



CASADO SOTO, José Luis: "Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, pp. 169-191.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI

José Luis Casado Soto

Museo Marítimo del Cantábrico

JUSTIFICACIÓN DEL TÍTULO

La Península Ibérica constituye la prominencia más avanzada sobre el Océano Atlántico del continente europeo, con el factor añadido de conformar, frente a África, la puerta del mar Mediterráneo, probablemente el núcleo de mayor concentración de actividad marítima en el mundo conocido hasta el Renacimiento.

Sin embargo, fueron los hombres de la fachada atlántica peninsular quienes protagonizaron desde finales del siglo XV la epopeya de la gran expansión oceánica europea, rompiendo todos los horizontes establecidos y abarcando con sus navegaciones, por primera vez en la historia, a la totalidad del globo terráqueo.

El instrumento primordial de que se valieron para llevar a cabo tamaña empresa fue el de sus barcos, hábilmente manejados y conducidos gracias a las técnicas y los conocimientos acumulados y decantados por la experiencia durante los siglos anteriores, en el curso de la persistente brega con las olas del océano. Barcos a cuyo diseño, aún perteneciendo a la tradición atlántica medieval, supieron incorporar elementos significativos procedentes del ámbito mediterráneo, mar interior que frecuentaban con asiduidad desde finales del siglo XIII, alcanzando síntesis constructivas y funcionales tan eficientes como las naos y las carabelas con que lograron abrir las rutas oceánicas universales. Constituían, aquellas embarcaciones propias del océano ibérico, tipologías al parecer claramente diferenciadas de las vigentes entonces en el resto de Europa, puesto que éstas generalmente estaban concebidas para navegar por los mares interiores, ya fuera el propio Mediterráneo, el Mar del Norte o el Báltico.

No parece haber razón para poner en duda el que los barcos, así como los hombres de mar capaces de tripularlos por las enormes masas de agua del planeta, fueran uno de los factores primordiales que permiten explicar la enorme ventaja lograda por España y Portugal, en muy poco tiempo, en lo que respecta a la exploración, conquista y colonización del mundo, frente al resto de las naciones marítimas europeas.

Cabe distinguir tres ámbitos, claramente perfilados por la geografía y la política a lo largo de la Baja Edad Media, en las costas atlánticas peninsulares, el del Cantábrico, el portugués y el andaluz correspondiente al Golfo de Cádiz. La estructura, previa a la expansión de la flota oceánica en los dos últimos, se caracterizaba porque la gran mayoría de sus componentes eran barcos fluviales o de estuario, con un número menor de pequeñas unidades dedicadas a la pesca litoral y al cabotaje¹. En el caso de Portugal a esa infraestructura básica se añadió la voluntad política de la Corona, empeñada en el control de la ruta de los esclavos y el oro de Guinea, lo que acabaría abriendo a la navegación la totalidad de las costas de África y el horizonte del Océano Índico. Este esfuerzo expansivo hacia el sur no estuvo exento de la concurrencia de los marineros asentados en las costas de Huelva, Sevilla y Cádiz, muchos de los cuales eran gentes venidas del Cantábrico que utilizaban aquellos puertos como base logística para sus navegaciones, bien fuera hacia el banco pesquero canario-sahariano, bien hacia la propia Guinea, cuando no para desde allí dar el salto hacia el Mediterráneo².

1. McGRAIL, S. (ed.): *Sources and techniques in boat Archaeology* (BAR Supplementary Series, 29), Oxford, 1977; LISA FILGUEIRA, O. (ed.): *Local Boats. Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology* (BAR International Series, 438), Oxford, 1988.

2. Una síntesis reciente de este proceso en CASADO SOTO, J. L.: «El arte de navegar en el Atlántico en la época del Tratado de Tordesillas», en *El Tratado de Tordesillas y su época* (Actas del Congreso Internacional de Historia, Setúbal, Salamanca, Tordesillas, 1994), 3 vols., Madrid, 1995, I, pp. 985-1005.

Aunque la documentación específica conservada del periodo de transición entre los siglos XV y XVI no sea demasiado abundante, los conflictos reflejados en el Registro General del Sello y la documentación protocolarizada en Sevilla³ ponen en evidencia no sólo la participación norteña en las campañas y navegaciones africanas, sino también el aporte desde el Cantábrico de buen número de barcos para las navegaciones protagonizadas por andaluces, sobre todo cuando el tamaño requerido excedía de las pequeñas carabelas y barcas sureñas, es decir, cuando se hacía en carabelas redondas, navíos y naos.

De lo que no cabe la menor duda es de que la Carrera de Indias se surtió, para la formación de sus flotas, primordialmente de barcos cantábricos, siempre preferidos no sólo por los particulares y las autoridades, sino también por la misma Corona española, cuyos reyes titulares durante el siglo XVI emitieron sendas pragmáticas prohibiendo participar en la Carrera a cualquier barco que no hubiera sido construido en el Cantábrico⁴. A su vez, dentro de la Cornisa Cantábrica cabe distinguir tres subregiones, la gallega, un tanto ensimismada en las ricas pesquerías que practicaban en sus litorales y amplias rías⁵, la alta y dura costa asturiana y la zona más a Levante, conformada por las tres provincias de Cantabria (entonces denominada «Cuatro Villas de la Costa de la Mar»), el señorío de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa. De las tres subregiones norteñas, esta última zona formada por las tres provincias orientales fue la más productiva en construcciones navales, con mucha diferencia.

La pesca y las comunidades de pescadores, que habían forjado la riqueza de las pequeñas villas portuarias, desde las postrimerías del siglo XII, estuvieron en el origen y fueron la raíz y razón última de la exitosa tecnología naval cantábrica desarrollada durante la Baja Edad Media. La estrechez de la plataforma continental en el litoral norte español, sumada al hecho de que la mayor parte de las especies cuya captura era más ventajosa fueran pelágicas (besugos, merluza, atún, sardinas, tolles, mielgas, ...), lo que suponía años de abundancia seguidos de otros de escasez, fueron los dos factores que desde muy pronto obligaron a alejarse de las costas a aquellos pescadores en busca de horizontes con expectativas de peces más abundantes. Lo llevaron a cabo de dos modos, engolfándose en el océano y recorriendo la costa en todas direcciones, hacia Asturias y Galicia por un lado y hacia Francia o el británico «Mar de España» por otro.

La brega cotidiana con las olas y las tormentas, en este seno del océano Atlántico tan especialmente abierto y bronco que es el Cantábrico, proporcionó a los hombres de mar de estas riberas la dura escuela en que se formaron sus esforzados marineros y pilotos, y allí fue también donde depuraron las formas y estructura de sus embarcaciones, a fin de hacerlas seguras y eficientes en un medio tan hostil; por supuesto, todo ello pagado con el alto tributo en vidas que se cobraban regularmente las enfurecidas aguas.

Durante la temporada más bonancible practicaban un intenso comercio de cabotaje con los mayores de los barcos fabricados para las pesquerías, que cubría el amplio abanico entre las costas francesas, Portugal y Andalucía⁶. Ese fue el fundamento y la base que generó los excedentes que procurarían la riqueza a las villas portuarias y los medios para la construcción de mayores barcos con que alcanzar horizontes aún más lejanos, tales como el Mar del Norte o el Mediterráneo; buques capaces no sólo de enfrentarse con éxito a las inclemencias de los mares, sino también a la competencia, a menudo agresiva y violenta, de los marinos de otras latitudes.

