateau-Renau y el comienzo de la Guerra de Sucesión en 1703, hizo posponer la empresa. Para solucionar el problema de la carencia de buques, se recurrió a su adquisición en Génova y entre particulares.

Se formó una Junta (3 de Septiembre de 1708) presidida por el Duque de Veragua, con el fin de activar la construcción de navíos. Bernardo Tinajero, secretario del Consejo de Indias, presentó un proyecto a Felipe V, que le nombró,

zión Felipe V.ari, eta erregeak, 1714ean, Bulegoko Idazkari izendatu zuen (Itsas Armadako ministro).

Lehen egitekoa Haizaldeko Armada indartzea zen, Ameriketako kostaldean ordena jartzeko, ingelesen legez kanpoko merkataritza kontrolatzeko batez ere. Horretarako, Tinajero proiektu bat aurkeztu zuen 1713an, "De lo que se ha de observar, y regla con que se ha de hacer la fábrica de diez bajeles y dos pataches que S. M. ha resuelto se construyan en el puerto de La Habana".

La Habana aukeratu zen, bertan itsasuntziak eraikitzeke zur asko zegoelako, eta baliabideak ugari zirelako. Baztertu egin zen itsasuntziak Campecheko, Tocoalpako edo Maracaiboko untzioletan egi-tea, hainbat arrazoi zirela medio.

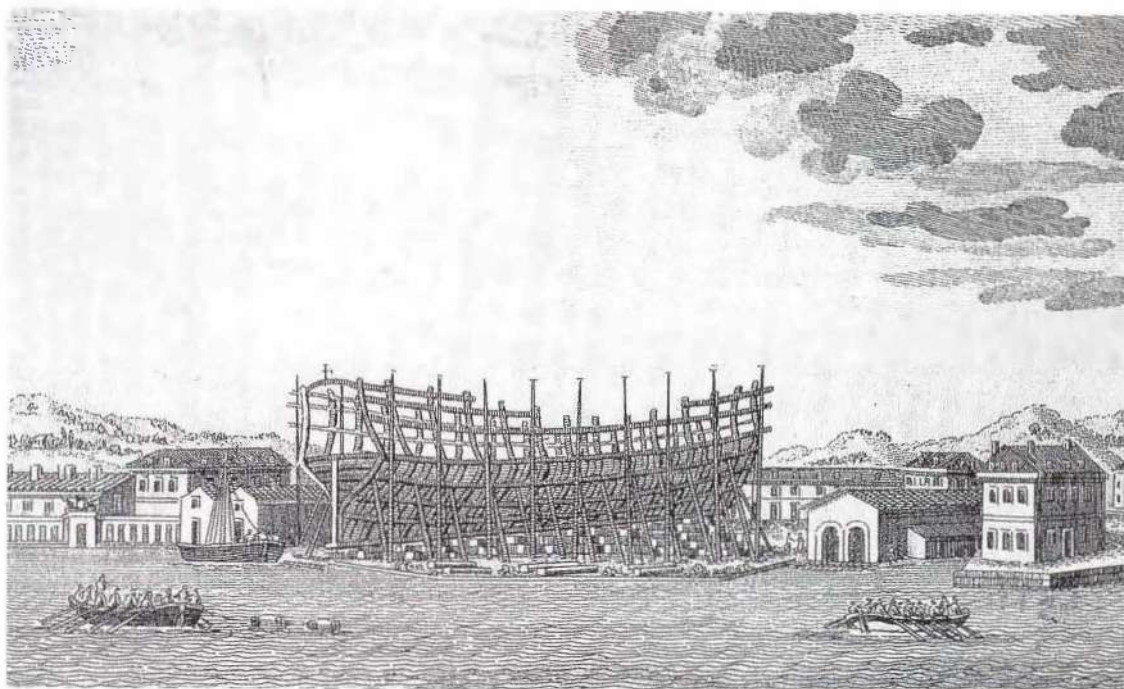
Proiektua hiru zatitan zegoen banaturik. Lehena eraikuntza lanari buruzkoa zen, eraiki beharreko bajel kopuruari, eraikuntza lanak egiteko moduari eta eraikuntza hori aurrera eramateko behar zen diruari buruzkoa. Bigarrena eraikun-

en 1714, Secretario de Despacho (Ministro de Marina).

Lo primero que había que hacer era resucitar a la Armada de Barlovento, con el fin de poner orden en las costas americanas y, principalmente, de controlar el comercio ilegal que estaban ejerciendo los ingleses. Para ello, Tinajero elevó en 1713 un proyecto titulado *De lo que se ha de observar, y regla con que se ha de hacer la fábrica de diez bajeles y dos pataches que S.M. ha resuelto se construyan en el puerto de La Habana.*

La elección del lugar estaba motivada por la abundancia de maderas para la cómoda y continuada construcción de bajeles, la existencia de medios que posibilitaran la construcción y la riqueza de recursos de esas tierras.

El proyecto estaba dividido en tres fases. La primera se refiere a las fábricas, el número de bajeles a construir, la forma de ejecutar estos pertrechos y los caudales necesarios para afrontar esta fábrica. La segunda se refiere a la pro-



La Habanako untzitegien ikuspegi zatikakoa. Haizaldeko Armadaren konponketa La Habanako untziolan egin zen Gaztañeta zuzendari zela.

Vista parcial de los astilleros de La Habana. La reconstrucción de la Armada de Barlovento se realiza en el astillero de La Habana siguiendo las directrices de Gaztañeta.

tza lan horretan egindako itsasuntziek ondoren zekartzaten gastuak eta lanak aurrera atera ahal izateko behar ziren baliabideei eta diruari buruzkoa. Hirugarrenean itsasuntziak inoiz ere geldik ez egoteak zuen garrantzia aipatzen zen, kostaldea babes zezaten.

Aukeratu zen itsasuntzia Gaztañetarena izan zen, hirurogei kanoi zituena, bidaia luzerako bertsioan. Aukeraketan izan zen akats bakarra artilleriaren kalibrea gaizki aukeratzea izan zen, gainerako herrialdeek erabiltzen zutena baino dextente txikiagoa bait zen. Biltegiatan zegoen artilleriaren kalibrea aukeratu zen, ziurrenez. Eraiki nahi ziren itsasuntziek behar bezala armatzeko behar ziren 600 kanoietatik 150 baino ez ziren Espainiatik eraman, gainerakoak Ameriketako biltegiatan zeuden.

Eraikitako itsasuntziek proportzio batzuk jarraitzen zituzten, hau da, erlazio bat zegoen oinarriztat hartutako neurriaren eta gainerako neurrien artean.

Garai hartan erabiltzen ziren proportzioak honako hauek ziren, oinarrizko neurria gila izanik, aurreko mendeetan oinarrizko neurria izandako zabalera ordez:

$$\text{Zabalera} = \text{Gila} / 3$$

$$\text{Luzera} = \text{Gila} + \text{jaurtiketen gehiketa}$$

$$\text{Astila hila} = \text{Luzera} / 4 \text{ eta ateratako balorea pulgadan.}$$

$$\text{Besanga} = \text{Zabalera} / 2$$

Neurri hauei buruzko aipamen txiki bat egin behar da. Gilari eman zitzaion balorea, zabalera \times 3 alegia, merkataritzako itsasuntzietan baino ez zen erabiltzen. Gerrako itsasuntzietan hiru besabete gehitzen zitzaizkion gilari.

Egiturako elementuei dagokienez, garrantzi txikiko aldaketak ikusten dira betidaniko eraikuntzarekin alderatuz. Aipatzeko gauza bakarra, mesanako mastaren karlinga itsasuntziaren soiladoan zegoela, bigarren kubiartan egon beharrean. Neurri horren helburua masta hori bela zurrun nagusiaren ordez erabiltzea zen, azken hau haustuko balitz edo trinket modura erabili behar izango balitz. Mesanakoaren lekua hartzeko mastaxkatxo nagusia erabiliko litzateke.

ducción de los efectos y caudales necesarios para mantener los navíos construidos en esta fábrica. La tercera, trata de la importancia de que los bajeles no estén nunca parados y sirvan a los efectos para los cuales han sido construídos, la defensa de las costas.

El buque elegido era el de Gaztañeta de sesenta cañones en su versión de viaje largo. El único error en la elección era el calibre de la artillería, notablemente inferior a las empleadas en el resto de los países, pero probablemente se empleó el calibre de la que había almacenada. De los 600 cañones necesarios para armar los navíos que se pensaba construir, sólo era necesario trasladar desde España 150 cañones, el resto estaba depositado en los almacenes de América.

Los barcos construídos estaban regulados por unas proporciones, es decir existía una relación entre una dimensión tomada como base y todas las demás.

Las proporciones empleadas en esta época eran las siguientes, definiendo como medida básica la quilla, frente al empleo de la manga a lo largo de los siglos anteriores:

$$\text{Manga} = \text{Quilla} / 3$$

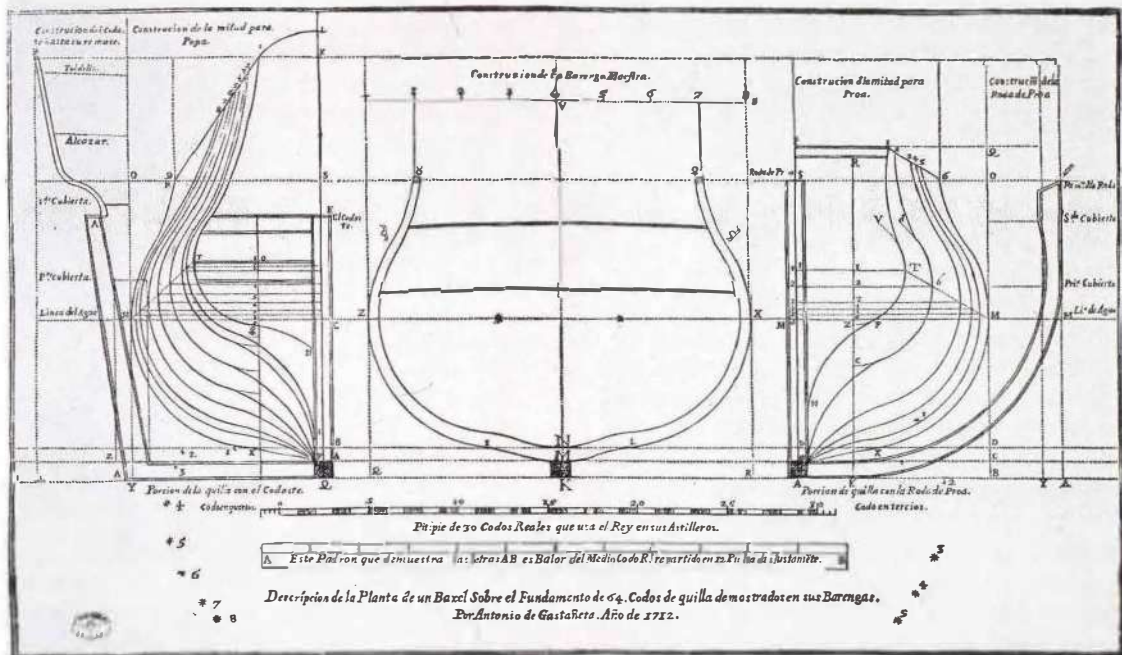
$$\text{Eslora} = \text{Quilla} + \text{suma de lanzamientos}$$

$$\text{Astilla muerta} = \text{Eslora} / 4 \text{ y el valor obtenido en pulgadas}$$

$$\text{Puntal} = \text{Manga} / 2$$

En cuanto a éstas, hay que hacer una pequeña matización. El valor asignado a la quilla era de tres veces la longitud de la manga, sólo era empleado para buques mercantes. Cuando se trataba de buques de guerra, se le añadían tres codos más al valor de la quilla.

En cuanto a elementos estructurales aparecen variaciones poco significativas respecto a la construcción tradicional. Sólo habría que destacar el que el palo de mesana llevaba su carlinga en el sollado del buque en lugar de en segunda cubierta. La finalidad de esta medida era la de poder sustituir con este palo la verga mayor, en caso de rotura o de que



Untzi baten ebaketa eta garapena, Gaztañetak egina 1712an. (Planta y Proyecto de B. de Tinajero..., 1713).

Sección y desarrollo de un navío por A. de Gaztañeta, 1712 (Planta y Proyecto de B. de Tinajero..., 1713).

Izenak, berriz, nahiko aldatzen dira, baina hori sarritan gertatu da mendeetan zehar.

Garrantzizkoa da, oinarrizko neurria sartzeaz gain, zeharkako ebakierak geometrian oinarritutako metodo berri baten bitartez egiten zituela. Trantsiziozko sistema da; itsasuntziaren erdialdea betidanik egindako moduan egin zen. Hala ere, egokitu egin zitezkeen plantilak erabiliz eta ertzetan ebakierak zehaztu, aurreko mendeetako kalentziaz desagertu ziren.

Itsasuntziek betidanik gorputz zilindrikoa zuten, bederatzi jlobalta berdinek osatua, kasu honetan. Maisua ez zegoen luzeraren erdian, popatik hurbilago baidiz, erdialdetik bi besabetera. Zilindro itxurako gorputza brankarantz eramaten zen zertxobait, eta horrela orekatzen zen aurrekoa.

Asko hobetzen zen horrela zeharkako egonkortasuna, besanga txikiagoa zelako eta formak geometrian oinarritutako metodoaren bitartez ateratzen zirelako. Horrek, pisuak modu arrazionalagoan banatzeare-

éta tuviera que ser empleada como trinquete. Para sustituir al de mesana, se emplearía el mastelerillo mayor.

La nomenclatura, sin embargo, varía bastante, aunque esto es habitual a lo largo de todos los siglos.

