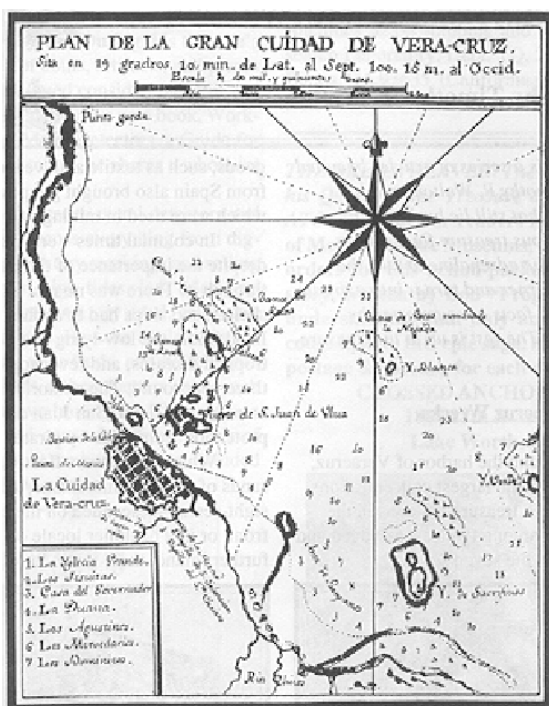

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOLA EN EL SIGLO XVII Y SU INFLUENCIA EN EL NAUFRAGIO DE *NUESTRA SEÑORA DEL JUNCAL*

Patricia Meehan Hermanson*
CNPC – INAH
Subdirección de Arqueología Subacuática



La nao *Nuestra Señora del Juncal* fue nombrada como capitana de la flota de 1630 que viajó a la Nueva España a cargo del general Miguel de Echazarreta.

Ejerció esta función hasta unos días antes de zarpar del puerto de San Juan de Ulúa en Veracruz en su tornaviaje debido a la muerte del general. Fue necesario por lo tanto, que el almirante asumiera el gobierno de la flota con su barco, el *Santa Teresa*, desplazando al *Nuestra Señora del Juncal* al cargo de almiranta.

Una vez zarpada la flota en busca de La Habana, ésta fue presa de continuas tormentas de las cuales sólo algunos barcos pudieron sobrevivir. *Nuestra Señora del Juncal* fue una de las naos que perecieron antes de poder tocar puerto.

Aunque la causa evidente del naufragio fue el mal tiempo, los documentos históricos sugieren una serie de situaciones que pudieron contribuir a este trágico desenlace. En este trabajo se desarrollará uno de estos aspectos; las características constructivas de la embarcación y las modificaciones que sufrió para poder ejercer la función de galeón en la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias.

* Lic. en Restauración y Conservación por la ENCRyM. Desde 1993 labora en la CNPC. Desde 1995 al 2000 colaboró con la Subdirección de Arqueología Subacuática en el Proyecto de la Flota de la Nueva España 1630-31, realizando investigación. Actualmente trabaja en la Subdirección de Conservación Arqueológica y Acabados Arquitectónicos

Flotas y armadas: capitana y almiranta

Desde que el sistema de comercio y navegación trasatlántico entre España y el Nuevo Mundo se instauró en el siglo XVI, la Corona tuvo una participación total en la regulación de las flotas. Sus intereses eran demasiado grandes y tenía una especial preocupación por el control del comercio y la seguridad de los contingentes. Además de los riesgos producidos por las condiciones climáticas y de navegación, las flotas estaban expuestas al ataque de corsarios y piratas, principalmente holandeses, ingleses y franceses. El peligro no sólo se encontraba a lo largo de las rutas de navegación, sino en los propios puertos de las provincias americanas.

Después de los primeros ataques producidos por corsarios en 1521 se incorporaron a las flotas dos navíos armados denominados “capitana” y “almiranta” para la protección de los navíos mercantes. Para armar y tripular estas naos se utilizó un impuesto llamado “avería” que se gravaba sobre las mercancías que llegaban de las Indias y de otros puertos. Para principios del siglo XVII, ya se había conformado formalmente una escuadra que tenía la función de escoltar a los navíos mercantes conocida como la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias.² Estaba integrada por ocho galeones y dos o tres pataches. Las embarcaciones de la armada que resguardaban a las flotas de Nueva España eran solamente, la capitana, la almiranta y dos pataches.

La construcción de Nuestra Señora del Juncal

Nuestra Señora del Juncal fue construida en la Provincia de Guipúzcoa, País Vasco entre 1622 y 1623, por el contador Antonio de Ubilla. El casco fue armado en el astillero de la villa de Fuenterrabía,³ y a finales de 1622, éste fue botado y transportado al astillero de Bortalaborda en el canal de Pasajes, donde fue concluida su construcción y aparejado.⁴

Durante los siglos XVI y XVII, la mayor parte de las embarcaciones que conformaban las flotas y armadas de las Indias se fabricaban en la cornisa cantábrica: principalmente en el Señorío de Vizcaya y en la Provincia de Guipúzcoa, donde existía una tradición naval que se remontaba por lo menos al siglo XII. Esto fue determinado en gran parte por las condiciones favorables para la instalación de astilleros y la disponibilidad de las materias primas básicas (madera y hierro). Además de la mano de obra especializada que se extendía por

² José Antonio Caballero Juárez, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Serie C: Estudios Históricos No. 70, México, 1997, p. 57-59.

³ AGI, Contratación 819, fol. 3. *Escritura de venta del galeón Nuestra Señora del Juncal* (Pleito de Martín Yturain y Consortes con el Contador Antonio de Ubilla, sobre el modo de tomar asiento con la Avería. 1629); Contratación 4896, fol. 221; *Asiento de la nao nombrada Nuestra Señora del Juncal de la flota de Nueva España dueño contador Antonio de Ubilla que otorgó por Juan Martínez de Aldavé en virtud de su poder. Contratación 4896, fols. 227-229v. [Poder que otorgan Antonio de Ubilla y María de Izaguirre a Pedro de Aramburu y Juan Martínez de Aldavé para venta o administración del galeón Nuestra Señora del Juncal]*.