En otro lugar ya nos ocupamos de efectuar un acercamiento a las abundantes y diversas tipologías navales existentes en el Cantábrico en los comienzos de la expansión oceánica⁷, ahora intentaremos abocetar una visión panorámica sobre el mismo asunto centrándonos en la primera mitad del siglo XVI.

3. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (en adelante: AGS): *Registro General del Sello*, 13 vols., Valladolid y Madrid, 1950-1987; INSTITUTO HISPANO CUBANO DE HISTORIA DE AMÉRICA: *Catálogo de los fondos americanos de Archivo de Protocolos de Sevilla*, 7 vols., Sevilla, 1930-1990. Hay abundantes referencias al respecto en FERNÁNDEZ NAVARRETE, M.: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, 5 vols., Madrid, 1825-1837.

4. Así en sendas reales cédulas, de 1534 y de 1593, por las que se dispuso que no se diera registro para el tráfico indiano a ninguno de los barcos fabricados en los astilleros andaluces, sino sólo a los labrados en el Cantábrico. ARTIÑANO, G.: *Arquitectura naval española*, Madrid, 1920, pp 67-68.

5. Lo que no debe llevar al error de creer que los mareantes gallegos dejaron de practicar la navegación de altura en los mismos horizontes que sus demás vecinos del Cantábrico, tal como ha puesto en evidencia FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, La Coruña, 1988.

6. CASADO SOTO, J. L.: «Actividad económica de las Cuatro Villas de la Costa», en *Cantabria a través de su historia. La crisis del siglo XVI*, Santander, 1979, pp. 135-165.

7. CASADO SOTO, J. L.: «Los barcos del Atlántico ibérico en el siglo de los descubrimientos. Aproximación a la definición de su perfil tipológico», en *Andalucía, América y el Mar*, Sevilla, 1991, pp. 121-156.



Nao y pinaza de San Vicente de la Barquera, 1478. Inicial miniada de una sentencia arbitral. Museo Marítimo del Cantábrico, Santander.

Entendemos que constituye una ucronía sin posible justificación histórica el hablar para aquella época de «barcos vascos» como si se tratara de un hecho diferenciado del conjunto cantábrico (aunque una parte mayoritaria de la flota española de entonces se hubiera construido en los astilleros de Vizcaya y Guipúzcoa, pero también en los de Cantabria y, en menor medida, en los asturianos y gallegos). En consecuencia, a lo largo de este trabajo el protagonista será la construcción naval cantábrica, eso sí, dejando constancia con puntual y escrupuloso cuidado del lugar de procedencia de los diferentes efectivos que se citen.

Una cuestión previa

Antes de emprender la exposición que justifica este trabajo es precisa una reflexión sobre el principal problema con que se encuentra el estudioso que se acerque a los documentos de un pasado tan remoto para estudiar los barcos: el de la nomenclatura, es decir, los nombres con que se referían a las diferentes clases de embarcaciones. Si el rastreo del hecho tecnológico en la documentación histórica siempre es difícil, probablemente lo sea aún más por lo que respecta al apartado de la tecnología naval, ya que como todo lo relacionado con el ámbito marítimo, pertenecía a la cultura de la palabra dada, lo que ha motivado que sea raro y escaso el rastro dejado en la escritura, sobre todo por lo que respecta a las unidades de mediano y pequeño porte.

El nombre con que se designaba a las diferentes tipologías de buques puede llegar a levantar tales olas de confusión como para hacer naufragar a más de un investigador en ellas, cuando no lo ha conducido a remotas playas donde perderse. Esto es así porque una misma palabra puede referirse tanto a un tipo específico de embarcación, a dos o más, o bien ser usada como genérico que abarque a todo un conjunto de diferentes clases de barcos; y esto puede encontrarse en documentos sincrónicos, tanto como en otros de tiempos sucesivos o muy distantes entre sí. Además tal fenómeno no sólo se da entre lugares separados y alejados en el espacio, sino que también puede aparecer en los registros de barcos de un mismo lugar o zona.

De todo ello se deduce que en muchas ocasiones no resulte asunto sencillo el discernir cuando, el escribiente que dejó su testimonio sobre el papel, se refiere con una misma palabra a una tipología específica, desde el punto de vista tecnológico, o por el contrario la está utilizando para designar un conjunto funcional constituido por toda una multiplicidad de diversas embarcaciones. Además, está el hecho no infrecuente del uso simultáneo de dos o más palabras para la designación de una misma clase de barco, en forma de aparente sinonimia.

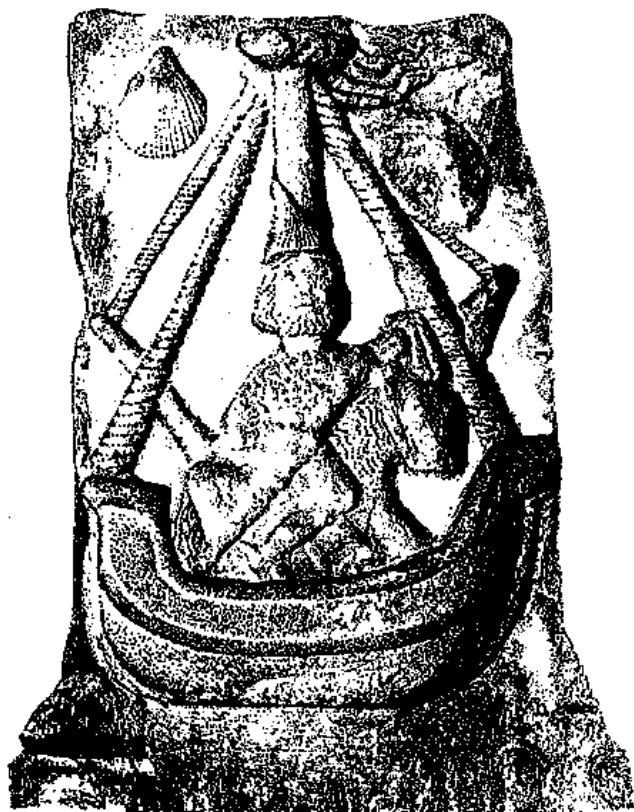
Ante tal panorama, se impone el procurar discernir, en la medida de lo posible, la naturaleza de la fuente que nos proporciona la información, dado que en muchas ocasiones la confusión es consecuencia de la comprensible ignorancia, por parte de notarios y escribanos «terrestres», de las sutilezas tecnológicas que diferenciaban a las distintas tipologías navales. Otras veces las aparentes contradicciones son reflejo de momentos de transición, en que los cambios de tamaño y estructura sufridos por prácticamente todas las tipologías durante el siglo XVI, como respuesta al desafío oceánico, conllevaron traslados y deslizamientos semánticos.

