

ESPAÑA Y EL MAR

La situación geográfica de España nos conduce al mar por los cuatro puntos cardinales. El mar es la frontera más extensa que se desplaza por la mayor parte de nuestro territorio, que asciende a 8000 kms. de costas, bañadas por los mares Mediterráneo, Cantábrico y Atlántico. La diversidad litográfica de nuestras costas y clima, hacen que se considere a nuestro país como uno de los más atractivos de Europa, desde el punto de vista económico y, sobre todo, turístico.

El mar Mediterráneo es un mar interior del océano Atlántico, conectado a través del Estrecho de Gibraltar, considerado el segundo mar interior más grande, después del mar Caribe. Su historia aglutina las grandes navegaciones por sus aguas de las naves romanas, fenicias y griegas que contribuyeron eficazmente a la transcultura occidental.

El océano Atlántico es el segundo mar más extenso de la tierra y ocupa aproximadamente el 20 % de la superficie total de la misma. Se comunica con el océano Pacífico, de una manera natural, por el Estrecho de Magallanes y Cabo de Hornos y, artificialmente, por el Canal de Panamá. Otras conexiones menores existen, pero tienen menos entidad.

En el mes de septiembre del año 1513, el explorador y conquistador español, Vasco Núñez de Balboa, descubrió el *Mar del Sur*, cuyo nombre estuvo vigente hasta que el portugués, al servicio de la Corona española, Fernando de Magallanes, atravesó el *Estrecho de Todos los Santos* (hoy Estrecho de Magallanes, en su honor), en un mes de noviembre del año 1520, cambiando su nombre por *Pacífico*¹, durante la primera vuelta al orbe, que duró tres años, completada por el navegante español Juan Sebastián Elcano.

Con estos antecedentes, no podemos dudar de que España haya tenido una estrecha relación social, política y económica con todos los países de su entorno marítimo.

De todo lo anterior, podemos deducir fácilmente que España, desde sus orígenes, se comunicó con el resto del mundo a través del mar, siendo necesaria la construcción de naves para poder desplazarse, y a veces defenderse, de los países ribereños del mar Mediterráneo. Esta necesidad de comunicación exterior por el mar, han hecho de nuestro país una nación de importante tradición en la construcción naval que, pasados varios siglos, continúa manteniendo en la actualidad, con más o menos éxito global.

Fue a principios del siglo XII cuando el muy gallego obispo, Diego Gelmírez (primer obispo de Santiago de Compostela), estableció un astillero de galeras en Iria (hoy Iria Flavia, municipio de Padrón, en La Coruña). A partir de entonces, ya encontramos noticias de pequeños astilleros en Tortosa y Denia, siendo el rey Alfonso VI el que potenció, de una manera extraordinaria, la construcción naval en el mar Cantábrico.

El norte peninsular, favorecido por sus abundantes bosques y producción de hierro, se convirtió en el lugar ideal para la construcción naval. Durante los siglos XIV y XV se observa un espectacular crecimiento de la actividad naval en el litoral cantábrico, incluido Santander y las provincias vascas,

¹ Otros nombres de este mar fueron, *Mar de Damas* (así nombrado por los tripulantes de la expedición de Magallanes-Elcano) y comúnmente conocido como *Lago Español*, durante los siglos XVI-XVIII, al ser los barcos españoles los que navegaron más frecuentemente por este mar durante los siglos XVI-XVIII. En las cartas y mapas que representaban el mar Pacífico, editados en todo el mundo, principalmente en Europa, aparecían con el título de *Lago Hispano* o *Mare Hispanicus*, en latín.

destacando en esta actividad, las *Cuatro Villas de la Mar* (Castro Urdiales, Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera) donde se construyeron centenares de embarcaciones y, como consecuencia, un importante tráfico comercial con el norte de Europa.

Alfonso X, aprovechando los montes cercanos a Sevilla, que fueron importante fuente de suministro de maderas, instaló en esta ciudad la *Gran fábrica de las Atarazanas*.² Es importante señalar que, también en las costas del Mediterráneo, se produjo en esta época un importante crecimiento de bases para la construcción de barcos, siendo famosa la *Flota Aragonesa* cuando Barcelona era una importante plaza comercial del Mediterráneo, especialmente durante el reinado de Jaime I, quien tuvo en la potencia naval su principal apoyo y fundamento.

LOS PRIMEROS BARCOS

La diversidad en la construcción de barcos fue acorde con las características de los mares por donde habían de navegar. Por el mar Mediterráneo navegó un barco llamado *galera*, alargado de eslora, de fondo plano y escaso calado, la proa alzada, en punta o *espolón* (de manera que pudiera embestir de frente a las naves enemigas) y de un solo palo mayor; era movido, principalmente, por la fuerza motriz de los músculos humanos a través de sus numerosos remos. Las galeras se armaban con cañones en ambas bandas, por encima de los remeros. La galera decayó a mediados del siglo XVII. Barcos más pequeños que las galeras fueron construidos, como bergantines, falúas, barcazas, etc.