⁴ El 22 de octubre de 1622, él y Miguel Sanz de Benesa otorgan una carta de obligación al Capitán Antonio Luz del Cando, quien les presta unos "basos" (especie de rieles que sirven para deslizar el casco del barco desde el astillero hasta el agua) para botar unos cascos y llevarlos al Canal de Pasaje. Se obligan a pagar el salario correspondiente, conducirlos bajo su riesgo y pagar los daños que pudieran sufrir. AHPG, leg. 3-451, fols. 111-112. Protocolos Notariales del Partido Judicial de San Sebastián. Registros de escrituras 1609-1625, Escribano: Zuloaga, Escribanía de Fuenterrabía.

todo el litoral, el País Vasco contaba con numerosos fabricantes especialistas en la construcción de embarcaciones de gran calidad y diseño y cuyos conocimientos se transmitían de generación en generación.⁵

La Corona mantuvo en estos siglos una política de protección a los constructores vascos, un ejemplo de ello fue la prohibición de la participación de embarcaciones extranjeras en la carrera de Indias. Pero además, en numerosas ocasiones se emitieron cédulas que alentaban la construcción de navíos para el servicio de la Corona. Una real cédula emitida en 1622 por Felipe IV solicitaba a la Provincia fundar la “Escuadra de navíos de Guipúzcoa”. El rey ofrecía préstamos, mediante asientos, para que los fabricantes construyeran sus naos. Se les proporcionaba una cantidad de dinero de contado para la fábrica, apresto y para los sueldos tanto del navío como de la gente de mar. Por su parte, los fabricantes se comprometían a pagar el préstamo durante los cuatro años posteriores a su construcción en los cuáles debían servir en sus armadas.

En respuesta a esta real cédula varios fabricantes guipuzcoanos iniciaron la construcción de navíos.⁶ Además de los préstamos, se les otorgaron facilidades para conseguir los materiales necesarios para la construcción y aderezo, tanto de España como del extranjero.⁷ Es posible que el contador Antonio de Ubilla aprovechara este impulso a la construcción naval y, por ejemplo, se beneficiara con la llegada de estos materiales para armar su navío, aunque nunca estableció un asiento con el rey.

Antonio de Ubilla ocupó varios cargos públicos en las primeras décadas del siglo XVII, fue veedor y contador de la gente de guerra de Fuenterrabía. Posteriormente desempeñó este mismo cargo en toda la Provincia de Guipúzcoa y además el de contador de artillería de la misma.⁸ Asimismo, tenía redes familiares extendidas por las Indias, Cádiz, Sevilla y Madrid. Sin embargo, no tenía una trayectoria en la navegación ni en la industria naval.

En cuanto su actividad como armador o constructor naval, sólo se tiene noticias de que en 1625 fue dueño de una zabra de 38 toneladas.⁹ No se ha podido comprobar que hubiera construido ésta ni cualquier otra nave antes de que él y su mujer, María de Izaguirre, decidieran invertir todo su dinero en la fabricación de la nao *Nuestra Señora del Juncal*. Esta hacienda provenía de las herencias que ambos recibieron por la muerte del hermano del contador y de la madre de María

⁵ Odriozola Oyarbide, Ma. Lourdes, “La familia Olazabal. Ilustres constructores navales del siglo XVII” en “OARSO 93” *Errentería Segunda Época*, No. 28, 22 de julio de 1993, pp.37-38.

⁶ AGG, JD-MI-2-12-321. *Memorial dado por la Villa de San Sebastián, en la Junta particular, de las razones que se le ofrecen sobre las fábricas, que Su Majestad manda se hagan en Guipúzcoa. 1646.*

⁷ A finales de enero de 1623 el rey Felipe IV, por consulta de la Junta de Armadas aprobó que los fabricantes de la escuadra consiguieran árboles, jarcias, alquitrán y otros pertrechos de fuera de España, de Bayona, San Juan de la Luz en Francia y otras partes, con la condición de que no fueran cosas prohibidas y que los condujeran en bajeles y pinazas de naturales. AGS, Guerra y Marina (G.A): 3148. *31 de enero de 1623. La Junta de Armadas sobre la pretensión de los fabricantes de la escuadra de Guipúzcoa.*

⁸ AGS, Guerra y Marina (Guerra Antigua): 1011. *De parte. En 8 de octubre 1630. El Consejo de Guerra sobre la pretensión que Antonio de Ubilla tiene de que Vuestra Majestad le haga merced de título de su secretario.*

⁹ El Contador Ubilla era dueño de esta zabra junto con Martín Saenz de Alchacoa y su mujer, Gracia de Descarga. Estos últimos otorgaron un poder a Juanes de Belzo Ybañez de Alchacoa para vender esta zabra y navegar con ella en Andalucía. AHPG, leg. 3-451, fols. 227-228v. *Protocolos Notariales del Partido Judicial de San Sebastián. Registros de escrituras 1609-1625, Escribano: Zuloaga, Escribanía de Fuenterrabía.*

de Izaguirre.