A la dificultad de interpretación que plantea la terminología naval de aquel periodo se añade, para contribuir a la confusión general, la introducida por estudiosos y publicistas durante los últimos años. Así ocurre con términos tales como carraca, nao, galeón y navío. Desde luego la nao cantábrica fue el barco mercante por excelencia utilizado en las navegaciones a larga distancia por España durante aquella centuria, mientras que la carraca, según las fuentes contemporáneas españolas, era la nave mercante mediterránea, procedente sobre todo de las repúblicas y reinos italianos, cuyo arqueo medio generalmente sobrepasaba entre dos y cuatro veces al propio de las naos hispanas, tal como tuvimos ocasión de argumentar en otro lugar⁸. Nao y navío fueron las dos tipologías más abundantes entonces, lo que llevó con bastante frecuencia a algunos escribanos a utilizar estas palabras con sentido genérico de barco, cuando se referían a conjuntos de buques de cualquier tipo que cumplieran sus mismas funciones; los Chaunu demostraron que, en una navegación tan crecida y abundante como fue la de la Carrera de Indias, en más del noventa por ciento de los casos el término navío aludía a embarcaciones de un tonelaje medio sensiblemente inferior al de las naos, concretamente, cerca de la mitad⁹. De la confusión reciente entre nao y galeón nos ocuparemos más adelante.

El problema se complica aún más por el hecho de que la frecuencia de referencias documentales sobre determinadas tipologías se rarifica muy rápidamente en función de la disminución del tamaño

de las embarcaciones. Ello es tanto más significativo y condicionante de nuestro conocimiento de aquella compleja realidad tecnológica, si tenemos en cuenta que el mayor número de las unidades de la flota global disponible, las que generaban el trabajo habitual de los astilleros, eran barcos de mediano y pequeño porte, los dedicados a las pesquerías y al comercio de cabotaje. Los barcos de menos de 20 metros de eslora eran realmente los que mantenían la urdimbre económica de los puertos noroesteños, y por tanto los que soportaban la infraestructura tecnológica y humana que hacía posible las más ambiciosas empresas a larga distancia, ya fueran mercantiles, de descubrimiento o guerreras.

Entendemos que la forma más ecuánime de superar el torpe estado de la cuestión, y poner luz en el intrincado bosque que puede llegar a conformar la terminología naval hispana del siglo XVI, consiste en el tratamiento del más amplio número de datos y referencias contemporáneas que sea posible acopiar; por un lado, sobre la construcción de los barcos, su tama-



Embarcación con motivo jacobeo, hacia 1500. Iglesia de San Andrés de Zaldibar (Vizcaya). Calco por J. L. Casado.

8. CASADO SOTO, J. L.: «Los barcos...», pp. 132-133.

9. CHAUNU, H. y P.: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, 8 vols., en 12 tomos, París, 1955-1960, I, pp.317.



Altorrelieve con chalupa ballenera, hacia 1510-1520. Detalle del dintel de la calle Azara, Zarautz. Calco por J. L. Casado.

ño, forma, proporciones y estructura, sobre el uso relativo de los procedimientos de propulsión, sobre la disposición de las máquinas de a bordo y la distribución interior; por otro lado, sobre los tráficos y rutas en que estaban implicados tales barcos, así como las funciones que desempeñaban: diferentes tipos de pesquerías, comercio de cabotaje o altura, acciones bélicas, ya fueran en curso o encuadradas en armadas reales, etc. La masa de información resultante habrá de ser analizada, estructurada, cruzada y comparada con todo el cuidado y las cautelas que la diferente naturaleza y fiabilidad de la diversidad de los propios documentos exige.

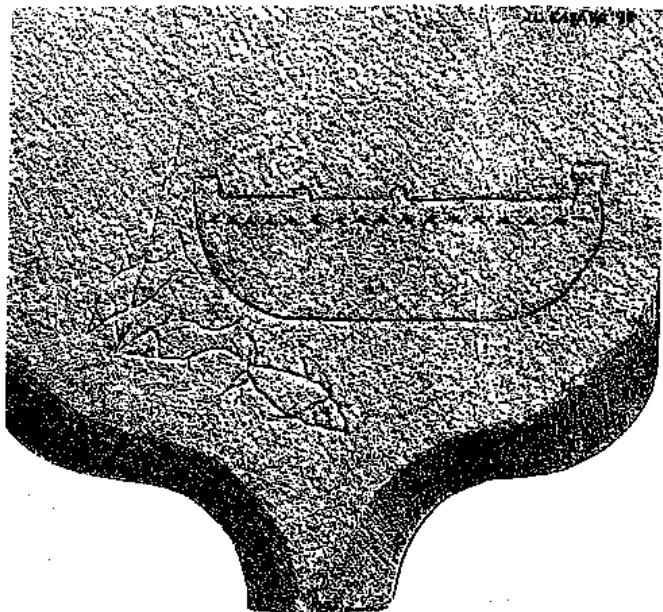
Sin duda la tarea es bastante más trabajosa y complicada de lo que pudiera parecer a simple vista; en primer lugar porque las colecciones documentales conservadas son parcas y tacañas en este tipo de información, lo que obliga a trabajar en múltiples archivos y con una gran diversidad de tipos documentales, generalmente no homogéneos ni directamente comparables entre sí; en segunda instancia, por la general ausencia en el ámbito hispano de registros de buques y series portuarias, lo que limita las fuentes a referencias puntuales y selectivas realizadas por oficiales de la Corona de cara a la formación de armadas, a la fragmentaria documentación protocolarizada y, en menor medida, a la de carácter municipal o judicial. Ello restringe generalmente el campo de las conclusiones y certidumbres al ámbito meramente indicativo, exigiendo un considerable esfuerzo de cálculo y ponderación para la aproximación a valores cuantitativos solventes, hoy por hoy muy lejos de las deseables evaluaciones globales de las diferentes flotas que constituían el conjunto del poder naval hispano, durante aquel periodo histórico en que el mismo era tan significativo.

FLOTAS Y BARCOS DEL ATLÁNTICO ESPAÑOL EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

La capacidad naval atlántica española constituye una realidad compleja y poliédrica, cuya mayoría de las facetas que un día la conformaron nos es aún desconocida en buena parte de sus perfiles y, desde luego, en lo que se refiere a los tipos y cantidad de los buques que la integraban. Únicamente la flota implicada en la Carrera de Indias cuenta con una aproximación solvente y en coherencia con sus dimensiones, naturaleza y complejidad¹⁰. Casi nada sabemos de la flota de Flandes, Francia e Inglaterra¹¹, mientras que la de Levante y la de cabotaje constituyen la gran incógnita, para

10. CHAUNU, H. y P.: *Op. cit.*

11. A pesar de ser del todo punto insuficientes y referidos al periodo medieval, aquí es preciso citar los ya clásicos trabajos de FINOT, I.: *Etude historique sur les relations commerciales entre la Flandre et l'Espagne au Moyen Age*, Lille, 1899; MOLLAT, M.: *Le commerce maritime normand a la fin du Moyen Age*, París, 1952; CHILDS, W. L.: *Anglo-castilian trade in the later middle Ages*, Manchester, 1979; BASAS FERNÁNDEZ, M.: *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, Madrid, 1963.



Pinaza o galeón de pesca, hacia 1510-1530. Dibujo inciso en un mainel de ventana geminada. Calle Almirante Oa, 10, Orio. Calco por J. L. Casado.

todos desconocida¹²; por no hablar de las flotas pesqueras de bajura y altura (a Galicia, Irlanda, Marruecos, Terranova¹³). Desde un estado de la cuestión como el pergeñado, es prácticamente imposible encontrar cosa alguna escrita sobre las dimensiones de las diversas flotas, los tipos de buques que las conformaban, características de los mismos y devenir diferencial de cada una de aquellas tipologías a lo largo de la centuria que nos ocupa.