Lo verdaderamente importante, además de introducir una nueva medida base, es que traza mediante un método geométrico secciones transversales. Es un método combinado, de «transición», en el que la zona central del buque se traza de una manera similar a la tradicional, empleando un sistema de plantillas regulables, y la determinación de secciones en las zonas extremas, mediante cuadernas de forma, evitan las ambigüedades anteriores.

Los barcos presentaban el tradicional cuerpo cilíndrico, compuesto en este caso por nueve varengas iguales. La maestra no se encuentra en el centro de la eslora sino dos codos más a popa, lo que se compensa con un ligero desplazamiento hacia proa del cuerpo cilíndrico.

kin batera, bi kubierta bakarrik eginez eta besanga handiagoa zen heinean eskantilonatuak gero eta txikiagoak eginez, aukera eman zuten itsasuntzi hauek lastrerik gabe itsas gainean ibil zitezen. Garaiko eraikileek neke handiz sinestu zuten berrikuntza izan zen hori.

Hala ere, 1715ean indarririk gabe utzi behar izan zen Itsas Armadako Idazkaritza, eta 1717an Intendente Orokorren postua sortu zen. José Patiño izan zen postu hori bete zuen lehena.

Erregetzarako gerra bukatu zenean, 1714ean, Bartzelona, Kataluniako zati bat eta Balear uharteak baketzea baino ez zen geratzen.

Amnistia bat, barkamen orokorra eta aurretik gertatutakoa ahaztea eskaini zitzaizkien katalanei, baina horiek borrokan jarraitu nahi izan zuten. Horrek atzeratu egin zuen itsas armada bultzatzeko proiektua. Alberonik indartu egin zuen jadanik hasita zeuden itsasuntzien eraikuntza,

Se mejoraba notablemente la estabilidad transversal, debido a la reducción del puntal y a las formas que se generan con el método geométrico de trazado. Esto añadido a una distribución más racional de los pesos, limitando el número de cubiertas a dos y disminuyendo progresivamente los escantillonados de los miembros a medida que crece el puntal, permitieron navegar a estos barcos sin la necesidad de lastre, lo cual supuso una novedad difícil de creer para los constructores de la época.

Sin embargo, en 1715, se tuvo que suprimir la Secretaría de Marina, creando en 1717 el cargo de Intendente General, siendo el primero que lo ocupó José Patiño.

Terminada la Guerra de Sucesión, tras un armisticio en 1712 que concluyó con la Paz de Utrecht, en 1714, sólo quedaba la pacificación de Barcelona, parte de Cataluña y las Baleares.



Pasaia portua, 1786. (Luis Paret-en oleoa. Ondare Nazionala, Zarzuela Jauregia, Madril).
Pasaian eta Orion egiten ziren untxi lanak Gaztañetak zuzentzen zituen.

Puerto de Pasajes, 1786. (Oleo de Luis Paret. Patrimonio Nacional, Palacio de la Zarzuela, Madrid).
Gaztañeta dirige personalmente o dicta las normas con que han de construirse diversos buques en Pasajes y Orío.

baina oraindik eraikitzen hasi gabeko itsasuntzietarako zegoen dirua atzerrian beste itsasuntzi batzuk erosteko erabiltzea erabaki zuen, hasiera emateko aurrikusita zeuden militar kanpainei.

Garai horretan Gaztañeta izan zen Koroarentzat eraikitako itsasuntzi gehien eraikuntzaren zuzendaria edo horien proportzioak eman zituena. Itsasuntzi horiek Orioko, Usurbilgo, Pasaiaiko eta Zorrozako untzioletan egin ziren, besteak beste. Gaztañetaren proportzioak jarraituz egin ziren, baita ere, La Habanan eraikitako itsasuntzi garrantzizkoenak.

Garai horretakoan artean honako hauek dira itsasuntzi azpimarragarrienak:

Pasaian: Santa Teresa (1) (1703 / 60 kanoi), Porta Caeli (1703 / 60 kanoi), Santa Isabel (1) (1716 / 60 kanoi), San Isidro (1) (1716 / 50 kanoi), San Pedro (1) (1716 / 60 kanoi).

Orio-Usurbilen: Real Felipe (2) (1717 / 60 kanoi), San Fernando (1) (1717 / 60 kanoi), San Luis (1) (1717 / 60 kanoi) eta beste sei Murguíaarentzat.

Zorrotzan: El Salvador (1703 / 74 kanoi) eta antzeko beste bat. Bi hauek ez ziren inoiz itsasoratu, bukatu egin bait

Después de serles ofrecida una amnistía y «perdón general», los catalanes, decidieron continuar la lucha, lo que provocó un retraso en los planes de reconstrucción de la marina. Alberoni activó las construcciones ya iniciadas, pero prefirió invertir los caudales destinados a nuevas construcciones en la adquisición de buques que le permitieran iniciar las campañas militares que tenía previstas.

Durante este período, Gaztañeta dirigió la construcción, o dictó las proporciones de la mayoría de navíos construídos para la Corona, en los astilleros de Orio, Usúrbil, Pasajes, Zorroza, etc. y siguiendo sus proporciones se trazaron los barcos más importantes construídos en La Habana.

Entre los de este periodo cabría destacar:

En Pasajes: *Santa Teresa* (1º) (1703 / 60 cañones), *Porta Caeli* (1703 / 60), *Santa Isabel* (1º) (1716 / 60), *San Isidro* (1º) (1716 / 50), *San Pedro* (1º) (1716 / 60).

En Orio-Usúrbil: *Real Felipe* (2º) (1717 / 60), *San Fernando* (1º) (1717 / 60), *San Luis* (1º) (1717 / 60) y otros seis más para Murguía.



Zorrotzako untzitegia. 1787ko plano baten zatia. (Liburutegi Nazionala, Madril).

Astillero de Zorroza en el Nervión. Detalle de un plano de 1787. (Biblioteca Nacional, Madrid).

ziren itsasoratzeke baliabideak, Erregetzarako Gerraren ondorioz.

San Feliú de Guixols: Real San Felipe (1) (1716 / 60 kanoi), Príncipe de Asturias (1) (1717 / 72 kanoi), Cambi (1718 / 66 kanoi) eta Catalán (1719 / 72 kanoi).

Horrez gain hainbat itsasuntzi lortu zen: 3 itsasuntzi erosi ziren Erregetzarako gerraren garaian eta beste 8 1714tik 1718ra bitartean.

Beste lau ere lortu ziren: 1 Ingalaterrari kendu zitzaion (70 kanoidun Stanhope itsasuntzia, Blas de Lezok lortu zuena 1710ean) eta beste 3 Sizilian lortu ziren, 1718ko kanpainan.

Lan nagusia: Guarnizoko Untziolaren eraketa

Guipúzkoako untziolak, Pasaiakoak batez ere, Frantziatik hurbil zeudenez eta Colindresko untziolan sakonera gutxiago zegoenez eraiki nahi ziren itsasuntzi handiak egiteko, Gaztañetari untxiola berria jartzeko leku egokia bilatzeko lana eman zitzaion (1717).

Passaro Lurmuturreko gertakizunak zigortzeko, Espainiako gobernuak Espainian bizi ziren ingeles ondasunak bahitzeko agindua eman zuen, eta Ingalaterrako gobernuak Gerra aldarrikapenarekin erantzun zion (1718ko abenduaren 26).

Bestalde, 1719ko apirilaren 21ean, 20.000 frantsesek osatzen zuten armada bat, Berwick-eko Dukearen agintepean, Bidasoa ibaia gurutzatu, Hondarribia inguratu (maiatzaren 2tik ekainaren 18ra bitartean) eta inolako oztoporik aurkitu gabe sartu zen Pasaiaraino. Bertako untziolan zeuden sei itsasuntzi erre zituzten, eta horien artilleriaz, itsutaz, loney eta gainerako elementuez jabetu ziren.

Lord Stanhope, aliatu ingelesak, portuaren sarreran zegoen dorreoia lehertarazteko baimena eskatu zuen, baliorik gabe uzteko, bertako untziolin batera. Donibane Lohitzuneko eta Miarritzeko itsasgizonak ezetz esan zioten eskakizunari, Pasaiako garrantzizko babeslekua bait zen beraiantzat.

Santoñari eraso zioten itsasoz, 800 soldaduk osatutako taldearekin, eta txikitu

En Zorroza: El Salvador (1703 / 74) y otro más, de características similares. Ninguno de los dos llegó a salir a la mar, por falta de recursos con que acabarse y pertrecharse, pues la Guerra de Sucesión los absorbía totalmente.

En San Feliú de Guixols: *El Real San Felipe* (1º) (1716 / 70), *El Príncipe de Asturias* (1º) (1717 / 72), *el Cambi* (1718 / 66) y *El Catalán* (1719 / 72).

Además se adquirieron navíos por distintos métodos y en distintos períodos: Se compraron tres en tiempo de la Guerra de Sucesión y ocho en el período comprendido entre 1714 y 1718.

Se apresaron cuatro: uno a Inglaterra (navío *Stanhope* de 70 cañones, capturado por Blas de Lezo en 1710) y tres en Sicilia, durante la campaña de 1718.

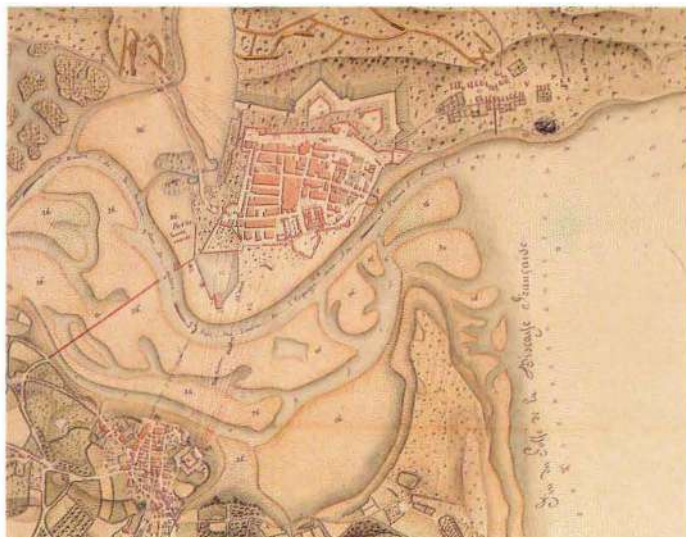
Obra cumbre: La creación del Astillero de Guarnizo

Ante la proximidad de los astilleros de Guipúzcoa a la frontera con Francia -especialmente los de Pasajes eran continuamente acosados- y frente al hecho de que en los Astilleros de Colindres no había suficiente calado para los grandes buques que se pretendía construir, se encomendó a Gaztañeta la búsqueda de un lugar adecuado para trasladar los astilleros (1717).

Tras los sucesos de Cabo Passaro, el gobierno declaró como represalia, el secuestro de bienes de los súbditos ingleses y la expedición de patentes de corso contra su comercio, a lo que el Gobierno inglés contestó, haciendo pública una declaración de guerra (26 de Diciembre de 1718).

Por otra parte, el 21 de Abril de 1719, un ejército formado por 20.000 franceses bajo el mando del Duque de Berwick, atravesó el Bidasoa, puso sitio a Fuenterrabía (2 de Mayo a 18 de Junio) y entró sin resistencia hasta Pasajes, incendiando seis navíos de línea que se estaban construyendo, para después apoderarse de los almacenes de artillería, jarcia, lonas y demás pertrechos.

Lord Stanhope, su aliado inglés solicitó que se minara el torreón de la entra-



Hondarribiako setioa, Berwick-en osteez egina 1719an. (Untzi Museoen bildumatik). Euskal untziolak mugatik oso gertu izateak ekarri zuen Guarnizoko (Santander) untziolaren indartzea.

Asedio de Hondarribia por las tropas del Duque de Berwick en 1719. (Colección Untzi Museoa - Museo Naval). La proximidad de los astilleros vascos a la frontera condujo a la creación y potenciación del astillero de Guarnizo (Santander).

egin zituzten ia guztiz eraikita zeuden hiru itsasuntzi eta beste zazpi egiteko prestatuta zegoen zura.

4.000 ingelesek osatzen zuten eta Cobham bizkondeak agintzen zuen dibisio bat joan zen frantsesak laguntzera, eta Sir Robert Johnson komodoroaren agintepean zegoen eskudrila batek gerrako bi itsasuntzi txikiago eta merkataritzako unti bat txikitu zituen Ribadeon.

Donostiari eraso zioten, eta bertako gaztelua abuztuaren 19an errenditu zen. Hortik aurrerako erasoak Aragoirantz eta Kataluniarantz zabaldu zen.

Ingelesak Vigori eta Pontevedrari eraso zioten, eta bertan beste hainbat itsasuntzi txikitu zituzten. Erregeek Alberoni garaitu zuten, Aliantza laukoitzaren barruan sartu ziren (1720ko apirilaren 2an) eta atera egin zituzten Sizilian eta Zerdeñan zituzten indar armatuak.

Negoiazio gogorren ondoren defentsarako hitzarmena sinatu zen Frantziaren eta Espainiaren artean. Hitzarmen horretako artikulua sekretuetan Hondarribia, Donostia eta Penzacola Espainiari itzultzea erabaki zen (1721eko martxoaren 27).

Beste alde batetik antzeko akordioa sinatu zen Ingalaterrarekin (1721eko ekainaren 13an), eta ingelesek azken gerran harrapatutako ondasunak itzuli zituzten. Ondasun horien artean Passaro Lurmutu-

da del puerto, para cegarle e inutilizarlo para siempre junto con sus astilleros. Esto fue evitado por los mareantes de San Juan de Luz y Biarritz, alegando que esta medida les provocaría graves daños por ser Pasajes uno de sus puertos de refugio.