La navegación por el mar Atlántico requería otro tipo de embarcaciones diferentes, más adecuadas con las características del viento, mareas y clima distinto del Mediterráneo. La historia naval, nos explica que los barcos para navegar por el Atlántico obedecían a unas características cuyo impulso motriz principal fue el fuerte viento, recogido convenientemente por un velamen cuadrado y, en algunas ocasiones, mezclado con velas latinas. Estos barcos, por lo general, se construían con alto bordo y mayor calado; en el siglo XVI estas naves estaban equipadas con una arboladura de tres o cuatro palos (*botalón, trinquete, mayor y mesana*)³ y uno o dos castillos alojados en la popa y en la proa.

La carabela, de origen portugués, fue el barco más utilizado con gran éxito desde finales del siglo XV, siendo utilizado este modelo de barco por España en las grandes travesías, como la que consiguió el descubrimiento del Nuevo Mundo, al mando del explorador Cristóbal Colón, en el año 1492.

El barco típico y original español fue el *galeón*, que surgió como respuesta a la defensa del tráfico comercial con las Indias Occidentales y Orientales, del que trataremos más extensamente en este estudio. En general, podemos describir al galeón español, preparado para el comercio o equipado con importante armamento de cañones en las bandas y en los castillos. El arqueo de un galeón se solía medir en toneladas⁴ Uno de los barcos más grandes que se fabricaron en los astilleros fueron las *carracas*, destinados al transporte de mercancías, de alto bordo, lentas de manejo y que solo podían atracar en puerto de bastante fondo. El galeón, utilizado para el transporte, y armado con cañones, perdió su protagonismo cuando apareció otro tipo de navío, llamado *de línea*, muy similar al galeón, pero más preparado para la guerra al ser más veloz, mejor armado y de mayor capacidad de maniobra.

Los principales materiales que se emplearon, en principio, para la construcción de los barcos, fueron las maderas, los accesorios de hierro y bronce, las telas para el velamen y los diferentes tipos de fibras vegetales para el cordaje. Las maderas que utilizaban los astilleros de la península se obtenían,

² La *Atarazana* era un depósito o arsenal, normalmente cerrado, para la construcción y reparación de embarcaciones y depósito de múltiples pertrechos para la construcción de los barcos, incluida la madera.

³ **Botalón:** palo largo exterior del barco, utilizable cuando conviene

-**Trinquete:** palo de proa

-**Mayor:** palo más alto del buque, donde por lo general se montaba en su parte más alta una *cofa* (alojamiento para el vigía)

-**Mesana:** palo más cercano a la popa

⁴ **Tonelada:** medida del espacio en que cabían dos toneles equivalentes a 600 kg.

principalmente, de los bosques cercanos; en los astilleros de Barcelona las maderas se suministraban de los bosques pirenaicos, y se transportaban por medio de almadías ⁵ por los afluentes del río Ebro hasta Tortosa. Los de Valencia se abastecían de los bosques de la sierra de Albarracín, y también se transportaban por los ríos que desembocaban en el Mediterráneo. No obstante, en algunas ocasiones los astilleros, bien por la calidad necesaria o por la escasez, había que recurrir a la importación de maderas procedentes de diversos países de Europa.

Las maderas empleadas en la construcción de los barcos procedían del pino en un 40%, procedentes del pirineo navarro, de la sierra de Guadarrama y sierras de Burgos y Teruel; entre un 50% y un 70% de eran de roble. No eran apreciadas las maderas de pino procedentes de levante y Andalucía en los navíos que debían navegar por el Atlántico, debido a su menor duración y que no secaban bien. Las maderas del olmo y del fresno se utilizaban para la carpintería interior, y la madera del haya era la más utilizada para la construcción de los remos. Otras maderas utilizadas, también coníferas, eran de pinabete y pinsapo. De ultramar se importaron maderas de guayacán, cedro, teca, etc. que tenían características apropiadas para diferentes partes del barco.

Las piezas de hierro y bronce se surtían de las fundiciones de Medina del Campo y Málaga, pero fueron insuficientes para el suministro de cañones y balas para el ejército, aunque también se estableció en Sevilla una fundición para abastecer a la flota de Indias; otras fundiciones en La Coruña y Lisboa paliaron bastante las necesidades. No obstante, fue preciso importar cañones y otros materiales de guerra, procedentes de sus enemigos, holandeses e ingleses, así como trabajadores especializados que procedían de Flandes e Italia. Las fundiciones de hierro de Vizcaya y Guipúzcoa mejoraron mucho su producción de hierros fundidos, a partir de principios del siglo XVI

LOS PRINCIPALES ASTILLEROS EN LA ESPAÑA PENINSULAR

Si nos atenemos al origen del término, el astillero⁶ era el lugar donde, con las azuelas, se labraban los troncos destinados a la construcción de los barcos, de manera tal que se convertía en un verdadero depósito de “astillas”. *La importancia de las astillas - que suponen con frecuencia más de la mitad de la madera apeada del monte - llega a ser tal que en las Ordenanzas Reales del S..XVII para la fábrica de naves y galeones, se hace provisión de que no se usen para pagar a la maestranza y que en su lugar se cedan a los hospitales de marineros.*⁷

Por todas las costas españolas abundaron los arsenales, astilleros y varaderos para el carenado y reparación de los barcos. Durante los siglos XVI-XVII los principales astilleros se localizaron en el mar Cantábrico, destacando Pasajes, Bilbao, Deusto, Portugalete, Castro Urdiales, Santoña y Santander. En Sevilla continuaron funcionando las atarazanas y pequeños astilleros en San Fernando y Sanlúcar. En el mar Mediterráneo los principales astilleros fueron establecidos en Barcelona, Valencia y Málaga.