Nos acercaremos al asunto de este epígrafe desde la serie de relaciones de buques, con distinción de tipologías y consignación de tonelajes, más cuantiosas que hemos podido acopiar. Como enseña se verá, en su mayoría se realizaron por oficiales de la Corona, bien para elegir entre ellas las que se habían de tomar a sueldo en las armadas reales, o bien para pagar dicho sueldo, una vez alistadas. En el primer caso, lo normal es que aparezcan registrados los barcos presentes en los puertos, por lo que de ningún modo deben tomarse como relaciones completas, ya que la situación normal de la mayor parte de los buques era estar ocupados en sus navegaciones; en el segundo, las listas son el resultado de una rigurosa selección de las embarcaciones más idóneas para la guerra en la mar, después de excluir a las menores, menos fuertes y más viejas o peor mantenidas y dotadas. De cualquier modo, dada la ausencia de registros portuarios de buques procedentes de aquel periodo, estos documentos constituyen la fuente que nos proporciona mayor cantidad de referencias sobre el asunto; fuente de información ciertamente no utilizada hasta el presente para este propósito.

Las relaciones de naves más antiguas con que contamos son de 1503. Una de ellas es la confeccionada sobre la armada reunida en Mesina bajo las órdenes del capitán general mosén Vernal de Vela Marín¹⁴. Las naos cantábricas que se registran son treinta y cinco, de las que la menor arqueaba 140 toneles y la mayor 310, con un porte medio de 243 toneles; además, también se habían tomado a sueldo cinco carabelas, la menor de 70 toneles y la mayor de 110, con un porte medio de 85 toneles. No consideramos las ocho galeras, cinco fustas y seis bergantines, por tratarse de barcos de tipología netamente sureña y mediterránea. La otra armada fue la aprestada en Cartagena para el traslado a Nápoles de Portocarrero¹⁵; aparecen en ella veintidós naos cantábricas; a juzgar por los

12. Únicamente contamos con unos pocos artículos, todos ellos referidos también a la Edad Media, HEERS, J.: «Le commerce des basques en Méditerranée au XV siècle», *Bulletin Hispanique*, LVII (1955), nº 3, pp. 292-324; TRASELLI: «Sui biscaglioni in Sicilia tra Quattro e Cinquecento», *Melanges de l'Ecole Française de Rome. Moyen Age-Temps Modernes*, 85 (1973), pp. 143-158; VAQUERO PIÑEIRO, M.: «Relaciones entre las villas cántabras de la costa y la península italiana en los siglos XIV y XV. Datos para su estudio», en *El Fuero de Santander y su época*, Santander, 1989, pp. 305-318.

13. Únicamente las expediciones a las costas canadienses han merecido algún trabajo serio y útil, como el de HUSLEY, S.: «Los vascos y las pesquerías trasatlánticas, 1517-1713», en *Itsasoa*, III, San Sebastián, 1987, pp. 26-164; VV. AA.: *Balleneros vascos del siglo XVI. Estudio arqueológico y contexto histórico (Chateau Bay, Labrador, Canadá)*, Vitoria, 1992.

14. AGS, *Contaduría Mayor de Cuentas* (en adelante CMC), 1ª ép., leg. 149.

15. AGS, CMC, 1ª ép. Leg. 152.

apellidos de sus dueños o maestros dieciocho eran vascas y cuatro cántabras, la menor de 105 toneles y la mayor de 305, con un porte medio de 218 toneles.

En 1509 se levantó otra gran armada, esta vez para la conquista de Orán, en la que fueron alistadas treinta y un naos cantábricas y veintidós carabelas¹⁶. La menor de las naos arqueaba 120 toneles y las mayores 310, si bien hay una con un tonelaje de 530, propiedad del conde Pedro Navarro, personaje que desde hacía mucho operaba en el Mediterráneo, por lo que es muy posible que fuera de construcción de aquel mar; tomándola en cuenta, el porte medio resultante es de 210 toneles y sin considerarla de 199 toneles. La menor de las carabelas era de 60 toneles y la mayor de 115, con un porte medio de 76 toneles. Además de estos barcos en la armada de Orán fueron un galeón de 120 toneles y una galeaza de 200.

La armada aprestada contra Argel¹⁷ en 1516 estuvo compuesta por una carraca de 1.000 toneles, un galeón de 100, una carabela de otros 100 y diez naos cantábricas, las menores de 133 toneles y las mayores de 275, con un porte medio de 205 toneles.

Del conjunto de relaciones extractadas se deduce que las embarcaciones entonces preferidas entre las del Cantábrico para ser encuadradas en las armadas reales que operaban en el Mediterráneo eran fundamentalmente de dos tipos: naos y carabelas. Entre las seleccionadas para aquellos cometidos bélicos las naos arqueaban en torno a los doscientos toneles y las carabelas sobre los ochenta. Precisamente por la función a que habían de dedicarse, debe entenderse que el porte de estos barcos se encontraba entre los más altos de cada tipología.

En octubre de 1522 envió el rey un correo a la villa de San Vicente de la Barquera con el encargo de hacer relación de los barcos nuevos que allí había, a fin de tomar algunos a sueldo para la inmediata expedición que se preparaba para la Especiería, es decir, el Pacífico, como respuesta a lo descubierto durante la primera vuelta al mundo, recién concluida por Elcano y sus compañeros de fatigas. El resultado de la pesquisa fue un documento de sumo interés¹⁸. Consta por él que el grueso de la flota de la villa estaba ausente a la pesquería de Irlanda, no obstante se describen cuatro naos «calafetadizas...todas de banço de robre» que arqueaban entre 50 y 90 toneles, cinco chalupas nuevas en astillero «de madera de robre e tingladas de borne» de porte de 35 y 40 toneles, tres pinazas «calafetadizas e de banço de robre» de porte de hasta 40 toneles y otras ocho pinazas «tingladas de borne e madera de robre» de entre 35 y 40 toneles; concluye diciendo que «todas las dichas chalupas son navíos rasos, fechas para la pesquería, que van al reino de Irlanda e Andalucía a sus pesquerías», lo que parece indicar una clara sinonimia entre las palabras pinaza y chalupa.

Lo más destacable de este texto es la convivencia de embarcaciones de una misma tipología construidas con técnicas tan diferenciadas como el forrado del casco a tope y a tingladillo, hecho que demuestra que para portes modestos de ningún modo estaba clara la ventaja de uno de dichos procedimientos sobre otro. Además de que, dado el momento de transición que entonces se vivía, nos pone en la pista de la posible explicación de la sinonimia, resultante de la aparición del término chalupa para designar al barco que, evolucionado a partir de las pinazas medievales, acabaría siendo el arquetípico y bien diferenciado, usado por los hombres de mar de aquel sector de costa con tanto éxito, por lo menos durante una centuria, para la práctica de las pesquerías atlánticas.