Se atacó Santoña por mar, con una división de 800 soldados destacada a tal efecto, destruyendo otros tres navíos que estaban prácticamente terminados, y las maderas preparadas para otros siete.

Los franceses fueron auxiliados por una división de 4.000 ingleses bajo el mando del vizconde Cobham y una escuadrilla que gobernaba el comodoro Sir Robert Johnson, que destruyó otros dos buques menores de guerra y otro mercante que estaban en Ribadeon.

Atacaron San Sebastián, rindiendo el castillo el 19 de Agosto -era la primera vez que la ciudad era ocupada- con lo que toda la Provincia quedó dominada.

Los ingleses atacaron Vigo y Pontevedra, donde destruyeron más navíos. Los reyes destituyeron a Alberoni, se adhirió a la Cuádruple Alianza (2 de Abril de 1720) y retiraron las tropas de Sicilia y Cerdeña.

Tras arduas negociaciones, se estableció un tratado de Alianza defensiva entre Francia y España, conviniendo por

rrean harrapatutako itsasuntziak zeuden, baina itsasuntzi horiek ez zeuden jadanik itsasora irteteko moduan.

Bakea lortu ondoren berriro ere itsasuntziak eraikitzeari ekiteko aukera jarri zen mahai gainean. Horretarako egin beharreko lehen gauza untziolak egokitzea zen. Untziola guztiak leku ziurrean, ondo babesturikoan, biltzea erabaki zen.

Gaztañetak Santandergo badia aztertu zuen, eta Díaz Pimienta jeneralak 1645ean aukeratutako lekuak mihatu zituen, Potrañes-en. Gaztañetaren aginduak jarraituz untziola bat egin zen leku horretan 1721ean, eta Guarnizoko Untziola izena jarri zitzaion. Bertara eraman zen 1722an Santoñako untziolatik geratzen zena. 80 kanoi izango zituzten bi itsasuntzi handiren gila jartzeko agindua eman zen. Horretarako Gaztañeta Guarnizora joan zen bizitzera 18 hilabetez.

Horrez gain, lana eman zitzaien Espainiako leku askotako lantegi eta tailerrei:

artículos secretos, la devolución de Fuenterrabía, San Sebastián y Penzacola (27 Marzo 1721).

Por otro lado se hizo un acuerdo similar con Inglaterra, (13 de Junio de 1721) devolviendo los ingleses los efectos y bienes confiscados en la última guerra, entre los que se encontraban los navíos apresados en Cabo Passaro, pero resultaron estar desmantelados e innavegables.

Una vez lograda la paz, se planteó la necesidad de reiniciar la construcción de navíos. Para ello el primer paso era reconstruir los astilleros, volviendo a la idea de centralizarlos en un lugar lo suficientemente seguro y protegido.

Gaztañeta había inspeccionado la bahía de Santander, y aprovechó los lugares elegidos por el General Díaz Pimienta (1645) en el lugar de Potrañes. Bajo su inspección se formó un astillero dotado de los elementos necesarios en 1721, recibiendo el nombre de Astillero de



Guarnizo-ko untziola, Santandergo badian. (1730 aldera egindako mapa baten zatia. Servicio Geográfico del Ejército, Madrid). Gaztañetak Guarnizon egin zuen lan nagusia itsas arkitekto gisa.

Astillero de Guarnizo en la bahía de Santander. (Detalle de un mapa realizado hacia 1730. Servicio Geográfico del Ejército, Madrid). En Guarnizo Gaztañeta desarrolla la parte más importante de su obra como arquitecto naval.



Guarnizoko errege untziolaren alderdia. Maketa 1726an zegoen bezala. (Astillero-ko Udala, 1991).

Maqueta de la sección de navíos del Real Astillero de Guarnizo, según se hallaba en 1726. (Ayuntamiento de Astillero, 1991).

Granadako eta Cerverako biltegi-tako lonak erabili ziren; Zarrosako, Donostiako eta Kataluniako zenbait lantegitako itsutak; Puerto Real-en egiten zen artilea, banderentzako; Bizkaiko eta Gipuzkoako burdin-tresnak; Nafarroako Brontze galdetatik ateratako brontzea; baso asko zituzten lurraldeetako erretxinak eta betunak ere erabili ziren.

Gaztañeta 1724era bitartean izan zen untzioletako zuzendari, eta urte horretan José del Campillo Cossio-k hartu zuen bere lekua.

1726an berriro ireki zen Itsas Armadako Idazkaritza. Patiño izendatu zuten Intendente Orokor, eta Gaztañetari eman zitzaion itsasuntziak eraikitzeko ardura. Irailaren 12an Gipuzkoako 400 edo 500 arotz Guarnizora joan zitezten agindua eman zen, bertan egiten ari ziren itsasuntzien eraikuntza lanak azkartzeko.

Aldi berean, 1720ko abenduaren 20an, Gaztañetak "Proporciones de las medidas más esenciales para la fábrica de navíos y

Guarnizo. Allí se trasladaron los restos de lo que fue el de Santoña comenzando las actividades en 1722 ordenándose la puesta de quilla de dos grandes navíos de 80 cañones. Para ello Gaztañeta trasladó su residencia a Guarnizo, durante 18 meses, con algunos períodos de ausencia por distintos motivos.

Además se consiguió surtir a los arsenales de lonas de Granada y Cervera; jarcias de Zarrosa, San Sebastián y varias fábricas de Cataluña; lanilla para banderas de Puerto Real; ferrería y armas de Vizcaya y Guipúzcoa; fundiciones de bronce de Navarra; resinas y betunes de las regiones madereras y víveres.

Gaztañeta dirige el astillero hasta 1724, en que le sustituye José del Campillo y Cossio, como ministro interino de dicho Real Astillero.

En 1726, se volvió a abrir la Secretaría de Marina, nombrando a Patiño Intendente General y encargando a Gaztañeta las construcciones navales. El

fragatas de guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta diez, con explicación de la construcción de un navío de setenta cañones, con los largos, gruesos y anchos de los materiales, escrito de orden del rey” izeneko idazkiaren jatorrizko kopia ematen dio erregeari.

Liburua 1722an argitaratu zen, eta Espainian eta Espainiak itsasoz haraindi zituen lurraldeetan egindako itsasuntziek liburuan agertzen ziren proportzioak bete behar zituztela erabaki zen, 1721ean emandako Errege Zedularen bitartez.

Liburuaren lehen zatian Errege Zedula bera dator, eta ondoren Gaztañetak berak idatzitako hitzaurrea. Hitzaurre horretan Gaztañetak bere zalantzak, helburuak eta liburua idaztera bultzatu duten zergatiak azaltzen ditu.

12 de Septiembre, se ordena el paso a Guarnizo de 400 ó 500 carpinteros de Guipúzcoa, para activar las construcciones de navíos que se están llevando a cabo.

Paralelamente, el 20 de Diciembre de 1720, Gaztañeta entrega al Rey el original del *Proporciones de las medidas más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra, que puedan montar desde ochenta cañones hasta diez, con explicación de la construcción de la varenga maestra, plano y perfil particular de un navío de setenta cañones, con los largos, gruesos y anchos de los materiales, escrito de orden del Rey.*

El libro se publicó en 1722, constituyendo la Orden por la que se debían observar esas proporciones en todos los navíos construídos en España y Ultramar por Real Cédula del 13 de Mayo de 1721.

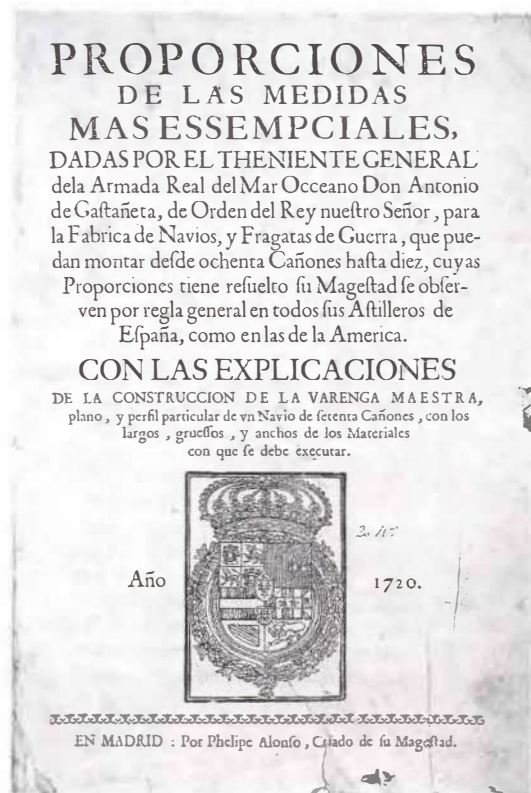
Esta obra comienza incluyendo el texto de la Real Cédula, a continuación el prólogo del propio Gaztañeta, en el que manifiesta sus dudas, sus intenciones y los motivos que le han llevado a escribir el libro.

Comienza con el estudio del navío de 70 cañones, base de los futuros buques que constituirían el grueso de la armada. El estudio incluía las proporciones con que se debían regular todas las medidas necesarias para el trazado y construcción de este buque, el trazado del perfil y el escantillonado de todas las piezas. Se añadía también las dimensiones y proporciones con que se debían construir los navíos desde 80 hasta 10 cañones, basándose en las mismas proporciones que las dadas para el de 70.

La principal novedad del trabajo, radica en que ahora da una especial importancia a la disposición de la artillería:

«Que la artillería de la batería primera esté floreada para usar de ella en todo tiempo, a defensa y ofensa».

Para ello, predetermina el calado del buque y a partir de la línea del agua, determina la altura de primera cubierta. Además, hace que las portas queden equidistantes entre sí y a partir del nú-



Proporciones de las medidas más esenciales para la Fábrica de Navíos y Fragatas... *liburuaren portada.* (1720). *Gaztañetaren liburua oinarri hartuta, Espainian eta Ameriketara egiten ziren untzien proportzioak arautzen dira.*

Portada del libro *Proporciones de las Medidas más Esenciales para la Fábrica de Navíos y Fragatas...* (1720). Mediante esta obra de Gaztañeta se regulan las proporciones de los buques a construir en España y Ultramar.



TABLEA DE LAS PROPORCIONES LAS MAS PRECISAS, Y ESSENCIALES QUE SE DEBEN observar en la construccion de los Baxeles, siendo el mayor de ochenta Cañones con dos cubiertas, Alcazar, y Castillo, hasta el menor de diez Cañones, que puede servir para Fragata ligera, es, como se van declarando en las columnas de la Tabla siguiente, donde en sus cabezas van declarados los nombres propios que se observan en los Artilleros, asi bien en cada columna se explican los codos, y pulgadas, a saber: El codo con C. y las pulgadas con P. para que se entiendan los numeros; y en la vltima columna se señala las toneladas que puede tener cada vno, como sean construidas con las proporciones, y medidas expreffadas.

Numero de Caño. mes.	Lo mas largo de la Quilla.	Arbada de la Muga.	Altad del Pantal en todo ri- debe av- ger.	Puntal con que se av- la Roda de guerra.	Lanqa de la Roda de Pros.	Lanqa de la Roda de Pros.	Lo alto de la Roda de Pros.	Lo alto de la Roda de Pros.	Altura de la muerca.	Rafel de la Popa.	Rafel de la Proa.	Quadra de Amurs de Pros.	Quadra de la muerca.	Recogido de la Proa.	Lo mas alto de la línea del Agua.	El Agua que paja de las Toneladas.	Numero de Toneladas.			
C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	C. P.	Toneladas			
80.	87-00/16	72-12	74-4	72-2	11-4	11-15	3-22	17-9	7-3	16-3	0-9	8-6	4-3	2-10	23-12	6-1	10-18	10-12	11-18	1534
70.	78-00/16	65-00	61-16	60-10	10-0	10-10	2-14	15-22	6-12	14-4	0-8	7-8	3-16	2-00	21-00	5-10	8-16	9-12	10-18	1085
60.	76-00/16	63-8	59-3	58-13	9-12	10-4	10-11	15-18	5-7	14-7	0-8	7-3	3-13	2-11	20-11	5-6	8-10	9-8	10-14	990
50.	60-00/16	50-00	46-16	45-8	7-12	8-0	10-0	13-23	4-12	11-2	0-8	5-16	2-20	17-00	16-00	4-4	7-7	7-8	8-16	488
40.	56-00/16	46-16	43-14	42-10	7-6	7-11	10-1	11-18	4-12	10-10	0-8	5-8	2-16	15-20	14-10	3-11	6-23	6-23	8-1	410
30.	51-00/16	42-12	40-4	39-2	6-13	6-18	1-18	10-15	4-1	9-13	0-8	4-21	2-18	14-10	13-16	3-12	6-8	6-2	7-6	303
20.	44-00/16	36-16	34-6	33-3	5-16	5-21	1-13	8-4	3-4	8-10	0-6	4-6	2-3	12-22	11-18	3-1	5-11	5-6	6-9	199
10.	39-00/16	32-12	30-12	29-11	5-4	5-4	1-8	8-5	2-22	7-6	0-6	3-18	1-21	11-4	10-10	2-17	4-20	4-10	5-20	144

En esta Tabla se dan las proporciones de las medidas, segun el codo Real de su Magestad, que tiene mandado se observen en sus Artilleros de las Fabricas, como asi bien en los Reales de los Careneros de las Armadas del Oceano, Galcones, y Flotas de las Indias, y para todo lo que su Magestad huviese de recibir, y entregar de su Real orden, siendo el codo del valor de dos tercias de la vara de Castilla, medida de Avila, y vna de las treinta y dos partes de los dos tercios mas, añadido a los expreffados dos tercios, que componen el codo Real de su Magestad, llamado asi communmente, y este codo se divide en veinte y quatro partes, que son llamadas pulgadas, con el qual est an arregladas estas medidas de las clases de Baxeles, desde los ochenta Cañones, hasta diez de la Tabla precedente; y si se quisieren construir otros de mayor, ó menor porte de sus intermedios, guardando las proporciones correspondientes, se observará en todo la regla, como en los expreffados arriba.