Por la información que se ha podido obtener hasta el momento, se ha podido deducir que al contador Ubilla no le interesaba fabricar un navío de guerra que participara en las armadas y escuadras del rey. Lo construyó con sus propios recursos pensando que podía sacar provecho de él, ya fuera como nave mercante en las flotas de Indias o a través de su venta. De hecho, inmediatamente después de concluida su fábrica y aderezo, fue trasladado a Cádiz con todos sus aparejos y cargado con hierro y otras mercaderías.¹⁰

Poco tiempo después de que llegara el galeón a Cádiz, el contador Antonio de Ubilla y su mujer le otorgaron un poder a Juan de Casanova y a Domingo de Atallomendia, residentes en Cádiz y Sevilla, para vender el navío en su nombre.¹¹ Sin embargo, no lo llegaron a vender debido a que fue admitido como navío mercante en la flota de Nueva España que zarpó al año siguiente comandada por el General Gabriel de Chávez.¹²

La construcción naval en el primer tercio del siglo XVII

La época en que fue construida *Nuestra Señora del Juncal* es sumamente interesante desde el punto de vista de la construcción naval.

Los distintos requisitos del comercio indiano y su protección dictaron la evolución de las embarcaciones. Hasta el último tercio del siglo XVI los diferentes tipos de navíos se utilizaban indistintamente en diversas actividades. Sin embargo, la necesidad de incorporar barcos de guerra obligó a buscar la especialización en el diseño de las naves. La fábrica de los barcos de comercio se orientaba al aprovechamiento de las bodegas para la carga sin demeritar su navegabilidad por el Atlántico. Esto último obligaba incluir materiales y técnicas especiales que preservaran los cascos por mayor tiempo contra los agentes deteriorantes de las aguas cálidas americanas.

La creación de la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias trajo consigo la necesidad de crear un tipo de embarcación especializada para llevar a cabo su doble función, la de guerra y la del transporte de la plata. Ello suscitó una discusión sobre las características ideales con las que debía contar un galeón diseñado para ambos fines.

Por lo tanto, los galeones de la carrera de Indias se diseñaron con base en tres criterios:

¹⁰ AGI, Contratación 819, fol. 3. *Escritura de venta del galeón Nuestra Señora del Juncal* (Pleito de Martín Yturain y Consortes con el Contador Antonio de Ubilla, sobre el modo de tomar asiento con la Avería. 1629). AGI, Contratación 4896, fols.233-240. [*Poder que otorgan Antonio de Ubilla y María de Izaguirre a Pedro de Aramburu y Juan Martínez de Aldavé para venta o administración del galeón Nuestra Señora del Juncal*].

¹¹ AGI, Contratación 819 fols. 13v-15v. *Poder otorgado a Juan de Casanova por el Contador Antonio de Ubilla 12 de marzo de 1624*. (Pleito de Martín Yturain y Consortes con el Contador Antonio de Ubilla, sobre el modo de tomar asiento con la Avería. 1629).

¹² AGI. Contratación 2899, fol. 185v. Libro de registros de naos que se despachan para las Indias 1605-1626.

- a) El primero era la fortaleza que era requerida para la batalla. Esto significaba, tanto capacidad defensiva contra ataques de enemigos, como potencialidad ofensiva en casos necesarios. Había que diseñar la nave pensando en la posibilidad de llevar artillería suficiente, así como asegurar la eficacia en el momento de su utilización.
- b) El segundo criterio atendía a la necesidad de transportar metales preciosos. No obstante, también influyó en la discusión del diseño de las naves, el hecho de que la tripulación solía aprovechar el viaje para llevar consigo artículos comerciales.¹³
- c) El tercero tenía que ver con la posibilidad de atravesar bajos, como los de las aguas de San Juan de Ulúa y especialmente la barra de Sanlúcar de Barrameda, paso obligado para llegar al puerto de Sevilla por el río Guadalquivir donde naufragaron gran cantidad de navíos cargados.¹⁴ En consecuencia, se discutieron dos temas: el porte y la profundidad de calado.

Como ejes de esta discusión, comenzaron a elaborarse diversos tratados que marcan un momento muy destacado en la historia de la construcción naval en España y en Europa. El primero de ellos fue escrito por Juan Escalante de Mendoza en 1575: *Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales* en el que sugería las proporciones ideales para los buques trasatlánticos. En 1587 Diego García de Palacio publicó en México el primer tratado completo sobre construcción naval bajo el título de *Instrucción náutica*. En éste analizaba la construcción de un barco y daba detalladas proporciones matemáticas para el casco y la arboladura. De contundencia por su publicación y difusión fue el *Arte para fabricar y aparejar naos* de Tomé Cano en 1611.

Esta atmósfera de discusión se desarrolló en gran parte por que la Corona estaba especialmente interesada en la calidad de la navegación de las Indias y sobre todo en su protección. La Corona no contaba con una marina propia, ni con los medios económicos para conformarla; tenía que recurrir a navíos de particulares por medio de asientos o embargos para su servicio.

El rey Felipe III formuló, con el objeto de regular y homogeneizar la fabricación de los navíos, una serie de ordenanzas para la construcción naval. Las primeras se emitieron en 1607 y se renovaron en 1613 y en 1618.¹⁵ A juicio de Carla Rahn Phillips, esto tuvo la finalidad de ejercer un mayor control sobre la industria de la construcción naval y poner la construcción privada en línea con las necesidades públicas.¹⁶ Las ordenanzas pretendieron regular el tipo de barcos que habían de construirse, sus características como el tamaño y la configuración, la procedencia de los materiales y la mano de obra que había de emplearse.

¹³ Fernando Serrano Mangas, *Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)*, V Centenario del Descubrimiento de América, Banco de España, España, 1989, p. 30.

¹⁴ *Ibid.* pp. 20-27.

¹⁵ Lourdes Odriozola Oyarbide, "La Construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII, en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco. La construcción Naval en el País Vasco*, No. 2, Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1998, p. 97. Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*. Trad. Nellie Manso Zúñiga, Alianza Editorial, 1a edición en castellano, Madrid, 1991, p. 55

¹⁶ *Ibid.* pp. 54.