A partir del año 1717, el almirante José Patiño promovió el establecimiento de *Arsenales Reales* en Cádiz, Ferrol y Cartagena. El astillero de Cádiz (*La Carraca*) comenzó a funcionar en el año 1753, siendo el astillero que

⁵ **Almadía:** embarcación plana, de construcción rudimentaria con troncos, para el transporte de troncos por los ríos, destinados a los astilleros, para su transformación.

⁶ Durante la Historia, se han ido sobreponiendo los significados entre los conceptos *de atarazana, astillero, arsenal, y varadero* que, en ocasiones, ha dado lugar a confusión. Como hemos explicado en otro apartado, la atarazana era un recinto cerrado donde se guardaban los diferentes pertrechos y materiales destinados a la construcción de barcos. Con el tiempo la atarazana pasó a ser *arsenal*, como un verdadero depósito, sacando la construcción y reparación de barcos al exterior, es decir al *astillero*. El *varadero*, comenzó siendo un espacio muy próximo a los ríos, donde se construían pequeñas embarcaciones y para repararlas sacándolas del agua. Este concepto de varadero continúa siendo válido hoy, pues es el lugar destinado en los puertos marítimos para la reparación y mantenimiento de los barcos, siempre próximos al agua.

⁷ *Los barcos de la conquista*. Francisco Fernández González. Santoña 2000

más barcos construyó. El arsenal del Ferrol (*La Graña*) fue el origen de otro gran astillero en la zona, *Reales Astilleros de Esteiro*, que sustituyó a La Graña. El astillero de Cartagena estuvo operativo desde el año 1731.

LOS IMPORTANTES ASTILLEROS DE ULTRAMAR

ASTILLEROS DEL PACÍFICO

1.-Costa americana

Desde el siglo XVI, en todas las costas españolas del mar Pacífico se podían encontrar pequeños astilleros o varaderos, donde se construían embarcaciones para la pesca, transporte y otras actividades necesarias de las poblaciones; sin embargo, con el paso del tiempo muchas de estas pequeñas instalaciones se convirtieron en talleres de reparación y calafateado de los navíos procedentes de España, y otros barcos contruidos en astilleros mayores americanos, como principal actividad.

Poco después del descubrimiento de América, a medida que se iban normalizando las poblaciones después de la conquista, pronto se vio la necesidad de contar con una armada que contribuyera a la defensa de estas y al transporte de mercancías.

Fue a partir de las primeras incursiones piráticas del inglés Drake, contra las posesiones españolas establecidas cerca del Pacífico, cuando se comprobó claramente esta necesidad. En el año 1578 se construyeron dos galeras en las atarazanas de Guayaquil (Virreinato del Perú) para reforzar la defensa de la ciudad de El Callao (Lima) y para defenderse de ese famoso pirata y corsario, así como de otros enemigos del mismo jaez, que pretendían el robo de las mercancías transportadas por los barcos españoles.

Los dos astilleros principales del Pacífico “americano” fueron, el de Guayaquil (Virreinato de Perú; actualmente importante ciudad de Ecuador) y el astillero de El Realejo, en la región de Nicaragua. Con estos dos astilleros y el de La Habana, se configuran las mayores instalaciones españolas en América destinadas a la construcción de grandes barcos. Un astillero que tuvo cierta importancia, pero de escasa duración, fue el de Santa Catalina del Golfo de Nicoya (Costa Rica). De estos astilleros, y alguno de menor importancia, relatamos, a continuación, una breve referencia histórica.

En el año 1566 comenzó su actividad el astillero de Guayaquil. En el año 1610, el virrey de Perú, Juan de Mendoza y Luna, ordenó al general de la Armada establecer un astillero en Guayaquil, situado en la desembocadura del río Guayas, para la construcción de dos galeones con objeto de sustituir a otros barcos españoles más pequeños y antiguos, que ya operaban por las costas del Pacífico. La elección de esta localidad tenía como fundamento, la existencia de gran cantidad de bosques próximos, con excelentes maderas, resistentes a la humedad y muy flexibles, desconocidas hasta entonces por los españoles, y personal muy especializado en la construcción de barcos, como carpinteros de ribera, calafates,⁸ herreros, aserradores, fundidores, cerrajeros, veleros...algunos de ellos procedentes de Europa. Hay datos del año 1688, en los que aparecen en este astillero *89 personas en la plantilla, incluidos un maestro mayor de la fábrica y 5 maestros mayores de calafateado y carpinteros...sin incluir los peones.*⁹