Castaña.

Proporciones de las medidas más esenciales... liburuan, badaude taulak ere, 10etik 80 kanoiekiho untzien taxukerarako neurriak zehazten dituztenak.

En el libro *Proporciones de las Medidas más Esenciales...* se incluyen tablas que precisan las medidas necesarias para el trazado de navios desde 80 hasta 10 cañones.

70 kanoi izango dituen itsasuntziaren azterketarekin hasten da, itsasuntzi horretan oinarrituko bait dira armadaren zatirik handiena osatuko duten itsasuntziak. Azterketan, itsasuntzi hori proiektatzeko, ebakieraren trazatua eta pieza gutzieren eskantilonatua egiteko eta eraikitzeko behar ziren neurri guztiak arautzeko proportzioak aipatzen ziren. 80tik 10 kanoira bitarteko itsasuntziak egiteko jarraitu behar ziren neurriak eta proportzioak ere aipatzen ziren, eta horretarako, 70 kanoi izango zituen itsasuntziarentzat emandako proportzioak hartzen ziren oinarritzat.

Lanaren berrikuntza nagusia, artilleria non kokatzeari ematen zaion garrantzian dago:

“Que la artillería de la batería primera esté floreada para usar de ella en todo tiempo, a defensa y ofensa”.

mero de cañones en la primera batería y su disposición determina la eslora, que se considera como la medida base para estas proporciones.

Una vez definida se obtiene el valor de la quilla, haciendo $Q = \frac{5}{6} E$, y si el buque es de guerra se le añaden 3 codos. A partir de la medida de la quilla se regulan las demás proporciones.

En cuanto a la estructura tampoco se dan novedades significativas respecto a las de 1712, a excepción de que en este caso, se procura de una forma especial, que las cintas no se corten por ninguna porta. Mantiene una gran estabilidad transversal y la carencia de lastre, manteniendo la disminución de los escantillonados con el aumento del puntal y la disminución y aligeramiento de las superestructuras para que el navío

Horretarako, itsasuntziaren sakonera zehazten du aurretik, eta lehen kubiertaren altuera uraren lerroan oinarrituz ematen du. Horrez gain, kanoi-zuloak distantzia berera egon beharko dira beraien artean. Lehen bateriako kanoiaren kopuruaren eta kokaeraren arabera ateratzen da luzera. Luzera izango da, hain zuzen, proportzioen oinarritzko neurria.

Hori zehaztu ondoren gilaren balorea ateratzen da honako formula hau eginez: $G = 5 / 6 L$; gerrarako itsasuntzia baldin bada hiru besabete gehitzen zaizkio. Gilaren neurrian oinarrituz arautzen dira gainerako proportzioak.

Egiturari zegokionez ere ez zegoen kontutan hartzeko moduko berrikuntzarik 1712koekin alderatuz. Berrikuntza bakarra, kanoi-zuloek zintak ez zitzaten ebaki egindako ahaleginak. Zeharkako egonkortasuna handia zen, lastrerik ez bazuen ere. Gero eta eskantilonatu gutxiago zegoen besanga handiagoa zen heinean, eta zuredi gain gutxiago eta arinagoak, itsasuntziak “...aguante sus velas a todo tiempo y se mantenga a el viento sin descaecer en exceso” egin zezan.

Formei dagokionez, bilatzen dena honako hau da: “...que navegue bien y responda pronto a el timón... que navegue a satisfacción y sea descansado en las tormentas”.

Horretarako zilindro itxurako gorputza hartzen du, aurrekoa baino kontzentratuagoa eta brankarantz eramana. Irteerako gorputza luzeagoa da, eta horrela popako formak mehetzea lortzen da. Rase-laren lerroak markatzen ditu popako formak. Horren zeregina ura lemarantz ahalik eta gora behera gutxienekin eramatea da, maniobrak errazago egin ahal izateko.

“...quedará la parte de la popa con bastante cuerpo para el sustén, y con los cortados correspondientes, para que las aguas corran sin oposición alguna, y proporcionalmente por los costados hasta el timón para su pronto gobierno”.

Brankako formei dagokionez, azkar mehetzen dira, eta, berrikuntza dena, ebakieren area handiagoa egiten da besanga handiagoa den heinean, kulunkaren arazoa konpontzeko.

«aguante sus velas a todo tiempo y se mantenga a el viento sin descaecer en exceso».

En cuanto a las formas, busca «que navegue bien y responda pronto a el timón(...) que navegue a satisfacción y sea descansado en las tormentas».

Para ello adopta un cuerpo cilíndrico más concentrado y desplazado hacia proa, proporcionando así el suficiente empuje a la obra viva. El cuerpo de salida es más largo, lográndose un mayor afinamiento de las formas de popa, guiadas por la línea del rasel, orientado a favorecer el flujo de agua hacia el timón, sin producir discontinuidades ni desprendimientos, para lograr una mayor maniobrabilidad:

«...quedará la parte de la popa con bastante cuerpo para el sustén, y con los cortados correspondientes, para que las aguas corran sin oposición alguna, y proporcionalmente por los costados hasta el timón para su pronto gobierno».

Respecto a las formas en proa, se produce un rápido afinamiento y, lo que es una novedad, el aumento del área de las secciones con el aumento del puntal, para evitar el problema del cabeceo.

«...y tendrán suficientes cortados a proa, para cortar las aguas sin oposición, y quedando la proa llena para su mayor descanso».

Como en el proyecto anterior, el único error que se cometió fue la selección del calibre de la artillería, notablemente menor al empleado por sus enemigos potenciales.

Por otra parte, su obra supuso la consolidación de un método propio que, basado en profundos conocimientos teóricos luego reducidos a soluciones puramente prácticas, resuelve las ambigüedades de métodos anteriores, dando a la construcción naval una uniformidad hasta ese momento inimaginable.

70 kanoietako untzi baten eitea. (Proporciones de las medidas más esenciales..., 1720).

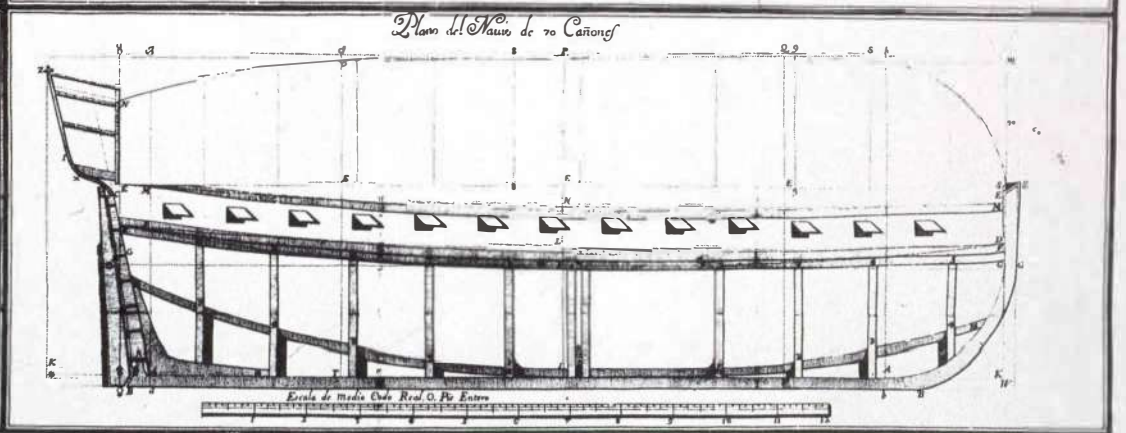
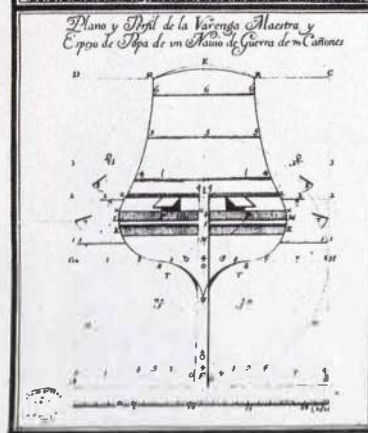
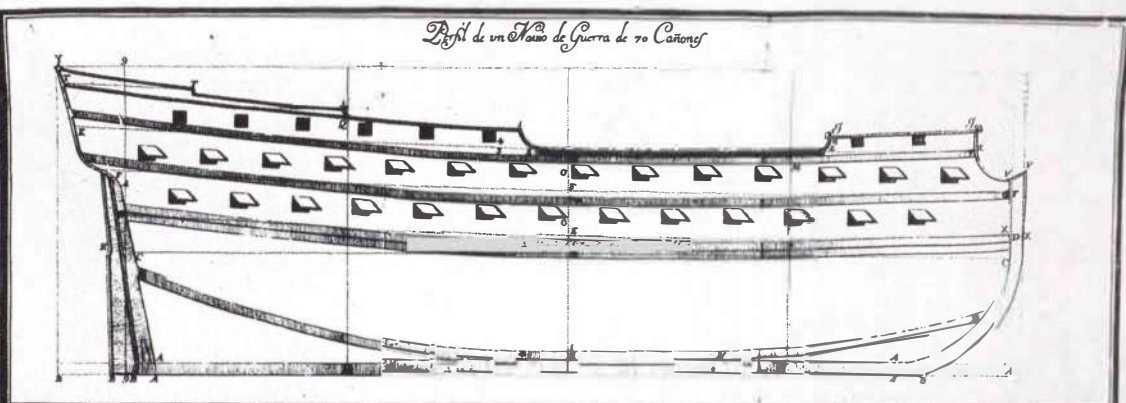
Perfil de un navio de 70 cañones (Proporciones de las Medidas más Esenciales..., 1720).

DESCRIPCIONES
DE LA VARENGA MAESTRA
Y ESPEJO DE TODA LA POPA LLANA
HASTA SU CORONAMIENTO

Perfil del Costado concluido y Plano de un Navio de Guerra Capaz de Montar Setenta Cañones demostros dos con las partes mas notables que se deuen Observar para su Construcion.

Diseñado por el Ex.^{to} S.^{to} D.^{no} Sebastian de Castejon y Anr. Insuatega Teniente General de las Armas de Castilla de S.^{ma} Mage.st

Grabado por B. Goussier del Rey.



70 kanoietako untzi baten eitea. (Proporciones de las medidas más esenciales..., 1720).

Perfil de un navio de 70 cañones (Proporciones de las Medidas más Esenciales..., 1720).

“... y tendrán suficientes cortados a proa, para cortar las aguas sin oposición, y quedando la proa llena para su mayor descanso”.

Aurreko proiektuan gertatzen zen bezala, akats bakarra artileriaren kalibrea aukeratzean egin zen, etsaiak izan zitezkeenak erabiltzen zutena baino askoz meheagoa bait zen.

Bestalde, lanak bertako metodoa finkatu zuen. Metodo hori teoriaren alorreko ezagutza sakonetan oinarriturik zegoen, teoriarako ezagutza horiek konponbide praktikoa eramatea lortu bait zen. Aurreko metodoek eragiten zituzten zalantza guztiak konpondu ziren, eta itsasuntzien eraikuntzari, aurretik pentsa ezin zitekeen uniformetasuna ematea lortu zen.

Gaztañetaren herentzia

Gaztañetaren arauak eta proportzioak aginduen balioa izan zuten beste 30 urtetan, Jorge Juan heldu eta ingelesen sistematik sartu zituen arte.

Garaiko itsasuntzi nagusiak Gaztañetaren proportzioen arabera egin ziren, eta horien artean, 80 kanoi zituzten Santa

La herencia de Gaztañeta

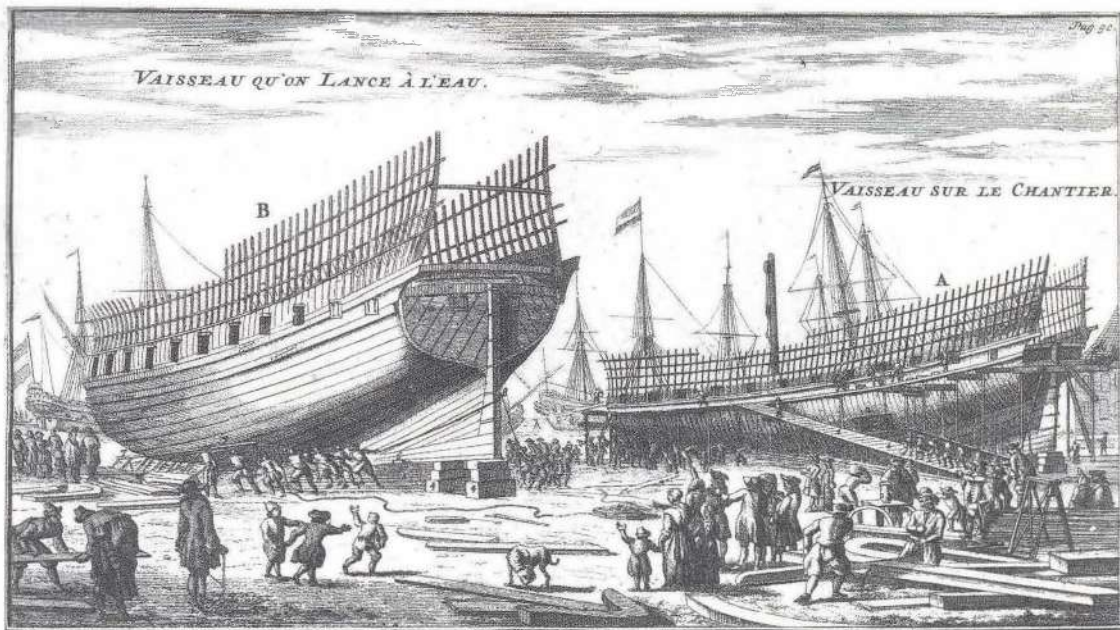
En España y América, sus métodos y proporciones, tuvieron carácter de norma durante casi 30 años, hasta la llegada de Jorge Juan y ser adoptados los sistemas de construcción ingleses.