Las ordenanzas de 1607 no fueron bien aceptadas ni por los fabricantes ni por los mareantes lo que generó un debate sobre el tema, auspiciado por el gobierno, que duró varios años y en el que participaron hombres experimentados en la navegación y en la fabricación de navíos de alto bordo. Fue necesario hacer correcciones a las ordenanzas en dos ocasiones en un intento de ajustarse a los intereses de todos los involucrados.¹⁷

A pesar de ello, las ordenanzas de 1618 también fueron un fracaso; los constructores vascos y cántabros se rehusaron a construir sus bajeles con ellas. Por otro lado, las mismas autoridades se mostraron cautelosas en su aplicación como se puede ver en 1619, cuando Juan de Amassa, fabricante de galeones para el rey mediante asientos, recibió una orden de acudir a las Cuatro Villas “para dar las grúas y medidas que han de tener los navíos que se han de fabricar en aquel partido para la Armada para que se hagan conforme al servicio de Su Majestad y no hacer caso de las Ordenanzas nuevas, ni de sus medidas ni trazas, sino su voluntad”.¹⁸

A pesar de que *Nuestra Señora del Juncal* fue construido bajo las ordenanzas de 1618, que en teoría regulaban la fabricación tanto de los navíos de la carrera de Indias como los de las escuadras de las costas de España, existen dudas sobre el tipo de embarcación que se trataba. En efecto, había una diferencia entre los barcos mercantes (posiblemente naos), los galeones de las escuadras del Mar Océano y los galeones de la Armada de la Carrera de Indias. Dentro de estos últimos, los contemporáneos también hacían una distinción entre los galeones de escolta y los de plata, los cuales tenían que ser, además de aptos para la guerra, capaces de proteger la plata. Por lo tanto, eran de mayor bondad y fortaleza que los anteriores.¹⁹

En definitiva, se considera que *Nuestra Señora del Juncal* no fue construido como galeón de armada ni del Mar Océano ni de la carrera de Indias. Esto se deduce ya que los galeones de Armada, especialmente los de la carrera, eran construidos bajo asiento con el rey para esta función. Serrano Mangas aclara que un galeón de plata se planeaba para este cometido desde el momento en que se ponía la quilla en el astillero, resultando sumamente complicado el rectificar la fábrica y adaptarla para galeón de plata.²⁰

Según el estudio hecho por Serrano Mangas, queda clara la bifurcación en la evolución del galeón utilizado en la Armada del Mar Océano (en sus distintas escuadras) y un galeón de la carrera de Indias,²¹ sin embargo, queda poco clara la diferencia que hay entre estos últimos y las naos mercantes.

Aunque el galeón y la nao coexistieron durante el siglo XVI, y mantuvieron diferencias de porte y estructurales, para principios del siglo XVII ambas

¹⁷ *Ibid.* pp. 55-62.

¹⁸ Martín de Aróstegui a don Juan de Amassa. Madrid, 15 de abril de 1619. Incluida en la hoja de servicios de Juan de Amassa. Madrid, 2 de octubre de 1630. AGI. Indiferente 1872., citado por Fernando Serrano Mangas, *op. cit.* p. 31.

¹⁹ *Ibid.* p. 20.

²⁰ *Ibid.* p. 22.

²¹ *Ibidem.*

umentaron su porte y asumieron características muy similares, lo que hace muy difícil su distinción.²²

Unas de las particularidades que se han atribuido al galeón, es la especialización que va adquiriendo como navío de guerra. En 1540 Álvaro de Bazán construyó unos galeones cuya función era la de participar en las armadas, y aunque el resultado de su diseño no fue exitoso, su gran aportación fue una mayor aplicación militar. Esto significaba que los buques serían más fuertes ya que irían reforzados en el interior y habría una mejoría en el emplazamiento de la artillería. A partir de ésta y otras innovaciones, el galeón español se iba aproximando a su forma clásica, pero seguía siendo difícil distinguirlo de una nao.²³

El problema de esta distinción es que tanto el galeón como la nao fungieron como buques de armada y como buques mercantes indistintamente durante el siglo XVI y aún en el primer tercio del siglo XVII. En las primeras décadas del siglo XVII, la especialización militar era mayor que antes, sin embargo, no llegaba a ser un barco específico de guerra. El casco se había fortificado en el interior, estaba equipado al completo con artillería y llevaba una tripulación mucho más numerosa que la necesaria para el simple manejo de la misma. Pero la mayoría de los galeones transportaban carga en la carrera de Indias a pesar de que las ordenanzas lo prohibieran, incluso viajaban como mercantes cuando no eran necesarios para uso militar.²⁴

Las naos mercantes de las flotas en el siglo XVII eran en general, algo más pequeñas que los llamados galeones, pero se diferenciaban poco de estos en el tipo de casco y aparejo. Una nao mercante podía tener menos fortificación interna y menos armamento que un galeón de tamaño similar, pero en caso de necesidad se podía reforzar añadiéndole más cuadernas, cañones y cañoneras.²⁵

La elección del Nuestra Señora del Juncal como capitana de la flota de 1630

El navío *Nuestra Señora del Juncal* fue embargado para servir de capitana en la flota que estaba prevista para zarpar en 1629. Sin embargo, el año anterior, la flota de Nueva España a cargo del general Juan Benavides Bazán había caído en manos de enemigos holandeses en la bahía de Matanzas (Cuba).²⁶ Esta pérdida, aunada a las noticias de piratas que persistían en su acecho a lo largo de las rutas de navegación y en los puertos de las Indias, provocó miedo entre los mareantes. Todo ello, unido a una serie de factores que imposibilitaron la salida de la flota, obligó a que se pospusiera la fecha de salida para el año siguiente.

En teoría, a principios de cada año la Administración de la Avería nombraba la capitana y la almiranta de las flotas, una vez que se hubiera publicado el buque (tonelaje) permitido y nombrado a los generales. La elección se basaba en una

²² Carla Rahn Phillips, *op. cit.* pp. 73-79.