Las maderas eran de tanta calidad, que los barcos contruidos en sus astilleros tenían una mayor duración que otros salidos de diferentes astilleros; la duración media de los barcos contruidos en este astillero, era de 40/50 años: *Conocimos en servicio uno, el “Cristo Viejo”, llamado así por ser tal su*

⁸ Los calafates fueron tan importantes o más que los propios carpinteros; de ellos dependía la impermeabilización de la quilla y aquellas partes del barco en contacto permanente con el agua. Los materiales que se empleaban eran brea y alquitrán. Para hacer el calafateado de los barcos, era necesario que los barcos estuvieran fuera del agua y cercanos a ella, en terreno seco o sobre arenas consistentes para que, hecha la operación, fueran arrastrados fácilmente hacia el agua. El barco debía volcarse primero para un costado y después para el otro, para calafatear correctamente toda la superficie establecida.

⁹ *Los astilleros y la industria marítima en el Pacífico americano: Siglos XVI a XIX.* p.60. Jorge León Sáenz. Escuela de Historia. Universidad de Costa Rica. Revista Electrónica, vol.10. Febrero, 2009

*antigüedad que se había perdido la memoria del tiempo y del constructor, siendo así que había memoria de constructores de 80 años y más, y ninguno lo había hecho. Tenía sus maderas tan sanas como acabado de salir del astillero...”*¹⁰

Las maderas, metales y otros materiales más importantes utilizados, de una manera general, en los astilleros americanos fueron:

Para el casco: el cedro, roble, guachipelli, maría, laurel, canelo y mangle.

Para los mástiles: palo de maría (se utilizaba este árbol por su altura (superior a 30 mts.) y durabilidad

Metales: hierro y herrajes, (clavazón) procedente de Vizcaya (España). Cobre y plomo para cubrir los cascos de los navíos, procedentes de las minas americanas, principalmente de Perú y Chile.

Jarcias (cuerdas): cáñamo procedente de Europa. Como sustituto del cáñamo se utilizaban fibras americanas, como el henequén y la pita. También se utilizaban otras fibras vegetales, como las obtenidas de los cocos, para el calafateado de las juntas de los tablones de los costados del barco, impregnadas de alquitrán o brea.

Calafateado: Brea (o pez) para la quilla¹¹ y alquitrán para cubrir las jarcias y hacerlas más duraderas contra la humedad. Ambos productos eran, en principio, importados de España. Posteriormente, se obtuvieron de las coníferas de Nicaragua, Honduras y Ecuador.

Velamen: Lonas de algodón fabricadas en Nicaragua y en las localidades de Chachapoyas¹² y Cajamarca en Perú.

Por encontrarse este astillero en la misma ciudad de Guayaquil, contribuyó mucho a que creciera la ciudad y acudieran muchos trabajadores de las ciudades próximas, teniendo en su nómina excelentes carpinteros de ribera; a finales del siglo XVI ya era reconocido como el mejor astillero del Pacífico. Estos fueron los motivos principales que indujeron al rey, Carlos III, a fundar oficialmente los Reales Astilleros de Guayaquil, donde se construirían grandes galeones para la guerra y transporte de mercancías. El esplendor de este astillero duró hasta finales del siglo XVIII; para esas fechas ya habían salido de sus astilleros casi dos centenares de grandes barcos y multitud de pequeñas embarcaciones para diferentes servicios.

De entre los muchos navíos que se construyeron en los astilleros de Guayaquil, merecen destacarse alguno de ellos:

“**San Pedro y San Pablo**” (año 1583) de 400 toneladas

“**Jesús y María**” (año 1600) 400 toneladas, con 30 cañones

“**Nuestra Señora de Loretto**” (año 1617) 400 toneladas, con 40 cañones

“**Nuestra Señora de Guadalupe** (año 1659) 600 toneladas

“**Sacramento**” (año 1693) 850 toneladas

“**San José (el Peruano)** (año 1749) 650 toneladas, 60 cañones

La ciudad de El Realejo fue fundada por Pedro de Alvarado y Contreras en el año 1534¹³. El astillero de El Realejo, correspondiente a la Capitanía General de Guatemala (hoy departamento de Nicaragua) comenzó su actividad en el año 1534 y fue el más importante para el comercio con Guayaquil, Acapulco, Panamá y Callao. Estaba situado en una bahía, que fue considerada como uno de los mejores puertos naturales de la Corona española. En el año 1740, trabajaban en este astillero 2 *maestros de ribera*,

¹⁰ *Noticias secretas de América. Tomo I (Siglo XVIII)* . Jorge Juan y Antonio de Ulloa. Madrid, 1918

¹¹ Estos productos se obtenían de las resinas de las diferentes variedades de pinos y otras coníferas.