Las ordenanzas de la cofradía de pescadores de esa misma villa de San Vicente nos ponen en la pista de los posibles orígenes del cambio, cuando en los capítulos añadidos en 1490 se estipula, por un lado, que «el barco que no tuviere 12 codos de quilla no pase a la mar del Canto», y, por otro en que dicen que cualquiera que quisiera «hacer algún barco para marear en invierno... en el astillero ha de tener forzadamente 15 codos de quilla llana, e no menos, y en ancho, manga y plan... de medida y traza que dieren». Es decir, se imponía la norma de hacer mayores los barcos que habían de engolfarse¹⁹.

De este primer grupo de relaciones de buques surge toda una serie de indicaciones que podríamos resumir del modo siguiente. En primer lugar es de notar el hecho de que el grueso de la fuerza de las

16. FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, I, Madrid, 1895, pp. 352-355.

17. *Memorial histórico español*, VI, pp. 468, cif. FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada Española...*, I, p. 361.

18. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (en adelante AGI), *Patronato*, leg.259, r^o 3.

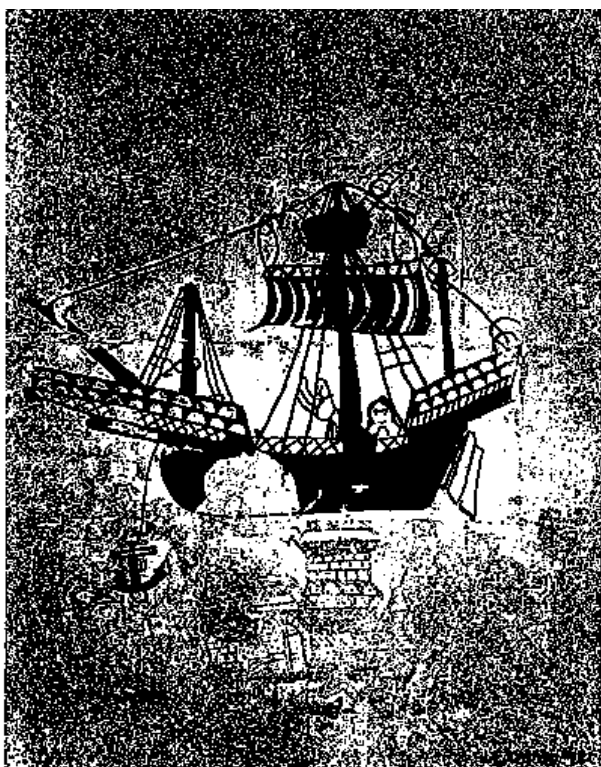
19. MUSEO MARÍTIMO DEL CANTÁBRICO, copia sin catalogar. El rastreo en estas ordenanzas, que son las más antiguas conocidas de todo el Cantábrico puesto que comienzan en 1330, de las denominaciones a lo largo de dos siglos de los barcos utilizados por sus miembros resulta muy expresivo, por cuanto hasta mediado el siglo XV se reducen a la denominación específica de pinaza y a la genérica de navío; de 1469 hay una relación diferenciada muy completa, puesto que consignan naos, ballineres, pinazas, galeones, bateles y barcas, mientras siguen utilizando también el genérico de navío; en los capítulos de 1487 especifican que iban a pescar «fuera de la villa, en Pravia y Cudillero, a Galicia y Portugal, e en Andalucía, e Bretaña, e Francia, e Irlanda». En los capítulos de 1491 sólo se habla de galeones.

armadas aprestadas para operar en la región del Estrecho de Gibraltar y en el propio Mediterráneo estuviera compuesta por unidades construidas en el Cantábrico. Desde luego, la tipología rotundamente dominante era la de las naos, con un porte medio ligeramente por encima de los 200 toneles. El tipo de buques que ocupaba el segundo lugar en frecuencia era el de las carabelas, cuya mayor parte también era de procedencia cantábrica, con un porte medio en torno a los 75 toneles. En las relaciones de 1509 aparece por primera vez alistado un barco denominado galeón, con el mediano porte de 120 toneles; entendemos que era diferente a lo hasta entonces entendido en el norte bajo dicha palabra, pues como hemos visto allí aludía a barcos de pesca sin cubierta; tampoco a los así llamados en el sur, ya que allí se refería a una fusta de remos, es decir, una embarcación del tipo galera pero menor, de la familia de las saetías, bergantines y fragatas de entonces, por la sencilla razón de que en los documentos contemporáneos prácticamente nunca se da el tonelaje de los barcos de remos. Lo mismo podría decirse de la galeaza de 200 toneles que aparece en la misma armada, así como del galeón de 100 toneles encuadrado en la armada de Argel de 1516. La gran carraca alistada en esta última formación era un barco genovés.

El primer intento de realizar un registro general de embarcaciones que hemos localizado es de 1528, lamentablemente al parecer sólo respondieron a la orden circulada a los corregidores los de Andalucía y Cataluña²⁰. Había entonces en Sevilla una nao de 120 toneladas y otras cuatro de entre 100 y 120 cargadas para las Indias; en Málaga, una nao de 100 toneladas y otras dos de 80, con una carabela portuguesa de 70; en Cádiz, tres naos de 90 toneladas cada y una carabela latina de 100; en el Puerto de Santa María, una nao de 100 toneles, otra francesa de 80, cinco carabelas de 80 toneles y otra de 100; en Sanlúcar, una nao de 100 toneles, un galeón inglés de 70 y dos naos bretonas de entre 60 y 70 toneles; de Gibraltar y Almería no se había recibido respuesta. En total sumaban treinta y un barcos de los que dieciseis eran naos de modesto porte, catorce carabelas y un pequeño galeón mercante foráneo.

En Cataluña se consignaron treinta y tres navíos y una nao, distribuidos de la siguiente manera: cinco navíos en Mataró, seis en Mompalau, una nao y seis navíos en Canet, cinco navíos en Villavona, uno en Blanes, dos en Roquetas y cuatro en San Feliu; el documento únicamente proporciona la capacidad de cuatro de los navíos de Mataró, dos eran de 2.000 cántaras y los otros dos de 1.200.

Contrastan estas escuetas y modestas listas de efectivos navales, todos ellos de pequeño porte, con las relaciones de buques confeccionadas poco después en el Cantábrico, donde sólo de la provincia de Guipúzcoa se remitió referencia de noventa embarcaciones, aunque el cómputo global debiera haber sido mayor, puesto que algunos puertos no consignaron los barcos que estaban ausentes, lo que, por ejemplo, en el caso de la villa de Deva supuso no registrar ninguno de los de su flota, ya que salieron del paso diciendo que sus naos estaban «idas a sus viajes, de ellas a Sicilia y Levante, y de ellas en el Andalucía, y de ellas en Portugal». Los documentos en que esta información ha llegado hasta nosotros se redactaron en septiembre de 1534²¹. Algún historiador de la economía efectuó una primera aproximación estadística a su transcripción, en base a los tonelajes implicados en los diferentes destinos, tras



Nao mercante de gran porte, hacia 1530. Ermita de Santa Catalina de Azkona (Estella). Calco de pintura mural por J.L. Casado.