²³ *Ibid.*, pp. 76-77.

²⁴ *Ibid.*, p. 79.

²⁵ *Ibidem.*

²⁶ Carla Rahn Phillips hace una magnífica relación de lo que sucedió en el encuentro de la Flota de Juan de Benavides Bazán con la flota de holandeses encabezada por Piet Heyn; sobre las consecuencias de ello (tanto políticas y económicas), así como del destino de este general, quien tras ser responsabilizado por la pérdida de la flota, fue ejecutado en 1634. Carla Rahn Phillips, *op. cit.* pp. 19-25.

visita hecha a las naos en la que se arqueaban, se observaba el estado en el que se encontraban y se determinaban las obras que era necesario realizar, así como la artillería, los pertrechos y la gente de mar y de guerra que debían embarcar.²⁷

En los años de 1629 y 1630 los galeones y los navíos no podían ser extranjeros y debían estar fabricados conforme a las ordenanzas de 1618, como lo señala el capítulo 104 de las mismas. En caso de que hubiera otros con pretensión de ingresar a las flotas, cuya construcción fuera anterior a éstas, sólo se admitirían si contaban con proporciones similares a las recién establecidas.²⁸

Otras características que debían tener las naos eran: que no fueran viejas, de preferencia que fueran de segundo viaje, recias y bien fornidas, buenas de vela y gobierno, estancas, bien acondicionadas y aparejadas de mástiles, velas, jarcias y timones doblados.²⁹ Además debían ser capaces de llevar carga y tener dos andanas de artillería, lo que se consideraba defensa suficiente en caso de necesidad.

Los administradores del Asiento, para poder cumplir con sus funciones tenían la facultad de comprar, mandar fabricar o tomar a sueldo navíos con o sin la aprobación del dueño.³⁰ Los navíos que se seleccionaban de preferencia debían ser de propiedad de las reales armadas, fabricados con dinero de la Corona en los astilleros reales o navíos de fabricantes construidos por asiento con el rey. Sin embargo, generalmente se tenía que recurrir a navíos particulares que se embargaban por no haber suficientes embarcaciones "de guerra", pero que tenían el porte y características para llevar a cabo esta función.

Uno de los principales problemas a los que se enfrentaron los Administradores de la Avería en 1630, fue la escasez de navíos de armada y de particulares apropiados para galeones de plata y de escolta. Los pocos que había, ya habían sido tomados para la Armada y la flota de Tierra Firme que había salido en abril de ese año. Además, en las Indias habían tenido que invernar las armadas del año anterior.

La carencia de embarcaciones ya era un problema desde finales del siglo XVI, sin embargo, la situación en la década de 1620 comenzaba a dificultarse, y de hecho, en la de 1630 a empeorar. Una de las razones por la que había tal falta de navíos para armada era el incumplimiento de los pagos de los sueldos de las embarcaciones que eran embargadas para armada. Gastaban tanto en el apresto y despacho de sus naves, que los dueños se quedaban sin dinero para poder construir o aprestar otros barcos, aunque tuvieran el interés de hacerlo. Por estas razones muchos fabricantes comenzaron a abandonar esta industria.

²⁷ AGI, Indiferente General 433, L. 4, cap.8, *cit.* fols. 49v.

²⁸ *Reglas para fabricar los Navíos que se hicieren por cuenta del Rey, y de particulares.* Felipe III en Madrid a 16 de Junio de 1618, capítulo 104. Ord. de la Casa, al fin. *Recopilación de leyes de los reinos de las Indias*, 1681, 1ª edición facsimilar, Edición conmemorativa al V Centenario del Descubrimiento de América en el LXXV Aniversario de la Escuela Libre de Derecho, Escuela Libre de Derecho, Miguel Angel Porrúa, México, 1987, Tomo 4, Libro IX, Tit. XXVIII, fols. 31-32.

²⁹ MN-M, Col. Fernández de Navarrete, vol. 22, doc. 18, fol. 54. *Instrucción de los Veedores de las Armadas de Nueva España y Tierra Firme.*

³⁰ AGI, Indiferente General 433, L. 4, cap. 8, *cit.*, fols. 49v-50.

Esto obligó a las autoridades a echar mano de embarcaciones que no reunían las características requeridas para poder completar las formaciones. Para capitanas y almirantas se recurrió al uso de navíos mercantes que no eran construidos con la fortaleza necesaria. Se improvisaban obras en ellos para volverlos de guerra, pero ni de esta forma podían sustituir los que eran construidos desde un inicio para este propósito. Como ya se ha dicho, éste era el caso de *Nuestra Señora del Juncal* que se construyó con el fin de ser vendido y aprovechado en el comercio, no para la guerra.

Las obras y modificaciones

El asiento que se estableció con la Administración del Asiento de la Avería obligó a *Nuestra Señora del Juncal* a servir como capitana de la flota de Nueva España en el viaje de ida, la estancia en esta provincia, y el viaje de regreso. El dueño era el responsable de aprestar la nao; poner todos los cables, las anclas, las jarcias, la clavazón, la brea, el lastre; hacer las obras de carpintería necesarias en el costado, las cubiertas, los árboles y las vergas que le fueron señaladas en la visita y a darle carena para el viaje.

El asiento tenía estipuladas algunas de las obras que había que hacer al navío para que pudiera servir en la armada, aparte de las que le hubieran sido señaladas cuando le hicieron la visita.³¹ Este contrato proponía obras para fortificar la nao como correr cubiertas y costados, además de otras reparaciones que se consideraran necesarias. Para el resguardo y uso de la artillería mandaba abrir las portas poniéndoles bisagras y argollas. Por otro lado, disponía poner perchas y macarrones para las jaretas, armeras, chilleras y rancho de Santa Bárbara, así como paños para el bizcocho y la pólvora.³²

No se sabe cuáles fueron las obras que se efectuaron en *Nuestra Señora del Juncal* porque no se ha podido localizar el documento de su visita de 1629.