Los principales navíos de la época fueron regulados según sus proporciones, destacando el *Santa Isabel* y el *San Felipe* de 80 cañones y el *Real Felipe* de 114.

El *Real Felipe*, fue construido en los astilleros de Guarnizo en el año 1732, según traza de Autrán, aunque verificando en todo, las proporciones de Gaztañeta.

Era el navío más grande del mundo. Se separaba de las proporciones, en que su quilla era codo y medio mayor de lo que debiera haber sido si se hubiera seguido exactamente la proporción ($Q = \frac{5}{6} E + 3$ codos), pero este aumento estaba justificado por el enorme porte del navío.

Por lo demás una vez determinada la quilla, el resto de proporciones se ajustaba exactamente a las dadas por Gaztañeta.



XVIII. mende hasierako untziola. (L'Art de batir les vaisseaux-etik hartutako ilustrazioa, 1719. Donostiako Untzi Museoa).

Astillero de comienzos del siglo XVIII. (Ilustración de *L'Art de batir les vaisseaux*, 1719. Untzi Museoa - Museo Naval de San Sebastian).

Isabel eta San Felipe eta 114 kanoidun Real Felipe izan ziren garrantzizkoenak.

Real Felipe itsasuntzia Guarnizoko untiolan egin zen 1732an, AuTRAN-en proiektuan oinarrituz. Hala ere, AuTRAN-ek zehatz mehatz jarraitu zituen Gaztañetaren proportzioak.

Mundu osoko itsasuntzi handiena zen. Aurretik emandako proportzioekin zeukan aldakuntza bakarra, bere gila, proportzioa zehatz mehatz jarraitu izan balitz ($G= 5 / 6 L + 3$ besabete) izan behar litzatekeena baino besabete eta erdi handiagoa zela, baina aldakuntza hori arrazoizkoa zen itsasuntziaren neurri handia ikusirik.

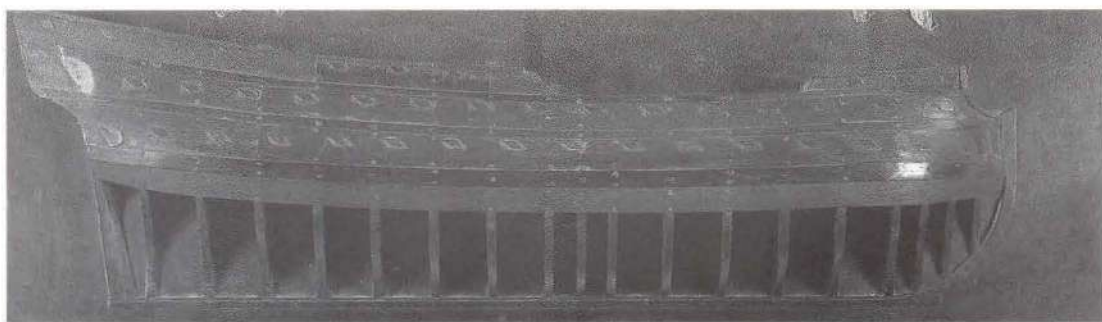
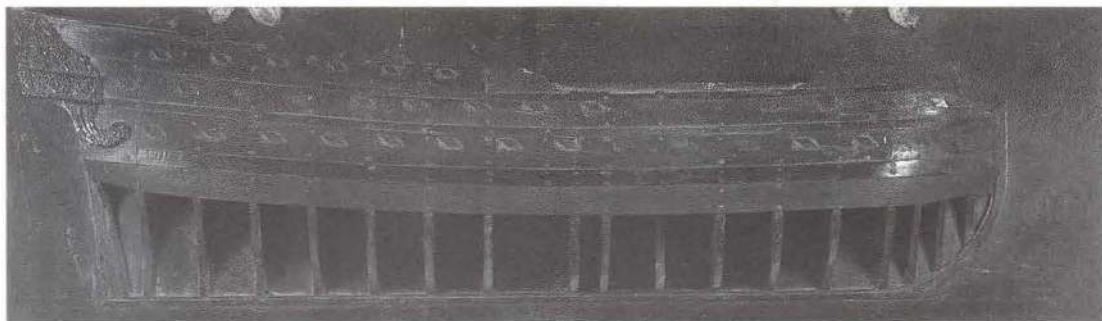
Ez zegoen beste aldakuntzarik, gila zehaztu eta gero, gainerako proportzioak bat zetozelako Gaztañetak emandakoekin.

Bestalde, armadaren etorkizuna prestatu behar zutenak eta itsasuntziak egiteko proiektuak egin behar zituztenak Guarnizon ikasitakoak ziren, eta Gaztañetak utzitako eredia eta eskola ziren beraien oinarriak. Horien artean honako hauek

Por otra parte, tanto los responsables del futuro de la Armada, como de las construcciones navales en los posteriores grandes arsenales de Ferrol, Cádiz y Cartagena, se formaron en Guarnizo, siguiendo el modelo y la escuela dejados por Gaztañeta. Destacan nombres como, José del Campillo y Cossio, Cenón de Somodevilla, luego Marqués de la Ensenada, Gerónimo de Aizpurua, maestro mayor del astillero de Ferrol, y tantos otros que dirigieron la industria naval del siglo XVIII.

En cuanto a su legado escrito, además del referido hasta este momento, en el inventario de bienes y muebles raíces que hizo su mujer en el momento de su muerte, aparecen:

- Un legajo grande de papeles manuscritos de declaraciones de constituciones de naos y sus jarcias, clavazón y demás del arte náutico. Considerado como propio antes del matrimonio.



Modeloak, segurasko San Felipe el Real eta Santa Isabel untzienak, Guarnizon eginak 1722 eta 1726 urte bitartean.

Medio modelos que probablemente se corresponden con los navíos *San Felipe el Real* y *Santa Isabel*, construidos en Guarnizo entre 1722 y 1726.

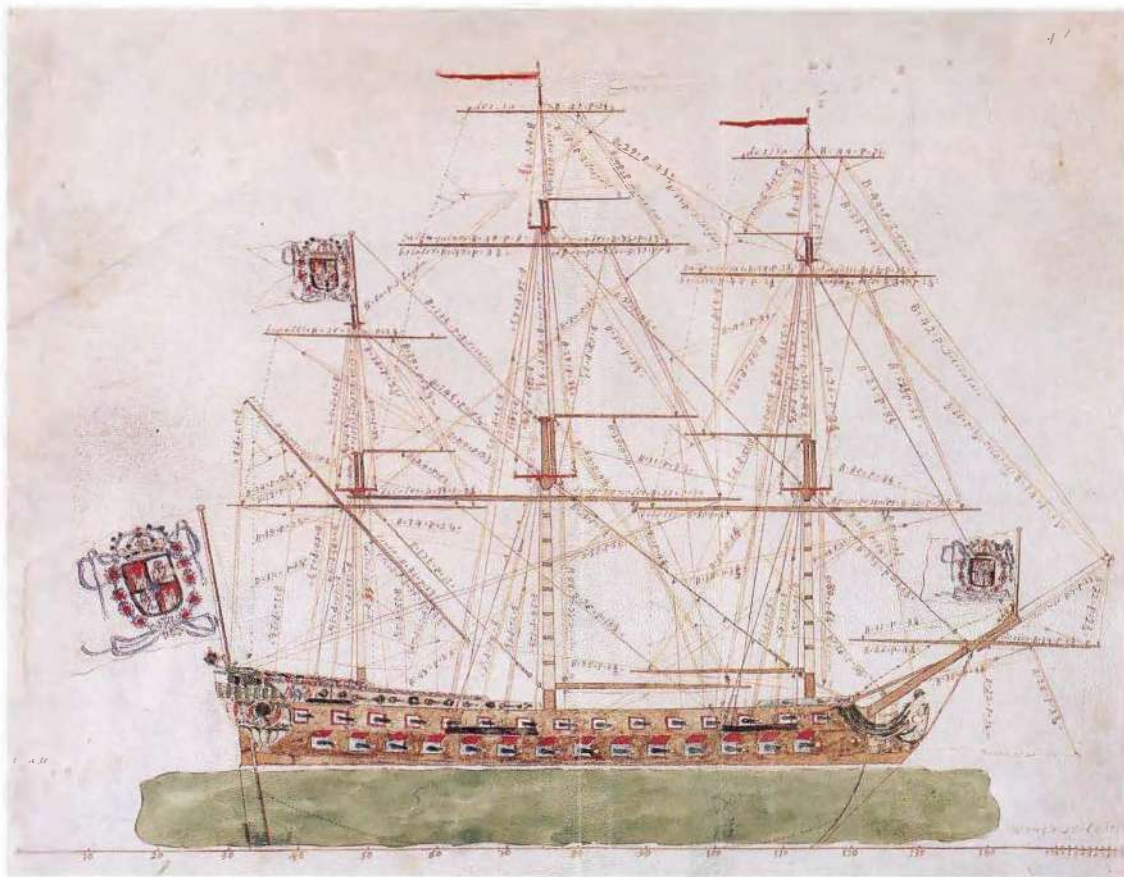
azpimarra daitezke, besteak beste: José Campillo Cossio, Cenón Somodevilla (gero Ensenadako markesa izango zena), Geronimo Aizpurua (Ferrolgo untziolako maisu nagusia), eta XVIII. mendeko itsasuntzien industriaren arduradunak izango ziren beste hainbeste.

Idatzirik utzi zuenari dagokionez, orain arte aipatu dugunaz gain, Gaztañeta hil zenean bere emazteak egin zuen inbentarioan ondoko hau agertzen da:

- Eskuz idatzitako paper bilduma handia. Bertan untziak eta horien itsutak, klabazoiak eta gainerako elementuak egiteko deklarazioak daude. Ezkondu aurretik egindakoa zela uste da.
- Erregearen agindu batzuen erantzunak eta itsas armadaren gobernuaren aurrean aurkezteko galderak eta

- Otro legajo de diferentes consultas y demás instrucciones para el gobierno de la marina y diferentes órdenes del Rey.
- Una resma de papel de marca mayor con demostraciones y delineamientos de diferentes bajeles y medidas y otras figuras matemáticas.
- Dos diseños de naos en madera.

De este legado se conservan los diseños de naos en madera. Son dos medios modelos que se corresponden con dos navíos de 80 cañones, probablemente el *San Felipe* y el *Santa Isabel*, construídos en Guarnizo entre 1722 y 1726. Constituyen los modelos constructivos, de navíos construidos en España, más antiguos de que se tiene noticia.



Principe untziaeren akuarela pergamuan egina. 70 kanoi zituen eta 1729 eta 1739 urte bitartean eraikia izan zen, Gaztañetaren diseinuei jarraikiz. (Itsas Museoa, Madril).

Acuarela en pergamino del navío *Príncipe* de 70 cañones construído entre 1729 y 1739 siguiendo los diseños de Gaztañeta. (Museo Naval, Madrid).

aholkuak dituen beste paper bilduma bat.

– Marka nagusiko paper sorta bat. Bertan hainbat bajel eta neurriren proiektuak eta matematiketako beste irudi batzuk daude.

– Zurezko untzien bi diseinu

Aurreko parrafoan aipatzen diren proiektu guztiak galdu egin dira, zurezko untzien diseinuak izan ezik. Bi eredu-erdi dira, 80 kanoi dituzten bi itsasuntzienak, 1722tik 1726ra bitartean Guarnizoko untziolan egin ziren San Felipe eta Santa Isabel itsasuntzienak, seguruenik. Espainian egin diren itsasuntzien artean ezagutzen diren eraikuntza-eredu zaharrenak dira.

Gainerakoari dagokionez, badago dokumentazio gehiago eskuratzeko itxaropenik, jakina bait da Gaztañeta hil zenean bere emazteak senarraren paperez betetako kutxa bat bidali zuela Guarnizora.