20. AGS, GA, leg. 38, fols. 278 y 279.

21. AGS, GA, leg. 5, fols. 144 y 145. Estos documentos fueron publicados por LABAYRU, E. J.: *Historia general del Señorío de Vizcaya*, ed. facsímil, 4 vols., Bilbao, 1961-1971, pp. 719-733. Posteriormente, también lo publicó en extracto QUATREFAGES, R.: «La proveeduría des armadas de l'expédition de Tunis (1535) e celle d'Alger (1541)», *Melanges de la Casa de Velázquez*, XIV (1978), pp. 215-247.

lo cual se sorprende del elevado porcentaje del total que estaba implicado en navegaciones con destino en el Mediterráneo²². Entendemos que esta primera relación conservada de los barcos de toda una provincia del Cantábrico, aún puede proporcionar mucha más información, especialmente desde el punto de vista de la tipología naval.

Son cinco las clases de barcos consignadas sistemáticamente en los documentos en cuestión: naos, galeones, carabelas, zabras y un navío; nada se dice de los barcos de pesca litoral, ya fueran pinazas, galeones de pesca o chalupas, por tratarse de una relación confeccionada para seleccionar los barcos que habían de tomarse al sueldo del Rey para la armada que se pensaba hacer al año siguiente contra los piratas berberiscos. El arqueo total de la flota registrada fue de 13.344 toneles, de los que casi la mitad, 7.410, correspondían a las naos, 2.694 sumaban los galeones, 2.675 las carabelas, 430 las zabras y 100 al único navío relacionado.

Flota de altura de la provincia de Guipúzcoa en 1534²³

Lug./Tipo	Nao	Galeón	Carabela	Zabra	Navío	TOTAL	%
S. Sebastián	13/186	3/147	20/87	5/55	—	41/119	36,4
Rentería	12/134	3/660	—	—	—	15/239	26,9
Fuenterrabía	11/40	—	8/60	—	—	19/106	15,2
Guetaria	3/493	—	—	—	—	3/493	11,1
Orio	1/250	1/120	2/235	—	—	4/160	4,8
Deva	1/100	—	1/100	3/32	—	5/59	2,2
Motrico	—	1/154	1/100	—	—	2/127	1,9
Zarauz	—	—	—	—	1/100	1/100	0,7
TOTAL	41/237	8/337	32/78	8/46	1/100	90/147	100
%	55,9	20,3	20,2	2,8	0,7	100	

Nótese que sólo dos puertos, San Sebastián y Rentería (es decir, la ría de Pasajes) concentraban casi dos terceras partes de la flota (62 % de los efectivos consignados y 63,3 % del tonelaje total), puertos que, junto con Guetaria, también concentraban los buques de mayor porte. San Sebastián no era únicamente el puerto con la mayor flota, puesto que además era también quien la tenía más diversificada desde el punto de vista tipológico.

Respecto al cuadro precedente es preciso hacer la salvedad de que los tonelajes medios de las dos tipologías mayores, el de las naos y el de los galeones, aparecen distorsionados por la presencia de unas pocas unidades de gran tamaño; por lo que hace a las naos, dos sobrepasaban con creces los 350 toneles propios de las entonces consideradas mayores (900 y 500), prescindiendo de ellas, el tonelaje medio de las treinta y nueve restantes resulta mucho más acorde con la realidad de entonces: 154 toneles; la distorsión es aún mayor en el caso de los galeones, puesto que eran tres los de gran porte (900, 630 y 450), sin ellos el tonelaje medio de los cinco restantes se reducía a 143 toneles.

De los noventa barcos consignados como flota de altura en la valiosa pero incompleta lista de la provincia de Guipúzcoa, por lo menos doce habían sido construidos aquel mismo año, y dos estaban a punto de serlo. Tipológicamente se distribuían de la siguiente manera: cinco naos, con un arqueo global de 1.690 toneles; seis carabelas, con un arqueo conjunto de 600 toneles y, por último, también había un galeón de 150 toneles. Ello suponía que el 15,2 % de las unidades de la

22. FERNÁNDEZ PINEDO, E.: «Estructura de los sectores agropecuarios y pesqueros vascos (1700-1890)», en *Noveno Congreso de Estudios Vascos*, Bilbao, 1983, pp. 93-108. Este autor da equivocadamente un 43 % de la flota guipuzcoana de altura en el Mediterráneo.

23. Tanto en este cuadro como en los siguientes, cuando aparezcan números separados por barras el de la izquierda se refiere a la cantidad de unidades considerada y el de la derecha al tonelaje medio de las mismas.

flota reseñada, lo que en este caso suponía el 14,7 % del tonelaje, conformaba la producción naval de un año²⁴. Porcentaje que probablemente sería más realista reducir a un 12 %, si tenemos en cuenta las unidades ausentes y no consignadas en el registro.

Otro aspecto que esta relación nos permite considerar es el de la distribución de sus efectivos en las diferentes navegaciones o flotas.

Destino de los barcos guipuzcoanos en 1534

Destino	Naos	Galeones	Carabelas	TOTAL	%
Flandes	8/141	1/120	4/75	13/119	22,8/17
Inglaterra	3/183	—	—	3/183	10,5/6
Irlanda	4/120	—	9/68	13/92	22,8/13,2
Galicia	3/174	—	2/90	5/120	8,8/6,6
Andalucía	7/160	3/147	1/60	11/147	19,3/17,8
Levante	9/207	2/540	1/180	12/260	21/32,2
TOTAL	34/78	6/273	17/85	57/160	100/100
%	59,6/66,2	10,5/18	29,8/15,8	100/100	

Lo primero que destaca en este último cuadro²⁵ es la importancia de la flota dedicada a los tráfi-cos con el Mediterráneo, cuyos tonelajes medios más que doblan en todas las tipologías a los de los barcos dedicados a las flotas del resto de las rutas, ya fuera la que iba a Andalucía o las que se dirijían al Mar del Norte, fenómeno que ya habíamos detectado en el siglo XV²⁶. Otro aspecto a seña-

Flota de altura de Asturias cerca de 1536

Lugar/Tipo	Nao	Galeón	Chalupa	Navío	TOTAL	%
Avilés	5/160	4/110	—	—	9/138	47,2
Gijón	—	1/70	2/50	9/35	12/40	18,5
Villaviciosa	—	—	—	4/57	4/57	8,7
Rivadesella	2/115	—	—	5/45	7/65	17,3
Llanes	—	—	—	5/44	5/44	8,4
Cudillero	no	hay	navío	ninguno	—	—
Luarca	no	hay	navío	ninguno	—	—
TOTAL	7/147	5/102	2/50	23/43	37/71	100
%	39,2	19,4	3,8	37,6	100	

lar es el de la estimable entidad de las flotas pesqueras de altura, ya se tratara de la que iba a la caza de ballenas a Galicia o a las pesquerías de Irlanda, resaltando, como ya hiciera Fernández Pinedo, que nada se dice en estas relaciones de expediciones a Terranova, ni en pos de ballenas ni a por bacalao.

24. Para la consecución de estas cifras se ha otorgado a las dos naos de inmediata ejecución un tonelaje medio de 154 toneles, resultante de la media del arqueo de las naos, descontada la enorme e insólita de 900 toneles y la también atípica de 500, por considerar que distorsio-narían demasiado los números respecto a la realidad de referencia.

25. El cuadro precedente se ha confeccionado únicamente en base a los cincuenta y siete barcos de los que consta la navegación en que estaban ocupados, no así del resto, ya estuvieran en los puertos, en astillero o sin especificar, por ser irrelevante al respecto, ya que el destino de todos los barcos era para ir a alguna parte.