Cuando la nao fue visitada de 1627 se ordenó elaborar un dictamen del estado de los árboles, vergas y masteleros y llevar a cabo obras de trascendencia como reclavar y empernar toda la nao.³³ Se ignora si estas obras se llevaron a cabo ya que ésta no fue seleccionada para participar en la armada. No obstante, es un hecho que se llevaron a cabo obras de fortificación en el navío para prepararlo para realizar la función de galeón de escolta de la flota de 1630.

³¹ AGI, Contratación 4896, fols. 221v-222. *Asiento de la nao nombrada Nuestra Señora del Juncal capitana de la flota de Nueva España dueño el Contador Antonio de Ubilla que otorgó el pagador Juan Martínez de Aldavé en virtud de su poder. 26 de noviembre de 1629.*

³² MN-M, Colección Vargas Ponce, numeración arábica, Tomo 1, doc. 211, fol. 474. *Instrucciones para el viaje de la Armada de la Guarda de las Indias dadas por Thomás de Larraspuru. Junio 1631.*

³³ Las obras que se propusieron son las siguientes: “-ánsele de echar ocho baos en el aire sobre los que tiene. – La Puente que tiene se le a de hacer de Jareta. – ánsele de echar doce bularcamos por banda que endienten en los baos hasta la cubierta el castillo repartidos de popa a proa como le pareciere al oficial. – Reconocer todos los árboles, vergas y masteleros. – ase de echar una bita enteriza. – ase de apuntalar de abajo arriba y empernar y reclavar toda la nao y en particular trabando el trancañil con el durmiente pasando en la cabeza de la lata y rebitando debajo del durmiente arreo todas las latas. – en la carena reconocer todos los raseles de popa y proa para masicarlos y reclavarlos por dentro y por fuera y echar los palmejares que fueren menester. – Cuatro curbatones en el nacimiento de las cuerdas a popa y a proa.” AGI, Contratación 4845. *Visita, reconocimiento y arqueamiento de las que han de servir de Capitanas y Almirantas que este año de 1627 han de ir a las Provincias de Nueva España y Honduras. 1627.*

Otras características de *Nuestra Señora del Juncal*

Entre la abundante documentación generada en el enorme aparato burocrático al que estaba sujeta la organización de las flotas de las Indias, y que hoy se encuentra en diversos archivos históricos en España, se localizó información acerca de algunas características de *Nuestra Señora del Juncal* que parecen apoyar la hipótesis de que éste navío no era apto para llevar a cabo las funciones para las que fue embargado y que posiblemente ello contribuyó a su pérdida.

El porte

Cuando *Nuestra Señora del Juncal* regresó en 1625 de su primer viaje como mercante a la Nueva España, permaneció cuatro años inmovilizada en Cádiz esperando su turno en la visita para volver a salir a las Indias. A pesar de la escasez de embarcaciones, dicha nave no fue considerada apta para la Armada de la Carrera de Indias, ni como capitana o almiranta de flotas. En 1627 los ministros de la Casa de Contratación no la quisieron aceptar como mercante para la flota de Nueva España por ser demasiado grande (669 toneladas) y tampoco la eligieron para ir de armada en este año, aunque fue visitada para ello.³⁴

El porte registrado de la nao *Nuestra Señora del Juncal* varía de un documento a otro. En el asiento de capitana se señala que tiene un porte de 650 toneladas “un poco más, un poco menos”.³⁵ Distintos informes reportan variados tonelajes que van de 650 a 800, pero el dato que puede considerarse más confiable es la certificación de arqueo realizada por Francisco García de Veas en la visita hecha para salir en la flota de 1627. En esta certificación se exponen las medidas de la nao y su porte, que era de 669 toneladas.³⁶

Las ordenanzas de 1618 dictaban que los navíos que participaran en la carrera de Indias, tanto los que asentarán con el rey como los de particulares para mercantes y flotas, no debían sobrepasar los 18 codos de manga y por consiguiente no tener un porte mayor de 624 toneladas por las siguientes razones:

...por los daños que resultan de que sean grandes, porque siéndolo, se desaparejan con más facilidad, y pierden con los temporales, faltándoles los árboles, vergas, o timones, y no hallándose otros iguales, los abandonan; y en las entradas y salidas de los barras corren más peligro, pescando mucho agua, y como navegan las flotas en verano, y han menester mucho más viento que los pequeños y medianos, es ocasión de que estos por fuerza los aguarden, con que se retarda la llegada de las flotas, y en ocasión de encontrarse con enemigos: los menores más fácilmente ganan el barlovento, y se disponen mejor a lo que más les conviene.”³⁷

³⁴ AGI, Contratación 5173, L. 2, fols. 242v-245. *En Manos de Don Fernando Ruiz de Contreras sobre la elección de las naos para la flota de Nueva España. 2 de marzo de 1627.*

³⁵ AGI, Contratación 4896, fols. 221-226. *Asiento de la nao nombrada Nuestra Señora del Juncal capitana de la flota de Nueva España dueño el Contador Antonio de Ubilla que otorgó el pagador Juan Martínez de Aldavé en virtud de su poder de 650 toneladas. 26 de noviembre de 1629.*

³⁶ AGI, Contratación 4845. *Visita, reconocimiento y arqueo de las naos que han de servir de Capitanas y Almirantas que este año de 1627 han de ir a las Provincias de Nueva España y Honduras. 1627.*

³⁷ *Reglas para fabricar los Navíos que se hicieren por cuenta del Rey, y de particulares. Felipe III en Madrid a 16 de Junio*

El Asiento de la Avería de 1628 a 1633 dictaba que las naos que se eligieran para servir en la Armada, lo mismo que las capitanas y almirantas de las flotas debían tener un porte de 600 toneladas.³⁸ Por otro lado, Fernando Serrano Mangas señala que el porte ideal de los galeones era entre 450 y 600 toneladas; sin embargo, a medida que transcurrió el tiempo, los galeones fabricados tendieron a aumentar su tonelaje.