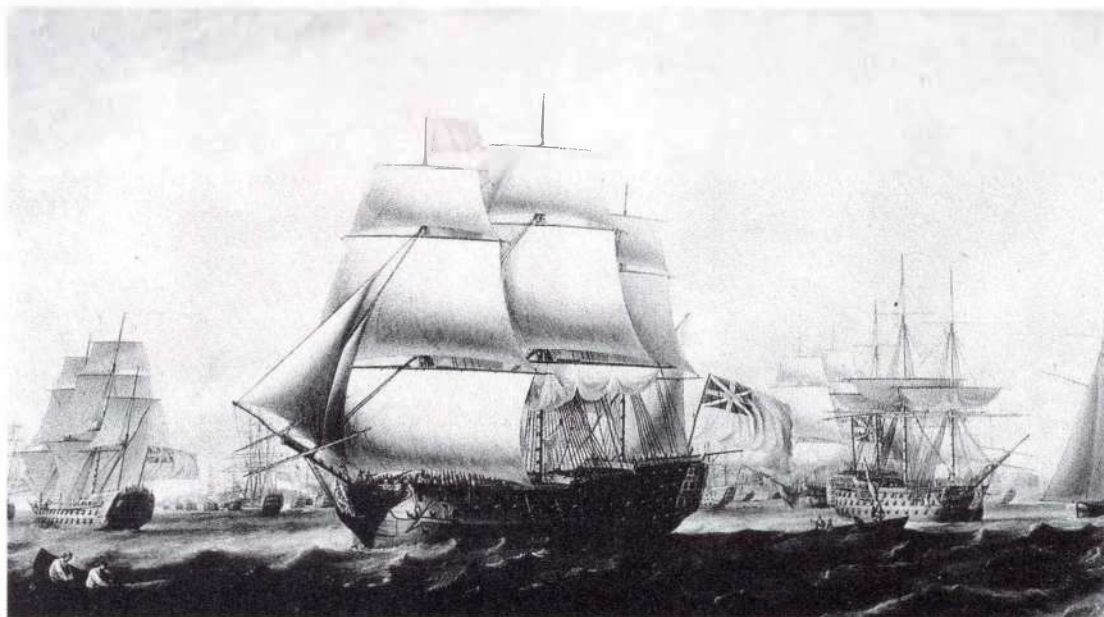
Madrilgo Itsas Museoan Pergamu bat aurkitu da, Victoriako Markesaren bildumaren barruan. Pergamu hori bat dator 70 kanoi zituen Príncipe itsasuntziaren

En cuanto al resto, se tiene la esperanza de recuperar parte de la documentación, pues se sabe que a su muerte, su esposa envió a Guarnizo un baúl con diferentes papeles de su marido.

En el Museo Naval de Madrid, se ha identificado un pergamino, que forma parte de la colección de documentos del Marqués de la Victoria, que se corresponde con el dimensionamiento de toda la jarcia del navío *Príncipe*, de 70 cañones, cuya construcción comenzó en Guarnizo en 1729, junto con la de sus gemelos la *Princesa* y la *Reina*.

Con respecto a Holanda, en el prólogo del *Proporciones de las medidas mas esenciales*, Gaztañeta dice:

«Muchos dirán que estas proporciones no se corresponden con las que practiqué con los dos bajeles que se fabricaron para Don Andrés Martínez de Murguía (*Santa Teresa* y *Porta Caeli*, Pasajes 1703), y en los seis últimos para el rey (tres en Pasajes en 1716 y tres en Orio en 1717) y navegaron en las expediciones de Sicilia y Cerdeña».



Ingeles almirangoak Gaztañetaren arabera eraikitako Princesa untzia hartzen du, lehen mailako (100 kanoi) bere untzia eraikitzeko oinarri gisa. Horren eredurik argiena Nelson Almirantearen Victory untzi intsignia izan zen Trafalgarren (Robert Dodd-en kuadroa, 1791. Caird Collection).

El almirantazgo inglés tomó el *Princesa* -buque construido según el sistema de Gaztañeta- como base para la construcción de su navío de primer rango (100 cañones), cuyo ejemplo más significativo fue el *Victory*, buque insignia del almirante Nelson en Trafalgar. (*El Victory saliendo de Spithead*. Cuadro de Robert Dodd, 1791. Caird Collection).

itsutarekin. Príncipe itsasuntzia 1729an hasi zen egiten Guarnizon, bera bezalakoak ziren Princesa eta Reina itsasuntziekin batera.

Oinarrizko neurrien Proporzioen hitzaurrean honako hau esaten du Gaztañetak:

“Muchos dirán que estas proporciones no se corresponden con las que practiqué con los dos bajeles que se fabricaron para Don Andrés de Martínez y Murguía (Sta. Teresa y Prata Caeli, Pasajes, 1703), y en los seis últimos para el rey (tres en Pasajes en 1716 y tres en Orio en 1717) y navegaron en las expediciones en Sicilia y Cerdeña.

La diferencia es que aquellos se fabricaron para mercantes. Sin embargo apresados por navíos holandeses y llevados a Amsterdam fueron copiados sus galibos por los constructores holandeses” (Murguía en itsasuntziei buruz hit zegiten du).

“El conde de Bergueik, volviendo de Utrecht a España, encargó seis en Guipúzcoa de esta fábrica, para la Carrera de las Indias, y aunque le indicó que para la guerra deberían tener tres codos más de

«La diferencia es que aquellos se fabricaron para mercantes. Sin embargo apresados por navíos holandeses y llevados a Amsterdam fueron copiados sus galibos por los constructores holandeses» (se refiere a los de Murguía).

«El conde de Bergueik, volviendo de Utrecht a España, encargó seis en Guipúzcoa de esta fábrica, para la Carrera de las Indias, y aunque le indicó que para de guerra deberían tener tres codos más de quilla, se mantuvo en su primera idea de que fueran como los de Murguía».

Por otra parte, en Abril de 1740, el navío *Princesa* de 70 cañones, fue capturado, después de seis horas de combate, por tres navíos ingleses de 70 cañones, el *Kent*, el *Oxford* y el *Lenox*, que también habían participado en Cabo Passaro.

Pese a llevar el mismo número de cañones, el *Princesa* era aproximadamente seis metros más largo que los ingleses y era cerca de 500 toneladas mayor. Sus cañones eran de mayor calibre y estaban más elevados respecto de la línea de flotación.



*Ingelesek Glorioso atxilo hartzen dute 1747an. (Charles Brooking-en oleoa, 1747. National Maritime Museum. Greenwich).
Untzia La Habanan izan zen eraikia, Gaztañetaren arauen arabera. Britaniar armadarena izatera pasa zen gero.*

*Captura del Glorioso por los ingleses en 1747. (Oleo de Charles Brooking, 1747. National Maritime Museum. Greenwich).
Este buque, construido en La Habana según las normas de Gaztañeta, pasó a formar parte de la armada británica.*

quilla, se mantuvo en su primera idea de que fueran como los de Murguía”.

1740ko apirilean, 70 kanoidun hiru itsasuntzi ingelesek (Kent, Oxford eta Lennox izenekoek) 70 kanoidun Princesa itsasuntzia harrapatu zuten, borrokan sei ordu aritu eta gero.

Kanoi kopuru berbera eraman arren, Princesa untzia untxi ingelesak baino 6 metro inguru luzeagoa, eta 500 tona handiagoa zen. Kanoiak kalibre handiagokoak ziren, eta ur gaineko lerrotik gorago zeuden.

Hori ikusirik, Ingalaterrako almiral-goak ondoren egingo zituen itsasuntzien-tzako eredu izango zela erabaki zuen. Horrela, maisu batzuren laguntzarekin eta 1719ko estatutuak jarraituz, 1746an Woolwich-en itsasoratu zen Royal George itsasuntzia egin zuen.

Hala ere, Princesa itsasuntzia luzeegia omen zen Ingalaterrako 2. edo 3. mailako itsasuntzi baten oinarria izateko, eta 100 kanoi jarri zitzaizkion Royal Georgeri.

1755etik 1771ra bitartean Ingalaterrako itsas armadako superintendentea izan zen Sir Thomas Sliderek oinarritzat hartu zuen Ingalaterrako 1. mailako itsasuntzia egiteko. 100 kanoi izango zituen. H. S. M. Victory da horren adibide esanguratsuena.

A la vista de esto, el Almirantazgo inglés decidió utilizarlo como modelo para sus futuros barcos. Así, con la colaboración de varios maestros constructores y de acuerdo con los Estatutos de 1719, se construyó el *Royal George* que fue botado en Woolwich en 1746.

Sin embargo, el *Princesa* fue considerado como demasiado largo para ser la base de un segundo o tercer rango inglés y el *Royal George* fue armado con 100 cañones.

Fue tomado como base por Sir Thomas Slade, superintendente de la marina desde 1755 a 1771, para desarrollar el navío de primer rango inglés, armado con 100 cañones y cuyo ejemplo más significativo lo constituye el *H.M.S. Victory*.

Para terminar, convendría añadir, la especial importancia que tuvo el hecho de que Gaztañeta diferenciara, a la hora de aplicar sus proporciones, entre construcciones para «de guerra» y para «mercante».

Las proporciones empleadas eran las mismas, la única diferencia radicaba en la determinación de la quilla, a la que se añadían tres codos cuando el destino del barco era la guerra. Esto influía directamente en todas las demás medidas pues estaban proporcionadas a ella.

La mayor parte de buques que construyó, hasta la creación del Astillero de Guarnizo, eran mercantes, aunque las necesidades, los convirtieran en buques de combate.

La vigencia de las proporciones de Gaztañeta en las construcciones civiles fue aún más prolongada que en las militares. Su influencia en la arquitectura naval civil se prolonga a lo largo de todo el siglo XVIII y su huella se detecta todavía a comienzos del siglo XIX.

ARRIETAKUA ETXEA

Mutrikun, gaur egun Mutrikuko Kondea izena hartzen duen kalean, lehen Goiko Kalea zenean, 5 solairu dituen dorretxe bat dago, harlanduan egina, Arrietakua etxea izenarekin ezagutzen dena.

Solairu bakoitzean, hainbat garaitako altzari eta bestelako elementuak daude. Etxearen hormek bost mendetako historiak utzi dituen urratsak gordetzen dituzte. XVI. mendearen bukaerako eta XVII. mendeko hainbat gauza, Arrieta familiarenak; XVII. eta XVIII. mendeko beste batzuk ere badaude Gaztañetak, Cosme Damián Churrucak edo Pascual Churrucak (Mallorkako inkisidorea) utzitakoak; XIX. mendean bizi izan zen Evaristo Churrucaren (Mutrikuko lehen kondea) garaiko hainbat aztarna ere aurki daiteke, azkenik, XX. mendera heldu eta gaur egungo kondeek aurrera eraman dituzten hainbat berrikuntza lan aurkitzeko.

Etxea antzinako Arrieta dorretxearen gainean dago eraikia. Gaztañetak eta honen lehen emazteak, Petronila Segoviak, erosi zuten. Berrikuntza lanak egin ziren bertan XVIII. mendeko lehen hamarkadan.

Etxe honetan bizi izan zen Gaztañeta 1707tik aurrera, sarritan Mutrikutik kanpo egoten bazen ere.

Emaztea hil zitzaionean bigarrenez ezkondu zen, Maria Jacinta Urdinsorekin, 1716ko urtarrilaren 30ean. Gaztañetak etxea jarri zuen.

1727an sute bat izan zen etxean, eta etxea lurreratu ez bazen ere, Gaztañetak eta emazteak lan handiak egin behar izan zituzten bertan.

Autos y sentencia arbitraria de división y partición de los bienes del General Gaztañeta y su mujer, 1737 izenekoa aztertu ondoren, etxearen historiari eta Gaztañetaren familia inguruari buruzko interes handiko datuak ikus daitezke.

Aurrekontuei eta deklarazioei buruzko zatian honako hau ikusten da:

LA CASA DE ARRIETAKUA

En la actual calle Conde de Motrico, antigua Goiko kalea, de la villa de Motrico, se encuentra situada una casa torre de 5 plantas, construida en piedra sillar y conocida como Arrietakua.

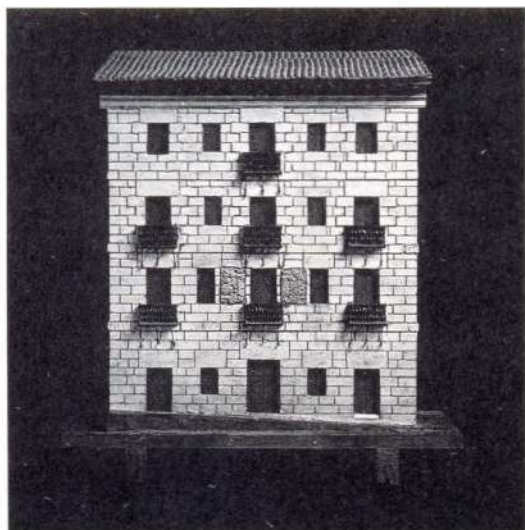
En cada una de las plantas, hay muebles y objetos de distintas épocas y procedencias, conservando entre sus paredes las huellas de cinco siglos de historia. Junto a algunos objetos de los siglos XVI y XVII procedentes de la familia



Arrietakua izeneko orubean izan zen eraikia izen bereko etxea XVIII. mendean. Churrucatarrek erosi zuten mende horretan azken laurdenean, eta bertan daude oraindik, besteak beste, Cosme Damian eta Evaristo Churrucaren oroigarriak.

La casa de Gaztañeta en Mutriku fue construida sobre el solar de Arrietakua a comienzos del siglo XVIII. La casa fue adquirida por los Churruca en el último tercio de es siglo y en ella se conservan recuerdos de Cosme Damián Churruca y Evaristo Churruca entre otros miembros de la familia.

Aurrenik, Antonio Gaztañeta jaunak eta Maria Jacinta Urdinso andereak ez zutela ezkontza-kontraturik egin aipatzen du, ez ezkondu aurretik ez ezkondu ondoren, eta ezkondua zeudela Manuela Antonia (1716 - 17), José Antonio (1722 - 23) eta María Josefa Juaquina (1724 - 25) izeneko semeak izan zituztela.



Hogeigarren hamarkadan eginikako Arrietakua etxearen maketa honetan ikusten dugu teilatu gainean ohiko hegala falta dela. (Arrietakua etxeko bildumatik, Mutriku).

En esta maqueta de la casa Arrietakua realizada en los años veinte se deja notar la ausencia del característico voladizo sobre el tejado. (Colección Casa Arrietakua, Mutriku).

Aipatzen da, baita ere, 1726ko apirilaren 10ean, Cadizen, Gaztañetak testamentua egiteko eta semeetako bat besteak baino egoera hobean uzteko eskubidea eman ziola emazteari. Maria Jacinta Urdinsok 1734eko uztailaren 21ean egin zuen testamentua, Francisco Echezabal-en testimonioz, eta herenarekin eta bostenarekin hobetu zuen José Antonio semearen zatia. Baldintza bat zeukan hobetze horrek, binkulaturik geratu behar zela, eta horretarako, semea eta horren ondorengo zuzenak ez baleude, alabak eta horien ondorenak deituak izango liratekeela.