¹² La ciudad de Chachapoyas, situada al norte del Perú, fue fundada por el español Alonso de Alvarado en el año 1538, con el nombre de *San Juan de la Frontera de los Chachapoyas* (los chachapoyas eran los indios habitantes de la zona)

¹³ Cuenta la leyenda que el nombre de *Realejo* procede de los calafateadores que se ocupaban de la reparación de las embarcaciones y que acudían a este lugar a trabajar para ganar el “*realillo o realejo para poder comer*”.

28 carpinteros, 14 calafates, 6 herreros, y algún otro personal ¹⁴. En el año 1699 consta que había en las proximidades del astillero unas 100 casas, más de 120 españoles y 100 mulatos viviendo en esta ciudad; la población total en esa época se estima en unas 300 personas

De los principales navíos construidos en El Realejo, citamos los siguientes:

- “**Santa Ana**” (1585) 700 toneladas. Fue apresado por el pirata inglés Cavendish
- “**Santo Cristo de León**” (1682) Se tiene noticias de que este navío todavía navegaba 60 años después de su construcción.
- “**Nuestra Señora del Rosario**” (1707)
- “**Santo Cristo de los Milagros**” (1733)

Astilleros de corta existencia, pero de cierta importancia por su ubicación y construcción de algún barco fueron los instalados en Nicoya (Costa Rica) y Panamá.

En las costas del Virreinato de Nueva España (México) hubo algunos astilleros de cierta importancia, como el de Coatzacoalcos, Veracruz, donde en el año 1735 se construyó un galeón de línea de 60 cañones, uno de los dos navíos *de línea* construidos en el continente americano, fuera de Cuba. Otros astilleros importantes fueron los de Navidad (Zacatula), desde 1522, donde hay noticias (?) de que allí se construyeron las naves que componían la expedición de Miguel López de Legazpi, en el año 1564, para la conquista de las Islas Filipinas.

Acapulco, no fue un astillero propiamente, pero su importancia naval fue considerable porque este puerto fue el elegido para recibir los barcos procedentes de Filipinas, y donde habitaban muchos carpinteros de ribera, calafates y herreros, que se encargaban de la reparación y mantenimiento de todos los barcos de la carrera del *Galeón de Manila*, cuya navegación desde esta ciudad perduró 250 años, hasta la independencia de México.

2- *Costa oriental del Pacífico español*

Antes de proceder a relatar la historia de los astilleros de las Islas Filipinas, conviene saber que, desde la llegada del conquistador del Archipiélago, Miguel López de Legazpi, desde el año 1565, ya se pensaba que las grandes distancias con la metrópoli pondrían en muchas dificultades la comunicación y correcta administración, además de su defensa, de estas Islas Orientales.

Habría que tener en cuenta que la navegación desde España a Filipinas había que hacerla, primeramente, atravesando el océano Atlántico hasta el puerto de Veracruz, y si no se debía pasar antes por la capital, México, desde Veracruz había que atravesar el territorio mexicano, hasta el puerto de Acapulco, ciudad desde donde se embarcaba, normalmente, para llegar a las Islas Filipinas. El tiempo de duración de estos trayectos, podrían ascender a más de un año, siempre que las travesías oceánicas se realizasen en condiciones normales. y que los escasos barcos de las travesías estuvieran dispuestos en el momento de viajar. Estos inconvenientes, no se pudieron superar durante más de dos siglos de la permanencia de España en Filipinas.

Como consecuencia de la anteriormente escrito, la Corona española decidió, con buen criterio, que Filipinas dependería administrativa y legalmente del virreinato de Nueva España. Tomada esta decisión la delegación de la autoridad del virreinato recaería sobre un Gobernador, nombrado por la Corona, que terminó siendo, con el tiempo, la mayor autoridad civil y militar de Filipinas. Debemos manifestar que la autoridad del Gobernador en las Islas Filipinas fue absoluta debido, también, a la enorme distancia de 6/8

¹⁴ *Historia de El Realejo*, p.657-731. M. Rubio Sánchez. Banco de América, Colección Cultural. Managua, 1975 (en *Los astilleros y la industria marítima en el Pacífico americano: Siglos XVI a XIX*, p.68)

meses de navegación que las separaban de Nueva España. En cierta manera, podemos afirmar que el virrey de Nueva España delegó convenientemente toda su autoridad en el Gobernador, y solo intervino cuando se recibían órdenes de la Corona o en algún litigio grave que se produjera.

Este preámbulo, que he estimado exponer, viene a colación de la creación de los astilleros de Filipinas, porque la relación civil, comercial y militar entre Nueva España y Filipinas, fue muy estrecha. Desde el punto de vista civil y comercial, fue el famoso *Galeón de Manila*, además de suponer el primer indicio global del comercio mundial, el que realizó la normal navegación desde Manila a Acapulco, quedando las dos provincias ultramarinas de la Corona, unidas comercial y sentimentalmente. En el aspecto militar, la contribución de los novohispanos (mexicanos) al fortalecimiento de las tropas españolas en Filipinas fue fundamental. La dirección de la iglesia en Filipinas, a partir de finales el siglo XVI, fue independiente de Nueva España

Para la fundación de los astilleros que se construyeron en Filipinas, también hemos de considerar que la relación novohispana y filipina fue esencial, sobre todo la estrecha comunicación de Filipinas con la ciudad de San Blas, situada en la costa del Pacífico, perteneciente al antiguo departamento de Nueva Galicia (hoy, Estado mexicano de Nayarit). La ciudad de San Blas debe su fundación, en el año 1530, al español Nuño Beltrán de Guzmán¹⁵.