Las bocas

Según un informe del Conde de la Puebla, presidente de la Casa de Contratación, elaborado en 1629, este buque no había sido escogido antes “por abrir mucho en bocas y trabajar demasiado con la artillería” y que por esta razón no se había juzgado apto para guerra.³⁹

El hecho de que la nao *Nuestra Señora del Juncal* tuviera las bocas abiertas puede considerarse relevante en cuanto a su estabilidad. Como se señala en el capítulo 22 de la ordenanza de 1618: “Para que salga el Navío marineró, y no boquiabierto, ni emparedado, ni tenga balance, conviene que cierre en el Puente tanto, quanto abrió en los Baos...”⁴⁰ Por otro lado, se sabe que una nave con bocas abiertas provoca que su artillería vaya inestable. Si pensamos que la condición de capitana obligaba a *Nuestra Señora del Juncal* a llevar más de 20 piezas de artillería, podemos suponer que cuando tuvo que enfrentar la tormenta en la que naufragó, este defecto de inestabilidad pudo contribuir a su desgracia.

Embonos o contracostados

En el mismo informe antes mencionado, el Conde de la Puebla señala que la nao *Nuestra Señora del Juncal* había sido embonada⁴¹ en las Indias, aunque ignoramos la causa de ello. Una de las razones para aplicar esta medida era para reforzar las estructuras internas de los barcos. Este arreglo solía hacerse en navíos viejos (que no es el caso de éste, ya que para ese momento sólo habría tenido entre uno y dos años de vida). También se aplicaba en los navíos construidos bajo las disposiciones de las ordenanzas de 1618, los cuales sufrían el defecto de tener demasiado reducida la manga y para compensar esto se solían aplicar embonos o contracostados. Tampoco sabemos si este sea el caso de *Nuestra Señora del Juncal* puesto que muchos fabricantes vascos y cántabros nunca siguieron rigurosamente estas ordenanzas.⁴²

de 1618, capítulo 22. Ord. de la Casa, al fin. *Recopilación, op. cit.*, fols. 31-32.

³⁸ AGI, Indiferente General 433, L. 4, *op. cit.*, fol. 51v.

³⁹ AGI, Contratación 5117. *Carta del Conde de la Puebla 4 de mayo 1629. Inclusa carta del mismo de 17 de marzo del mismo año.*

⁴⁰ *Reglas para fabricar los Navíos que se hicieren por cuenta del Rey, y de particulares.* Felipe III en Madrid a 16 de Junio de 1618, capítulo 22. Ord. de la Casa, al fin. *Recopilación, op. cit.*, fol. 26.

⁴¹ Fernando Serrano Mangas explica que el embón, embono o contracostado consistía en forrar el casco con planchas de madera y reforzar el armazón con una especie de cinturón grueso, también de madera, que recorría la línea que tenía más anchura, lo mismo que hacia la mitad de la eslora. Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, 1989, p. 35. El Diccionario Marítimo Español define embonar como agregar o clavar tablones sobre los del forro de un buque por toda la parte inferior desde su cinta principal, a fin de aumentar la manga y darle con ella más estabilidad. O'scanlan, Timoteo, *op. cit.*, p. 233.

⁴² Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p. 35.

Por otro lado, era costumbre en la época elevar la manga como una medida fraudulenta con el objeto de proporcionar una mayor capacidad a las bodegas a costa del espacio de entrepuentes. Esto se conseguía subiendo la cubierta principal lo que provocaba que el calado aumentara más de lo debido y se abombaran los costados. Con estas modificaciones se descompensaban las proporciones del vaso quedando su esqueleto debilitado con respecto al cuerpo que sustentaba, ya que la quilla y las cuadernas no se reforzaban ni se alargaban. La nave perdía fuerza, velocidad y capacidad ofensiva. Para compensar estos abusos se aplicaba el embono que aumentaba el grosor de las maderas del costado del navío, y con ello conseguía estabilizarlo.⁴³

Las ordenanzas de 1618 prohibieron aplicar embonos; en ellas se señalaba que los barcos que los tuvieran no podían ser elegidos para la carrera de Indias.⁴⁴ No obstante, esta práctica se realizaba con frecuencia, y debido a la escasez de navíos que existía en la época, en 1628, el rey, mediante una cédula, consintió que se practicaran los embonos en aquellos barcos que por proporción, ajuste o fortificación lo necesitaran. Esta cédula excluía a aquellos barcos que habían levantado o corrido las puentes.⁴⁵

Consideraciones finales

Nuestra Señora del Juncal fue construido por el contador Antonio de Ubilla, con el objeto de que realizara labores propias de un navío mercante. Utilizó una parte importante de su hacienda para construir el barco pensando en éste como una inversión. En realidad, el navío nunca cumplió con las expectativas económicas que se depositaron en él. Por ello, cuando la embarcación fue elegida en 1629 para ir como capitana de la flota de Nueva España, el dueño de la misma pensó que se trataba de una coyuntura favorable; sin embargo, dos años después se convertiría en el peor negocio de la familia. Esta circunstancia, que puede ser leída como una fatalidad, producto del azar, también puede encontrar una posible explicación en el hecho de que la nave no hubiera sido diseñada desde su origen para realizar las labores que más adelante le obligaron a llevar a cabo.