Maria Jacinta Urdinsok, senarra hil zitaionean geratu ziren ondasunen inbentarioa egin zuen 1728ko apirilaren 3an. Maria Jacinta Urdinso 1736ko abuztuaren 13an hil zen, eta 1737ko abuztuaren

Arrieta, figuran diversas piezas y documentos del legado de Gaztañeta. Avanzando en el siglo XVIII se deja notar la presencia de los Churruca. Los recuerdos del gran marino y hombre de ciencia Cosme Damián Churruca se asocian a los de su hermano Pascual Churruca, inquisidor en Mallorca, Murcia y Logroño para llegar a los del ingeniero Evaristo Churruca artífice de la primera reforma del puerto de Bilbao.

La casa está edificada sobre la antigua casa torre de Arrieta. Fue adquirida por Gaztañeta y su primera mujer Petronila de Segovia y durante la primera década del S. XVIII, se realizaron en ella obras de remodelación. En esta casa fijó Gaztañeta su residencia a partir del año 1707.

Se sabe que durante sus estancias en el País Vasco, Gaztañeta participó en las tertulias que se celebraron, en Lekeitio, en torno a los hermanos Pedro Bernardo y Juan Bautista Villarreal de Bériz que formaban uno de los núcleos de *novatores* o precursores del movimiento ilustrado. Y es posible que en Motrico, se celebraran también tertulias con sesiones de carácter científico, musical o literario.

A la muerte de su mujer, se casó con María Jacinta de Urdinso, el 30 de Enero de 1716, aportando Gaztañeta la casa de Arrietakua al conjunto de bienes gananciales.

En 1727, la casa sufrió un incendio que, aunque no la destruyó totalmente, obligó a que fuera reconstruida por Gaztañeta y su mujer.

Estudiando el legajo *Autos y sentencia arbitraria de división y partición de los bienes del General Gaztañeta y su mujer* (1737), se pueden conocer datos muy interesantes, relativos a la historia de la casa y al entorno familiar de Gaztañeta.

En la parte relativa a los presupuestos y declaraciones, se recoge lo siguiente:

En primer lugar indica que Antonio de Gaztañeta y María Jacinta de Urdinso, no otorgaron contrato matrimonial ni antes ni después de su matrimonio, y durante el mismo, tuvieron por

9an haren ondasunen inbentarioa egin zuten. Gaspar Dominguez izan zen testametuaren albacea. Maria Manuelaren senarra zen Juan Francisco Cassusoren, José Antonioren ordezkaria zen Tomás Saldiezen eta Josefa Juaquinaren osaba zen Gaspar Dominguez-en deiez egin zen 1737ko azken inbentario hori.

Esaten zen, baita ere, Maria Jacinta Urdinsorekin ezkondu aurretik Antonio Gaztañeta Petronila Segoviarekin egon zela ezkondu, eta hark bi alaba eman zizkiola, Catalina del Espiritu Santo eta Micaela de San Andrés. Bi alabek, Mutrikuko Santa Catalina komentuan zeudenez, aitarien eskuetan utzi zituzten ama hil ondoren berez beraiantzat ziren ondasunak.

Gaztañeta senar emazteen etxearen eta ondasunen tasazioa egin zen 1737ko uztailaren 5etik urte bereko abuztuaren 7ra bitartean. Ondokoa izan zen tasazioaren ondorioa:

hijos legítimos a Manuela Antonia (1716-17), José Antonio (1722-23) y María Josefa Juaquina (1724-25).

Señala que el 10 de Abril de 1726, Gaztañeta otorgó en Cádiz un poder para testar a su mujer, dándole poder para mejorar a alguno de sus hijos. Maria Jacinta de Urdinso, hizo testamento el día 21 de Julio de 1734, por testimonio de Francisco de Echezabal, mejorando con el tercio y quinto a su hijo José Antonio, con expresa condición de que dicha mejora debía de quedar vinculada y llamando para ello y sucesivamente, a falta de su hijo y su descendencia legítima, a sus hijas y descendencia legítima.

María Jacinta de Urdinso, hizo inventario el día 3 de Abril de 1728, de los bienes que quedaron a la muerte de su marido. Habiendo muerto ella el 13 de Agosto de 1736, se hizo inventario de los bienes que quedaron (9 de Agosto de



Arrietakua etxeko liburutegia. Julian Churrucaren egoitza izan zen luzaro. Mutrikuko alkatea izan zen eta Euskararen hiztegi etimologiko baten egilea. Hondoan ageri den erretratua Pascual Churrucarena da, Mallorkako, Murtziako eta Logroñoko inksidore izana. Cosme Damianen anaia izan zen.

Biblioteca de la Casa Arrietakua. La casa fue residencia durante años de Julián Churruca, alcalde de Mutriku y autor de un diccionario etimológico del euskera. El retrato que se ve al fondo pertenece a Pascual Churruca, inquisidor de Mallorca, Murcia y Logroño. Ambos eran hermanos de Cosme Damián Churruca.

- Burdinazko balkoiaik eta hesiak (Arrietakua)..... 10.449 er 10 mr
- Armarriak (Arrietakua)..... 3.480 er
- Ondasun mugikorrek eta erroak 247.966 er 28 mr
- Pinturak eta eskulturak 8.012 er
- Zilarra eta bitxiak 55.491 er 16 mr

1737), por Gaspar Domínguez, como albacea testamentario, con citación de Juan Francisco de Cassuso, marido y curador de María Manuela; Tomás de Saldiez, en representación de José Antonio y él mismo como tío y curador de Josefa Joaquina.

Se especificaba también, que Antonio de Gaztañeta había contraído anteriormente matrimonio con Petronila de Segovia, habiendo tenido por hijas legítimas a Catalina del Espiritu Santo y

- <i>Altzariak</i>	11.607 er	17 mr
- <i>Jantziak eta seda</i>	21.465 er	
- <i>Arropa zuriak</i>	8.112 er	5 mr
- <i>Antonio semeari emandako zilarra</i>	1.648 er	18 mr
<i>Guztira</i>	368.230 er	94 mr

Honi guztiari beste zati handiago bat gehitu beharko litzaioke, senar emazteen edo Maria Jacinta Urdinsorenak bakarrik ziren zentsuek, maileguez eta errentek osatzen zutena. Ondasun ganantzial guztien balioa 580.225 erreal bellonezko eta 26 marabedikoa zen.

Aipatu diren azken ondasunei dagokienez, Donostiako hiriari emandako zentsua eta Caracasko Errege Konpainia Gipuzkoarraren lau akzio eta erdi azpimarra daitezke.

Arrietakua etxeari buruzko datu esanguratsuak ematen zituen agiriak.

1727ko sutearen ondoren etxe bat erosi zieten, bere baratze eta guzti, Echeako Ana Mariari, Antoniori, Agedari eta Maria Josefari, eta bat egin zuten Arrietakua etxearekin, elkarren ondoan bait zeuden bi etxeak. Etxea, ondoren, berritu eta handiagotu egin zen.



Arrietakua etxeko otoizlekua (Mutriku). Erdiko irudia eta errelikarioak Gaztañetarenak ziren.

Oratorio de la casa Arrietakua (Mutriku). La imagen central y los relicarios pertenecieron a Gaztañeta.

Micaela de San Andrés, que por haber profesado en el convento de Santa Catalina, orden de canónigas seculares de San Agustín, en Motrico, habían renunciado a sus legítimas paterna y materna en favor de su padre.

Por otra parte, María Jacinta, por escritura del día 23 de Abril de 1728, por sí y como madre, tutora y curadora de sus hijos, se comprometió a pagar a Catalina y Micaela, 100 ducados de vellón (1.100 reales de vellón) al año, mientras durase la renta que el Rey había concedido a Gaztañeta y sus hijos. Esta renta quedó vinculada al tercio y quinto, descontándose de los bienes de Gaztañeta y pasando la obligación al que se viera beneficiado con el mismo.

En relación con la casa y los bienes patrimoniales pertenecientes a Gaztañeta y su mujer, se procedió a su tasación entre los días 5 de Julio y 7 de Agosto de 1737, valorándose por partidas tal y como sigue:

- Balcones de hierro y rejas (Arrietakua) ...	10.449r	10mrs
- Escudos de armas (Arrietakua)	3.480r	
- Bienes muebles y raíces	247.966r	28mrs
- Pinturas y esculturas	8.012r	
- Plata y alhajas	55.491r	16mrs
- Muebles	11.607r	17mrs
- Ropa de vestir y seda	21.465r	
- Ropa blanca	8.112 r	
- Plata entregada a su hijo Antonio.....	1.648r	18mrs
Total	368.230r	94mrs

A esta partida habría que sumar una parte, considerablemente mayor, formada por censos, préstamos y rentas que se habían adquirido por el matrimonio, o la propia María Jacinta, ascendiendo el total de los bienes gananciales a 580.225 reales de vellón y 26 maravedís. La cifra resulta realmente importante (la cifra que se le asigna a una vaca en el mismo documento es de 800 reales de vellón).

Etxeari eta ondorengo lanei buruz egindako tasazioak ondoko emaitza hauek eman zituen:

- 1.- *Bikotea banatu zenean iermaturik zegoen Arrietakua etxe nagusiaren lur zorua: 700 erreál bellonezko.*
- 2.- *Arrietakuarekin batu zen Echeatarren etxea eta horren baratzea: 10.541 erreál bellonezko eta 8 marabedi.*
- 3.- *Etxea berritzeko egindako lanak: 2.600 erreál bellonezko.*
- 4.- *Baratzea, Echeatarren etxea erosi zenean gehitutakoa kontutan izan gabe: 2.510 erreál bellonezko.*
- 5.- *Yeldo menditik ekarritako karriari egindako Armarriak, materiala eta esku lana kontutan izanik: 2.150 erreál bellonezko.*
- 6.- *Sutearen ondoren berreskuratu zen burdina zaharra: 959 erreál bellonezko.*
- 7.- *Horma zaharrak: 3.050 erreál bellonezko.*
- 8.- *Harriaren hondakinak: 750 erreál bellonezko.*
- 9.- *Etxean eskuz landurik zegoen harria: 19.493 erreál bellonezko.*



Hauxe zen, tradizioak dioenez, Antonio Gaztañetaren ohea. (Arrietakua etxeko bildumatik, Mutriku).

Cama que según la tradición perteneció a Antonio de Gaztañeta. (Casa Arrietakua, Mutriku).

Entre las partidas mencionadas, habría que destacar, un censo otorgado a la Ciudad de San Sebastián y cuatro acciones y media de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

Con relación a la casa de Arrietakua, el legajo aporta datos significativos.

Después del incendio de 1727, se compró (5 de Enero de 1728) una casa junto con su huerta a Ana María, Antonio, Agueda y María Josefa de Echea y se incorporaron a la casa de Arrietakua, por ser contiguas, procediendo a su ampliación y reconstrucción.

Las tasaciones que se hicieron de los restos de la casa y las posteriores obras, fueron los siguientes:

- 1.- Por el suelo de la casa principal de Arrietakua, que en el momento de la disolución del matrimonio estaba *yermada* 700 reales de vellón.
- 2.- Por la casa de Echea incorporada a la de Arrietakua y su huerta 10.541 reales de vellón y 8 maravedís.
- 3.- Por lo que se ha trabajado para reedificar la casa 2.600 reales de vellón.
- 4.- Por el valor de la huerta, excluida la incorporada al añadir la casa de Echea, 2.150 reales de vellón.
- 5.- Por los Escudos de Armas, abiertos en piedra arenisca del monte de Yeldo, con inclusión del material y mano de obra 3.800 reales de vellón.
- 6.- Por el hierro viejo que se sacó del despojo del incendio 959 reales de vellón.
- 7.- Por las paredes viejas 3.050 reales de vellón.
- 8.- Por el despojo de la piedra 750 reales.
- 9.- El valor de la piedra labrada en dicha casa es de 19.493 reales.
- 10.- La mampostería, incluidas las paredes viejas, 10.700 reales.

- 10.- *Harlandua, horma zaharretakoa barne: 10.700 erreal bellonezko.*
- 11.- *Igeltsua, arkuak, adreiluak, asta erdiak, hiru sukaldetako adreiluak eta ganbarako harrizadura: 2.432 erreal bellonezko.*
- 12.- *Arotzek egindako elementuak, burdina barne: 29.313 erreal bellonezko.*
- 13.- *Balkoietako burdin-hesiak, eta etxean zegoen gainerako burdina: 10.449 erreal bellonezko eta 10 marabedi.*

Etxeari dagokionez, esan behar da Jose Antoniori eman zitzaion herenaren eta bostenaren barruan zegoela, Gaztañeta baserrietxearekin eta beste ondasun batzurekin batera. Ondasun horien artean bertako altzari eta koadro asko daude.

Jose Antonio ez zen ia etxean bizi izan. Guardamarinen konpainian sartu zen 1734eko uztailaren 27an eta Cadizera joan zen bizitzera. 1767an hil zen, itsasuntziko kapitain postua zuela, 55 urterekin.

Manuela Antoniak, bestalde, Curpita baserria hartu zuen, eta Josefa Juaquinak Olaberrietakoa, beste errenta eta ondasun batzuez gain.

Orain arte aipaturikoaz gain bazeuden Gaztañetarekin eta emaztearekin erlazionaturiko beste hainbat pertsona, errentak, doteak eta dietak hartu zituztenak, ondoko hauek:

Micaela San Pablo Gaztañeta, Antonioaren arreba, hori ere monja Mutrikuko komentuan.