La Corona española estableció en San Blas el principal puerto del Pacífico para la Nueva España y, en sus principios, definitivo para recibir al *Galeón de Manila*; fue esta ciudad el único contacto con el lejano Oriente, antes de que su principal puerto, en el futuro, fuera Acapulco. En la ciudad de San Blas se instaló un astillero que tuvo cierta relevancia, a pesar de su corta vida. En este astillero se construyeron algunos barcos pequeños, y su relación con las Islas Filipinas justificaron su existencia. Desde San Blas partieron importantes noticias destinadas a las provincias filipinas; sirvan de ejemplo: cuando en el año 1767, partió un correo extraordinario rumbo a Manila llevando la noticia de la expulsión de los jesuitas; en Octubre de 1779, el navío *San Carlos*, zarpó rumbo a Manila con la noticia de la guerra entre España e Inglaterra, y el navío *El Príncipe* navegó al mismo destino conduciendo pliegos del Real Servicio. Estos tres fueron los primeros correos extraordinarios y que dieron pie a que se pensara en mantener una mayor comunicación entre este puerto y la capital de Filipinas, Manila.

Por la Real Orden del 24 de septiembre del año 1796, se dispuso el traslado a Cavite (Filipinas) de los astilleros de *San Blas de California*, al objeto de que funde allí un astillero capaz de poner a cubierto aquellos establecimientos de las fuerzas europeas, y de las piraterías de los mahometanos que ocupan las islas vecinas, y de auxiliar con dobles fuerzas y recursos nuestras escuadras de la América Meridional y Asia.

Como los buques fabricados en aquella parte del mundo, a donde apenas hay noticia de la arquitectura naval, han salido generalmente defectuosas¹⁶ y sin las calidades que requiere el manejo y facilidad de la navegación, ha resuelto el Rey que D. Juan Villar, ayudante de la construcción, graduado de alférez de fragata, destinado del astillero de La Habana, con un capataz de carpintería de ribera, y otro de calafates de su elección, y los planos y explicaciones correspondientes a toda clase de bajeles, se transfiera desde luego a Cavite, etc....”¹⁷

Esta Real Orden, fue en realidad el verdadero origen e importante trascendencia del astillero de Cavite en Filipinas porque, desde muchos años antes de la fundación de San Blas, los pequeños astilleros del Archipiélago, principalmente establecidos en Cavite, representaron un papel fundamental entre las relaciones de las Filipinas y Nueva España

¹⁵ Nuño Beltrán nació en Guadalajara y fue el primer Presidente de la Audiencia de Nueva España; Gobernador de la Nueva Galicia, fundó o mandó fundar, además de la ciudad de San Blas, las ciudades de Culiacán, Chiamela, Compostela, Purificación y Guadalajara. En su biografía constan sus malas relaciones con Hernán Cortés y sus sangrientas luchas contra los indios

¹⁶ Parece referirse a los defectos, habidos en la nave *Aránzazu*, construida en San Blas.

¹⁷ *Historia General de Filipinas, desde el descubrimiento de dichas Islas hasta nuestros días.* p.351 cap. XIII, tomo II. José Montero y Vidal. Madrid 1887



GALEÓN “SANTISIMA TRINIDAD” (EL ESCORIAL DE LOS MARES)

***(Construido en los astilleros de La Habana y hundido en
la batalla de Trafalgar)***

-Astilleros de las Islas Filipinas

La construcción de naves en Filipinas comenzó poco tiempo después de la conquista de esas islas. En Cavite, Pangasinán y Bagatao se construyeron, en general, naves pequeñas para el servicio comercial, transporte y ayuda a la escasa marina real de aquellos primeros tiempos.

En el año 1765, mediante una Real Cédula de Carlos III, se informaba al Gobernador de Filipinas, D. Simón de Anda y Salazar, la conveniencia de trasladar los astilleros a Cavite, a propuesta de los oficiales reales, a pesar del costo del transporte de la madera a esa localidad.

En el año 1794 se erigió en el barrio de Binodo, próximo a la capital, Manila, en la desembocadura del río Pasig, un astillero llamado *La Barraca*, independiente de Cavite, con objeto de construir naves para la persecución de moros-malayos procedentes de las islas del sur de Filipinas que ocasionaban muchos problemas a la ciudad. En realidad, la falta de profesionales y buenos constructores de barcos dio lugar a que *La Barraca* no tuviera nunca buena fama por ser “*un abismo de gastos y dilapidaciones hasta su extinción en el año 1814*”¹⁸.