En realidad son pocos los datos que nos permiten conocer las características exactas del barco. Sabemos que reunía proporciones similares a las exigidas por las ordenanzas de 1618, aunque sobrepasaba el porte que éstas establecían para los navíos que viajaban a las Indias. A través de la lectura de las fuentes escritas no podemos saber con qué fortaleza y calidad contaban sus materiales y su construcción. Tampoco es claro si se trataba de una nao mercante o de un galeón; lo que sí se considera es que no era la nave óptima para desempeñar las funciones de capitana. Sin embargo, la escasez de barcos en aquella época obligó a forzar la elección del navío arriesgándolo a un posible naufragio.

⁴³ Fernando Serrano Mangas, *op. cit.*, p. 35 y Fernando Serrano Mangas, *Los Galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Sevilla, 1985, p. p. 73-78.

⁴⁴ *Reglas para fabricar los Navíos que se hicieren por cuenta del Rey, y de particulares*. Felipe III en Madrid a 16 de Junio de 1618, capítulo 104. Ord. de la Casa, al fin. *Recopilación, op. cit.*, fol. 31-32.

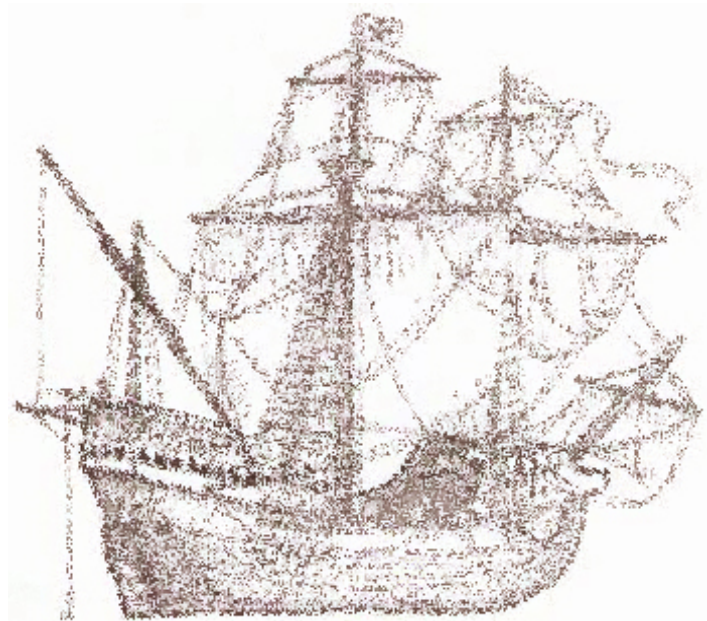
⁴⁵ José Veitia y Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, 1671, Reedición facsímil del Ministerio de Hacienda. Madrid, 1981, lib. II, cap. XIV, pár. 10.

En relación con las características y el porte de la nave, conviene decir que el hecho de que fuera más grande producía torpeza y menor maniobrabilidad al ir navegando. Junto a esto, la apertura de las bocas, también contribuía al desequilibrio del navío y a que la artillería con la que se armó lo hiciera viajar con mayor inestabilidad.

Además, los ajustes y obras que se le realizaron para que pudiera convertirse en nao de guerra (fortificación y adaptación de artillería) obligaron a modificar las condiciones y características de la nao. El embono alteró las proporciones estructurales del barco y ello pudo haberse traducido en inestabilidad, y mucho más, si se sometía a condiciones críticas como las que pueden vivirse en el centro de una tormenta.

Con lo anterior no se pretende afirmar que *Nuestra Señora del Juncal* fuera un barco de mala fábrica y que esta razón haya sido la que provocó su hundimiento. Lo que se intenta es exponer la situación de manera que se puedan formular preguntas de investigación sobre las posibles causas que produjeron el naufragio.

Es necesario profundizar aún más en el estudio de las fuentes históricas para poder fortalecer estas hipótesis, y por supuesto sería una gran contribución el estudio de los vestigios arqueológicos.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Archivo General de Indias (AGI): Contratación: 819, 2899, 4845, 4896, 5117 L.1, 5173 L.2; Indiferente General: 433 L.4, 1871

Archivo General de Simancas (AGS): Guerra y Marina (Guerra Antigua): 1011, 3148

Archivo General de Gipúzkoa (AGG): Juntas y Diputaciones: JD-MI-2-12-321

Archivo Histórico de Protocolos de Gipúzkoa (AHPG): Protocolos Notariales del Partido Judicial de San Sebastián: 3-451

Museo Naval – Madrid (MN-M): Colección Martín Fernández de Navarrete, Vol. 22, Doc. 18; Colección Vargas Ponce, num. Arábigo, Tomo 1, doc. 211

CABALLERO JUÁREZ, José Antonio, *El régimen jurídico de las Indias siglos XVI y XVII*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Serie C: Estudios Históricos No. 70, 1997.

ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes, "La Construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco. La construcción Naval en el País Vasco*, No. 2, San Sebastián, Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1998, pp. 93-146.

Odrizola Oyarbide, Ma. Lourdes, "La familia Olazabal. Ilustres constructores navales del siglo XVII" en "OARSO 93" *Erretería Segunda Época*, No. 28, 22 de julio de 1993, pp.37-38

O'SCANLAN, Timoteo, *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, Museo Naval, 1974.

RAHN PHILLIPS, Carla, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza Editorial, Trad. Nellie Manso de Zúñiga, 1ª edición en castellano, 1991.

RECOPIACIÓN de leyes de los reinos de las Indias, 1681, 1ª edición facsimilar, Edición conmemorativa al V Centenario del Descubrimiento de América en el LXXV Aniversario de la Escuela Libre de Derecho, México, Escuela Libre de Derecho, Tomo 4, Miguel Angel Porrúa, 1987.

SERRANO MANGAS, Fernando, *Los Galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1985.

Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648), V Centenario del Descubrimiento de América, España, Banco de España, 1989.

VEITIA Y LINAJE, José, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, 1671, Madrid, Reedición facsímil del Ministerio de Hacienda, 1981.

[INDICE](#)