26. CASADO SOTO, J. L.: «Los barcos...», pp. 131-132.

En un mismo legajo del Archivo de Simancas aparecen sin fecha sendas relaciones de los barcos existentes en Asturias y Galicia²⁷; por la letra y el contexto pueden fecharse entre 1536 y 1538. El total de los barcos consignados en Asturias fue de treinta y siete, con un arqueo global de 2.628 toneles. No se reseñaron los barcos de pesca ni, como es bastante probable, algunos de los ausentes.

Resulta evidente que el principal puerto de Asturias seguía siendo Avilés, así como que la única flota comercial existente en el Principado se repartía desde esa villa portuaria hacia el Oriente, quedando toda la costa occidental asturiana únicamente dotada, desde el punto de vista naval, con barcos de bajura. Globalmente consideradas las diferentes clases de barcos, el tipo nao, a pesar de ser de porte mediano o pequeño, arqueaba casi un cincuenta por ciento más que los consignados bajo el epígrafe «galeón». Por lo que nos dicen otras fuentes y por su tonelaje, la mayor parte de los barcos consignados como «navíos» debían de ser chalupas de altura, del tipo de las de San Vicente de la Barquera. De cuatro barcos entre los mayores se dice que estaban en el astillero (660 toneles), a punto de botadura, lo que suponía el 25% del tonelaje comercial al parecer disponible.

Más escasa fue aún la flota registrada en los puertos gallegos, sólo quince barcos de altura con un tonelaje total de 2.631 toneles, incluidos cuatro buques portugueses y una enorme carraca de 1.000 toneles, que constituía ella sola el 38% de todo el tonelaje consignado.

Flota comercial gallega de altura circa 1536

Lugar/Tipo	Nao	Galeón	Carabela	Carraca	TOTAL	%
Bayona	3/133,3	—	4/52	—	7/87	23,1
Vigo	—	—	1/30	—	1/30	1,1
Noya	2/155	—	—	—	2/155	11,8
Muros	2/245	—	—	—	2/245	18,6
Vivero	—	—	—	1/1000	1/1000	38
Ribadeo	—	1/100	—	—	1/100	3,8
La Coruña	1/100	—	—	—	1/100	3,8
TOTAL	8/162	1/100	5/46	1/1000	15/175	100
%	49,4	3,8	8,8	38	100	

Esta relación parece excesivamente parca, no obstante, conviene señalar que por aquel entonces Bayona aparece como el puerto más activo, en buena parte gracias a la animación que le daban los buques portugueses, y que Vivero se consideraba como apropiado para barcos de gran calado. El arqueo del único galeón consignado no alcanzaba las dos terceras partes del porte medio de las naos.

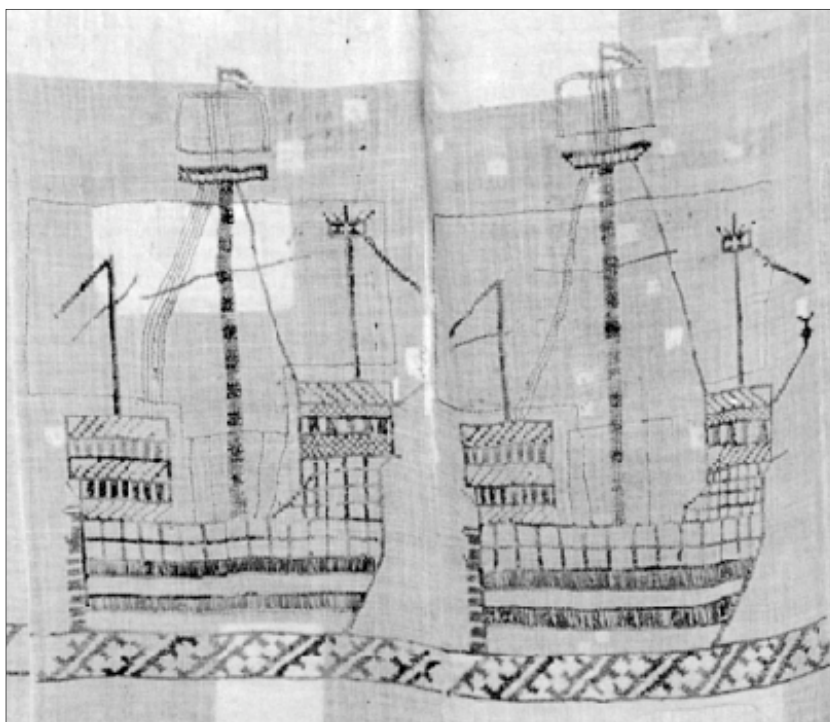
Todavía contamos con otras dos relaciones de aquella misma década, las dos escritas a comienzos del otoño de 1538, una de los barcos existentes entonces en Bilbao y su ría²⁸, y otra de los que había en la costa de Cantabria²⁹. La relación vizcaína únicamente recoge las embarcaciones del tipo nao, que eran un total de catorce, junto con un galeón. Las menores de las naos arqueaban 140 toneles y la mayor 300, con un porte medio de 201 toneles; el galeón fue medido en 180 toneles.

Más complicado resulta desglosar numéricamente la relación confeccionada por el corregidor de las Cuatro Villas de la Costa, por cuanto buena parte de las referencias son indicativas. Había en el puerto de Santander, venidas desde la costa circundante para cargar lanas hacia Flandes, seis naos y un galeón. Las menores de las naos de las que se registra específicamente el porte arqueaban 180 toneles y la mayor 300, con una capacidad media de 267 toneles; el galeón era de 160 toneles. Además, dicen los informantes que iban otras de 150 toneles y menos, todas también para Flandes.

27. AGS, GA, leg. 11, fols. 178 para Asturias y 56 para Galicia.

28. GUIARD, T.: *Industria naval vizcaína*, Bilbao, 1917, pp. 77-78.

29. AGS, GA, leg. 12 fols. 46, 47, 48, 104 y 105.



Naos de gran porte, hacia 1530. Detalle de bordado en sudario procedente de Navarniz (Vizcaya). Museo Arqueológico, Etnográfico e Histórico Vasco (Bilbao).

«Otras son idas al Andalucía, de fasta çiento y treinta toneles, y más y menos,... otras ay en Irlanda, de la misma maña, dicen vendrán en todo este mes». Como se ve, salvo la referencia a Levante, aquí ausente, la estructura de las flotas y su tipología era bastante parecida a la más completa relación guipuzcoana, con barcos de altura comprometidos en las carreras de Flandes y Andalucía, así como en las pesquerías de Irlanda.

Tres años más tarde se levantaron varias relaciones de los buques disponibles en el Puerto de Santa María, la Bahía de Cádiz y el río de Sevilla, en previsión de la gran armada que se proyectaba aprestar para el asalto al foco de piratería berberisca de Argel. En una de ellas³⁰ se consignan treinta y dos buques de más de 100 toneles, veintitrés de los cuales eran naos cantábricas, las menores de 100 toneles y las mayores de 250, con un porte medio de 144 toneles, así como un galeón mercante español de 120 toneles. También aparecen dos naos francesas, de 150 toneles cada una y otra inglesa de 300, junto a cuatro urcas con 475 toneles de arqueado medio y una carraca genovesa de 600. Otra relación está referida a embarcaciones para el transporte de caballos³¹, menores de 100 toneles y mayores de 30 o 40; en ella aparecen treinta y nueve carabelas, veintiséis barcos, cuatro corchapines, tres chalupas de altura, un carabelón y dos navíos, en total setenta y seis barcos de los que lamentablemente no se dice el tonelaje.