¹⁸ *Ídem*, p.322

Sin embargo, hemos de decir que las maderas que se utilizaron en Filipinas, para la construcción de barcos, como el molave, para los fondos y costados de las naves, era de mejor calidad que el cedro de San Blas, y de mayor protección contra la broma¹⁹; otras maderas como la banaba, para las tablas de la cubierta de los barcos; la teca, el duro madero del lañang para el casco, el mangachapuy para la arboladura, las fibras obtenidas del abacá²⁰, utilizadas para la confección de jarcias y cuerdas, o el algodón de Ilocos para las velas, lograron que los barcos construidos en los astilleros filipinos de Cavite, fueran de mayor calidad y duración que los construidos en la mayor parte de los astilleros establecidos en América.

Importantes navíos se construyeron en el astillero de Cavite, de los cuales damos una breve reseña, por haber sido los principales protagonistas de la navegación como *Galeón de Manila*.

El primer barco que salió de Cavite en el año 1727 fue el navío *Nuestra Señora de la Guía*, *Santo Cristo de la Misericordia* y *San Francisco de las Lágrimas*, más conocido por *La Guía*, y partió de Manila, hacia Acapulco, el día 10 de julio del año 1728, llegando a su destino el día 26 de enero de 1729. Desapareció durante un fuerte temporal en el año 1740, cuando regresaba de Acapulco.

El navío *Nuestra Señora de Covadonga*, de 1000 toneladas de desplazamiento y 36 mts. de eslora, armado con 50 cañones y tripulado por 460 hombres, zarpó de Cavite, por primera vez, en el año 1731. El día 16 de junio del año 1743, fue apresado por el inglés George Anson, no sin antes defenderse bravamente contra su navío *Centurión*. Los ingleses le remolcaron hasta Macao y allí lo vendieron a los portugueses.

El navío *Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza*, gemelo del *Covadonga*, de 1000 toneladas y 36 mts. de eslora, partió por primera vez el día 26 de julio del año 1733, en busca del *Covadonga*, pero no lo localizó, volviendo a Manila. En el mes de julio del año 1750, cruzó el estrecho de San Bernardino, con destino a Acapulco, pero, al parecer, excesivamente cargado, desapareció y no se volvió a tener noticias de él.

El navío *Nuestra Señora del Rosario y los Santos Reyes*, navío de 1095 toneladas, hizo su primer viaje en el año 1743. El gobernador de Filipinas D. Francisco José Ovando y Solís decidió desguazarlo en el año 1750, y poner en servicio otro navío, el *Nuestra Señora del Rosario y San Juan Bautista*, conocido como *El Filipino*, construido en los astilleros de Pangasinán, que realizó su primer viaje a Acapulco en el año 1752. Encalló cerca de la Isla de Samar, aunque logró salvar gran cantidad de plata que transportaba.

Uno de los barcos más grandes construidos en Filipinas, en el astillero de Bagatao, fue el navío *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin*, de 1400 toneladas, más conocido por *El Poderoso*. Fue capturado por el vicealmirante inglés Cornish, en el año 1763, después de más de cuatro horas de bravo combate.

3-Astilleros del Atlántico-Caribe

No habían pasado 50 años del descubrimiento de América, y el establecimiento español en la isla *Española* (Santo Domingo), cuando en la contigua isla *Juana*, (Cuba) ya se iniciaba en la reparación y carenado de los barcos que llegaban al puerto de La Habana con problemas de navegación. A estas primeras instalaciones navales en la bahía de La Habana se las llamó *Puerto Carenas*, por ser el lugar de carenado de las naves. Durante la segunda mitad del siglo XVI comenzó a florecer la construcción naval en la Habana. Los astilleros fueron trasladados y ampliados, a partir del año 1734, a otros lugares cercanos a La Habana, nombrados *La Fuerza* y *La Tenaza*.

El rápido desarrollo de la Habana, desde su fundación en el año 1515, y un conjunto de construcciones hicieron de esta ciudad la mejor defendida de la América de entonces. Su excelente puerto y bahía natural, así como sus excelentes y abundantes maderas, pronto hicieron de La Habana un importante centro naval.

¹⁹ La Broma, era así llamado el depósito de seres vegetales y animales que se depositan en los fondos del barco, en contacto con el agua del mar.

²⁰ Abacá, era una planta similar al cáñamo empleado para la fabricación de grandes maromas y cuerdas, fue uno de los productos de mayor exportación de Filipinas, muy estimado en todo el mundo.

Los ataques piráticos de ingleses y franceses durante la mitad del siglo XVI, y la posterior creación de la flota de la *Carrera de Indias*, fue el motivo para que el rey, Felipe II, iniciara las gestiones para que La Habana fuese convenientemente fortificada y preparada para la recepción, reparación y calafateado de las naves españolas, como el principal centro naval de América, donde construirían diversos buques para la Armada. Se tienen datos de la población del año 1774 que ascendía a 171760 personas, incluidos 44000 esclavos. La Habana se convirtió en la tercera ciudad de América, después de México y Lima.