Rosa San Bartolome Urdinso, Maria Manuela Ursola San Pedro Gaztañeta eta Maria Josefa San Antonio Gaztañeta. Guztiak monjak ziren, baina ez da ziur ezagutzen Gaztañeta senar-emazteekin zuten erlazioa.

Zerbitzu militarerako jendea biltzeko arautegia edo leba

Arrietakua etxean bizi izan zen Gaztañeta garai batean. Garai horretan Gaztañetak, itsasuntzien eraikuntzarekin erlazionaturiko lanaz gain, beste kargu batzuk

- 11.- *Yesería, arcos, ladrillos, medias astas, ladrilladura de tres cocinas y empedrado del zaguán 2.432 reales.*
- 12.- *Carpintería incluído el hierro 29.313 reales.*
- 13.- *Por las rejas de balcones y demás hierro de la casa 10.449 reales y 10 maravedís.*

En cuanto a la casa sólo cabe añadir que formó parte del legado del tercio y quinto asignado a José Antonio, junto con el caserío de Gaztañeta y otras propiedades, incluyendo una gran parte de los muebles que tiene, cuadros y otras cosas.

José Antonio prácticamente no vivió en la casa. Ingresó en las Compañías de Guardiamarinas en 27 de Julio de 1734, trasladando su residencia a Cádiz y murió, con el grado de capitán de navío, en el año 1767, a la edad de aproximadamente 55 años.

Por otra parte, Manuela Antonia, recibió como legado el caserío de Curpita y Josefa Juaquina, el de Olaverrieta, además de otras rentas y propiedades.

Además de éstas, había otras personas vinculadas a Gaztañeta y su mujer, que recibían dietas, dotes y rentas. Estas eran:

Micaela de San Pablo y Gaztañeta, hermana legítima de Antonio, también monja en el convento de Motrico.

Rosa de San Bartolomé y Urdinso, María Manuela Ursola de San Pedro y Gaztañeta y María Josefa de San Antonio y Gaztañeta, todas ellas religiosas, y cuya relación y vínculo familiar no se conoce.

El reglamento de levas

La casa de Arrietakua fue residencia de Gaztañeta, durante un período en que sus actividades estaban relacionadas, además de con la construcción naval, con una serie de cargos públicos que ostentaba como fue el de Alcalde de Motrico.

Uno de los acontecimientos más interesantes que tuvieron lugar en la casa con relación a estas actividades, es la

ere izan zituen, *Mutrikuko alkate, besteak beste.*

*Iharduera horiekin erlazonaturik gertaera aipagarrienetako bat leba arautegia-
ren idazketa izan zen. Gaztañetak idatzi
zuen 1717an, eta Probintziak Arrietakua
etxean eztabaidatu zuen.*

*Gipuzkoan Probintzia-Anaikidetze sis-
tema egon zen indarrean XVIII. mendera
bitartean. Biltzar Nagusiak urtean birri-
tan biltzen ziren 1677a bitartean. Urte
horretan Biltzarrek urtean behin, maia-
tzean, biltzeko erabakia hartu zuten. Fo-
ruak, ordena edo askatasuna mehatxatu-
rik zeudenan baino ez zen batzar berezirik
ospatzen.*

*Gipuzkoak zituen eskubide berezien ar-
tean zerbitzu militarri buruzko bi zeu-
den. Zerbitzu militarra borondatezkoa zen
1484etik aurrera. 1490ean, Granadako ge-
rraren ondorioz, derrigorrezko kupoa eska-
tu zen, baina batzarrak ezetz esan zion*

redacción del reglamento para las levas de marinería, redactado por Gaztañeta en 1717 y discutido con la Provincia en esta casa.

Había permanecido en Guipúzcoa el sistema de Hermandad provincial. Las Juntas Generales se reunían dos veces al año, hasta el año 1677, en que la propia Junta las redujo a una que se celebraba en el mes de Mayo. Sólo en casos de amenaza para los fueros, el orden o la libertad, se celebraba una Junta Extraordinaria.

Entre los privilegios con que contaba Guipúzcoa, había unos relativos a la prestación del servicio militar, reconocido como voluntario en una provisión de 1484. En 1490, con motivo de la Guerra de Granada, se exigió un cupo forzoso, pero la Junta rechazó esta pretensión hasta el siglo XVIII.

Con relación al servicio naval, repetidamente -hasta 1610- se ordenó que las



*Gaztañetaren ezkutua Arrietakua etxe
atarian (Mutriku). Bi zatitan dago banatua,
eta hori du berrikuntza nagusia.*

eskaerari eta egoera berak jarraitu zuen XVIII. mendera bitartean.

Itsas zerbitzurako lebari zegokionez, behin eta berrero, 1610ean azken aldiz, Gipuzkoan inor derrigortu gabe egiteko agindua eman zen. Hala ere, Ozeano Itsasoko Itsas Armadako zerbitzua eta marinela gipuzkoarrak ziren beti, eta zerbitzu horrek hartzen zuen gainerako arma zerbitzuen lekua.

Mugaren defentsa probintziaren eskutan zegoen oso osorik, 1467an, 1484ean, 1597an eta 1610ean esan bezala, eta probintziak bete zuen lan hori kasu guztietan.

Hala ere, eskubide berezi horiek guztiak hor zeuden arren, errealitatea bestelakoa zen. Gerra ugarien eta Itsas Armada indartsua izan beharraren ondorioz mizegi biltzen zen jendea itsas armadarako, eta esperientziadun marinela guztiak eramanen ziren gerrara. Ondorioz ia baliabiderik gabe geratzen zen merkataritzarako itsasuntzien flota.

levas con este fin se hicieran en Guipúzcoa sin violencia y sin rigor. Sin embargo, era tradicional, que el servicio y tripulación de la Armada del Mar Océano, se realizase por marineros guipuzcoanos, permutándose por el resto de los servicios de armas.

La defensa de la frontera correspondía directamente a la Provincia, tal y como fue formulado en 1467, 1484, 1597 y 1610 y cumplido en todas las ocasiones.

Sin embargo, pese a todos estos privilegios, la realidad era bien distinta. Las continuas guerras y la necesidad de tener una Armada potente, hacía que las levas se repitieran con excesiva frecuencia, reclamando a todos los marineros experimentados y dejando prácticamente sin recursos a la flota comercial.

Para intentar mitigar los efectos de las levas y organizarlas de manera que fueran efectivas, se produjeron una serie



El escudo de Gaztañeta situado en la fachada de la Casa Arrietakua (Mutriku) presenta la originalidad de estar partido en dos mitades.

Lebaren ondorioak arintzeko eta arazoizkoagoak izan zitezten proposamen batzuk bidali zizkion probintziak erregeari, eta Gaztañeta zen, hain zuzen, horren arduraduna.

Artikulu batzuei aldaketa batzuk erantsiz erantzun zuen Probintziak (1718ko abuztuaren 20ean). Eta arautegia onartu zuten, aldaketa eta guzti; 1727. urtean bermatu zen erabakia, eta bederatzire urtez luzatu zen indarrean egoteko epea.

Arautegi hori geroko itsas matrikulen sistemaren oinarrian dago.

de propuestas entre la provincia y el Rey, cuyo enviado a tal efecto era Gaztañeta.

La Provincia contestó, incluyendo unas modificaciones a algunos artículos (20 de Agosto de 1718), y sancionó este reglamento, incluyendo las modificaciones presentadas, ratificándolo en el año 1727 en que amplía su vigencia durante nueve años.

Este reglamento sirvió como base del posterior sistema de las matrículas de mar.

BIBLIOGRAFIA

- Asúa Campos, Miguel: *El Real Astillero de Guarnizo*. Madrid, 1925.
- Artiñano y Galdácano, Gervasio: *La Arquitectura Naval Española (en madera)*. Barcelona, 1920.
- Bustamante Callejo, Manuel: "Los Astilleros de Colindres", en *Revista Altamira del C.E.M.* Santander, 1957.
- Dodds, Janes: *Building the wooden fighting ship*. Londres, 1984.
- Fernández Duro, Cesáreo: *Armada Española*, Madrid 1895 - 1903. Facsímil 1972.
- Fernández Duro, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*. Madrid, 1880.
- Garmendia Arruabarrena, José: "Antonio de Gaztañeta Iturribalzaga, Capitán y Piloto Mayor de la Real Armada del Mar Océano", en *Boletín de Amigos del País* año XXXV, cuadernos 1 y 2, 1979.
- Gibert, Rafael: *Historia General del Derecho Español*. Madrid, 1980.
- González de Echegaray. Carmen: *Los Astilleros de Colindres*. Santander, 1990.
- Guardia, Ricardo de la: *Datos para un Cronicón de la Marina Militar de España*. Madrid, 1921.
- Pavía, Francisco de Paula: *Biografía de los generales de marina*. Madrid, 1873.
- Roncière, Ch. de la: *Histoire de la Marine Française*. París, 1932.
- Salas, Fco. Javier de: *Marina Española, discurso histórico*. Madrid, 1865.
- Torres Ramírez, Bibiano: *La Armada de Barlovento*. Sevilla, 1981.

Obra de Antonio de Gaztañeta

- *Norte de la Navegación hallado por el Cuadrante de Reducción*. Sevilla, 1692.
- *Proposiciones de las medidas arregladas...*(Apéndice a la *Planta y Proyecto de B. de Tinajero...* para la reactivación del Astillero de La Habana. Madrid, 1713).
- *Proporciones de las medidas más esenciales para la Fábrica de Navíos y Fragatas...*, Madrid, 1720.
- *Arte de Fabricar Reales*, 1687-1691.

Documentación de archivo

- Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Guipúzcoa. Oñate.
- Museo Naval de Madrid:
 - Colección Fernández de Navarrete.
 - Colección Guillén: Documentos para la historia de la Marina de Cantabria.
 - Colección Sanz, Simancas.
 - Colección Vargas Ponce.
 - Colección Marqués de la Victoria.
- Archivo Viso del Marqués. Expediente personal 1717 a 1722. Sección Cuerpo General - Oficiales de Guerra.
- Archivo Casa Arrietakua (Mutriku):
 - *Ejecutoria de Nobleza de Antonio de Gaztañeta*, 1702.
 - *Auto y sentencia arbitraria de división y partición de los bienes del General Gaztañeta y su mujer*. Mutriku, 1737.

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA - DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA

- **Diputatu Nagusia - Diputado General:**
Eli Galdos Zubia.
- **Kultura eta Turismoko Diputatua - Diputada de Cultura y Turismo:**
María Jesús Aramburu Orbeagozo.
- **Kulturako Zuzendaria - Directora del Departamento de Cultura:**
Garbiñe Egibar Artola
- **Ondare Historiko Artistiko eta Museotako Zerbitziburua
Jefe del Servicio de Patrimonio Histórico-Artístico y Museos:**
Manu Izaguirre Lacoste.

FITXA TEKNIKOA / FICHA TECNICA

ERAKUSKETA - EXPOSICION

- **Koordinazioa eta zuzendaria
Coordinación y dirección:**
Soko Romano y José María Unsain
por Airu Zerbitzu Kulturalak.
- **Arduraduna - Comisaría:**
Cruz Apestegui y José María Unsain
- **Diseinua - Diseño:**
Airu Zerbitzu Kulturalak
- **Argazkiak - Fotografías:**
Juantxo Egaña
- **Eraberritzaileak - Restauración:**
Taller Arteleku
- **Itzulpenak - Traducciones:**
Inazio Mujika
y Joseba Andoni Berriotxoa
- **Garraioak eta Muntaia
Transportes y montaje:**
Arri
- **Aseguroak - Seguros:**
Compañía Vascongada de Seguros

KATALOGOA - CATALOGO

- **Argitalpena - Edición:**
Donostiako Untzi Museoa - Museo Naval (Gipuzkoako Foru Aldundia) Sociedad Estatal Quinto Centenario elkarrearen lankidetzarekin.
Untzi Museoa - Museo Naval de San Sebastián (Diputación Foral de Gipuzkoa) con la colaboración de la Sociedad Estatal Quinto Centenario.
- **Koordinazioa - Coordinación:**
Soko Romano y José María Unsain
por Airu Zerbitzu Kulturalak.
- **Diseinu eta maketazioa
Diseño y Maquetación:**
Airu Zerbitzu Kulturalak
- **Irudibidezko materialaren atauketa
Documentación gráfica:**
Cruz Apestegui y José María Unsain
- **Itzulpenak - Traducción:**
Inazio Mujika
y Joseba Andoni Berriotxoa
- **Argazkiak - Fotografías:**
Juantxo Egaña
- **Moldiztegia - Imprenta:**
Talleres Gráficos Etxeberría, S.A.L.

ESKERTZAK AGRADECIMIENTOS

JOSE MARIA DE AREILZA
BEGOÑA CANDINA
TERESA CASANOVAS
JUAN CASTANEDO
MANUELA CERVANTES
IDOIA ESTORNES
JOSE I. GONZALEZ-ALLER
DOLORES HIGUERAS
MARILO LAFORGUE
ENRIQUE LECHUGA
OSCAR LOPEZ DE LANDATXE
XABIER MARTIARENA
JUAN MARTINEZ
RAFAEL MUNOA
JESUS MARI PERONA
ANA ROS
JESUS SALINAS
REYES TOMAS
JOAQUIN DEL VALLE DE LERSUNDI
PILAR DEL VALLE DE LERSUNDI
RAFAEL ZULAIKA

MUSEO NAVAL, MADRID
MUSEO SAN TELMO, SAN SEBASTIAN
NATIONAL MARITIME MUSEUM, GREENWICH
SOCIEDAD OCEANOGRAFICA DE GIPUZKOA

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL
Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Kultura eta Turismo Departamentua
Departamento de Cultura y Turismo