En su astillero se construyeron diversas fragatas entre los años 1570 y 1590, gracias a que D. Pedro Menéndez de Avilés, siendo Gobernador de Cuba, fomentó estos astilleros. Debido a que se pensaba, con buen criterio, que los barcos construidos en América durarían más de 30 años, mientras que los fabricados en los astilleros de la metrópoli no se les daba más vida que 16 o 18 años, fue el motivo por el que el constructor Antonio Gaztañeta se decidió a construir 10 navíos. Los primeros pasos del gran astillero de La Habana se iniciaron, al parecer, en el año 1722, y en el año 1724 se botaba el primer barco de línea, el *San Juan*, de 50 cañones, cuya vida fue de 20 años. Entre los años 1728 y 1737 se construyeron 39 navíos de guerra, de los cuales 14 de ellos fueron fabricados en los astilleros de La Habana. Entre 1732 y 1735, se construyeron los cuatro navíos de 64 cañones bautizados con los nombres de las cuatro partes del mundo: *San José (alias) África, Nuestra Señora del Pilar (a) Europa, Nuestra Señora de Loreto (a) Asia y Nuestra Señora de Belén (a) América*.²¹ Desde 1765 a 1789, se construyeron 19 navíos, de los cuales 5 fueron artillados con más de 100 cañones²². El último navío construido en los arsenales de La Habana fue la fragata *Santa Úrsula (Anfitrite)* de 44 cañones, que salió del arsenal en el año 1796.

En el año 1750, en el Real Astillero de La Habana trabajaban 775 personas, 5 oficiales administrativos, cuatro ingenieros, cinco celadores de materiales y 759 maestros mayores, carpinteros de rivera (sic), calafates, cerrajeros, fundidores, veleros, tallistas, albañiles y peones.²³ La decadencia del astillero llegó con motivo de la guerra contra Inglaterra de finales del siglo XVIII, y los aires de independencia que se respiraban en la América española desde principios del siglo XIX. En el año 1809 solo quedaban en el astillero 190 maestros: 80 carpinteros, 40 calafates y 70 operarios.²⁴

La decadencia definitiva de este importante astillero español se debió, en primer lugar, a la derrota de la Flota española en Portugal, cerca del Cabo San Vicente y, posteriormente, la gran derrota franco-española de Trafalgar, donde quedó destruida nuestra Armada; estos fueron los definitivos sucesos que hicieron decaer los astilleros de La Habana.

BIBLIOGRAFÍA

FERNÁNDEZ IZQUIERDO, F.-*Astilleros y construcción naval en la España anterior a la Ilustración*. CSIC.
FRANCO CASTAÑÓN, H.-*La organización de la marina en Filipinas. Acaecimientos y evolución (1800-1899)*. Revista de Historia naval de Marina

LEÓN SAENZ, J.-*Los astilleros y la industria marítima en el Pacífico americano. Siglos XVI a XIX*. Escuela de Historia, Universidad de Costa Rica, Vol.10, agosto de 2009

MARTÍNEZ RUIZ, E.- *La Habana y su astillero*. Universidad Complutense de Madrid

MARTINEZ SHAW, C.- *El arsenal de La Habana en el siglo XVIII*. UNED, Madrid

²¹ *El arsenal de La Habana en el siglo XVIII*. p.199. Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola. UNED, Madrid

²² Entre estos navíos estaba el famoso Navío *Nuestra Señora de las Santísima Trinidad*, botado en La Habana en el año 1769; de 2163 toneladas, equipado con 112 cañones, posteriormente reformado y armado con 140 cañones. Por su tamaño y armamento fue conocido como *El Escorial* de los mares. Tenía 62 mts. de eslora y 17 de manga. Participó activamente en la batalla de Trafalgar contra los ingleses, donde fue apresado y remolcado en muy malas condiciones, por lo que se hundió cerca de las costas de Cádiz en el año 1805. Durante la lucha en Trafalgar de este portentoso barco, murieron más de 200 tripulantes y un centenar de heridos.

En la Habana también se construyeron los grandes navíos *San Carlos* y *Príncipe de Asturias*, ambos de más de 115 cañones.

²³ *El Real Arsenal de La Habana* p. 93. Ortega, O. Editorial Letras Cubanas. Habana 1998. En *Los astilleros y la industria marítima en el Pacífico americano: Siglos XVI a XIX*, pp.60

²⁴ *Idem*, p.61

MONTERO y VIDAL, J.- *Historia de Filipinas desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*. Madrid. 1887.

PARDO HERNÁNDEZ, P.- *San Blas y su relación con Filipinas, 1790-1820*. Universidad Autónoma Metropolitana. Iztapalapa. México, 1994.

TREJO BARAJAS, D.- *El puerto de San Blas, el contrabando y el inicio de la internalización del comercio en el Pacífico Noroeste*. Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. México, 2006

VILA MIRANDA, C.- *Arsenales españoles de ultramar siglo XVIII*. Revista Naval de Marina

Madrid, segundo confinamiento, Fiesta Nacional de España a 12 de octubre 2020



VISTA DEL ASTILLERO DE LA HABANA (ALREDEDOR DE 1790)