El listado que reseña el mayor número de buques grandes recoge un total de cincuenta y uno³², de los que treinta y ocho son naos cantábricas, entre las que las menores también eran de 100 toneles, mientras que las mayores arqueaban 250, con un porte medio de 157 toneles, además participó otra nao catalana de 180 y dos genovesas de 300 y 400, todas ellas acompañadas de dos galeones mercantes de 110 y 100 toneles y de otro genovés de 200, así como de un navío latino de 100 y siete urcas con 470 toneles de porte medio. Comparando estas cifras con los arqueos medios de las tipologías cantábricas alistadas en las armadas de principios del siglo, parece evidente que el porte de las naos y galeones mercantes no había comenzado el proceso de crecimiento desmesurado que les afectaría a lo largo de la segunda mitad de la centuria.

Que sepamos, el único registro sistemático de barcos afletados para la Carrera de Flandes conservado, es el referido a las flotas aprestadas en la bahía de Santander entre agosto de 1545 y agosto

30. AGS, GA, leg. 20, fol. 9.

31. AGS, GA, leg. 20, fol. 13.

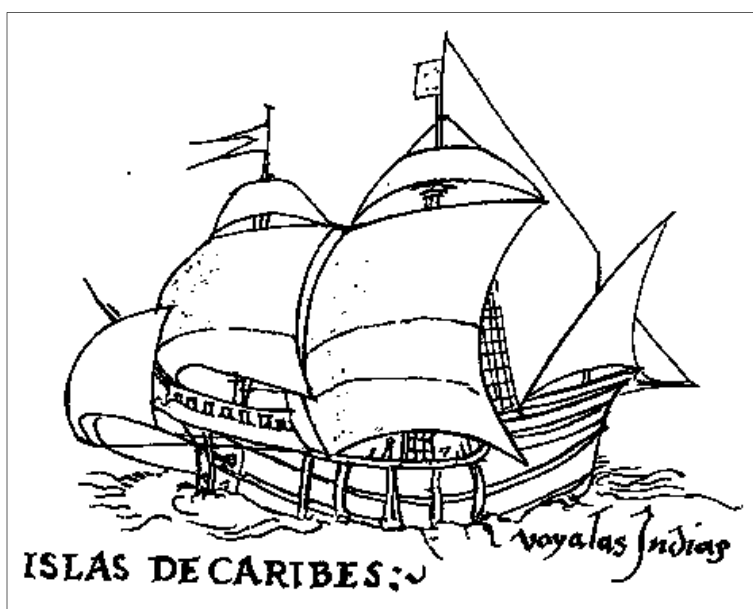
32. AGS, GA, leg. 20, fol. 14.

de 1551, a razón de dos flotas al año³³. La información que las escrituras de averías proporcionan es ciertamente muy completa (nombre, tipología y puerto de origen de los barcos, dueños y maestros, puerto de destino, así como la carga consignada en cada uno de ellos), aunque lamentablemente en ningún caso aparezca el tonelaje de las embarcaciones; no obstante, dado que sí se describe con todo detalle la carga de sacas de lana con la que zarpó cada buque, es posible conseguir elementos de diferenciación entre los diferentes tipos de barcos relacionando el número de sacas con que aparecen cargados los barcos con la caracterización tipológica que les asignan las escrituras. La operación se reduce prácticamente al contraste entre dos tipologías: la de las naos y la de los galeones mercantes, puesto que son las únicas palabras distintivas de la clase de los barcos que se consignan, salvo un navío de Portugalete. Afortunadamente, la totalidad de las embarcaciones registradas cuentan con el correspondiente y específico apelativo tipológico.

El cuadro siguiente, además de proporcionar una aproximación a la percepción de la capacidad naval relativa de los puertos del Cantábrico comprendidos en el corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar y en el señorío de Vizcaya, pone claramente de manifiesto la diferencia existente entre la capacidad de las naos y la de los galeones mercantes. Efectivamente, la medida media que las sacas de lana dan de la capacidad de carga o arqueado de los galeones se reducía solamente al 40 % de la de las naos; o, dicho de otra manera, la nao media era capaz de cargar dos veces y media más sacas que el galeón medio. Otro aspecto a considerar consiste en que el porte medio de las dos tipologías de barcos construidos en Cantabria era algo superior al de los hechos en Vizcaya, posiblemente como consecuencia del condicionamiento de calados que a estos últimos imponía la barra de la ría de Bilbao.

La relación de los buques de altura existentes en el río de Sevilla realizada en 1552 evidencia que el tonelaje de los barcos españoles dedicados a la Carrera de Indias comenzaba a crecer³⁴. El listado contiene la referencia a veintiocho buques, los cuales, salvo una urca de 300 toneles, eran de procedencia cantábrica. Entre las embarcaciones restantes, de las veintidós naos, las menores arqueaban 150 toneles y las mayores 400, con un porte medio de 266 toneles; de los cinco galeones mercantes, los menores eran de 250 toneles y el mayor de 400, con un porte medio de 300 toneles.

Es manifiesto que las últimas cifras contradicen la relación entre los tonelajes de naos y galeones que acabamos de comprobar entre los participantes en la Carrera de Flandes, lo que no impide que



Nao de la Carrera de Indias, 1532. Detalle del Mapamundi de Diego Ribero, Herzog August Bibliothek, Wolfenbütel. Según calco de J. L. Casado.

33. Estaba en el Archivo Municipal de Santander, de donde ha desaparecido. Lo publicó en extracto muy completo MAZA SOLANO, T.: «Manifestaciones de la economía montañesa desde el siglo IV al XVIII», en *Aportación al estudio de la historia económica de La Montaña*, Santander, 1957, pp. 316-345.

34. AGS, GA, leg. 46, fol. 204.

Flota lanera cantábrica, 1545-1551

Lugar/Tipo	Nao	Media sacas por buque	Galeón	Media sacas por buque
Santander	4		2	
Isla	—		1	
Noja	—		1	
Santoña	1		3	
Laredo	5		12	
Ampuero	1		—	
Castro Urdiales	4		1	
TOTAL CANTABRIA	15	1.139	20	458
Somorrostro	—		1	
Portugalete	9		7	
Sestao	1		2	
Baracaldo	1		1	
Erandio	1		1	
Bilbao	2		1	
Deusto	5		1	
Plencia	1		1	
Bermeo	4		1	
Lequeitio	1		1	
TOTAL VIZCAYA	25	1.016	17	412
TOTAL GENERAL	40	1.062	37	437

sean relativamente confirmadas por otra relación levantada en enero de 1552, en el sector de costa comprendido entre Fuenterrabía y Santander. En ella se consignan, además de treinta y dos zabras, sesenta y cuatro barcos, de los que dos eran navíos franceses de pequeño porte (80 toneles) y otro un galeón portugués (130 toneles), además de doce buques que estaban en construcción; hacen expresa referencia a que aún no habían vuelto los efectivos que componían las flotas de Flandes y de Andalucía³⁵.

Es clara en esta lista la rotunda preponderancia del tipo galeón, de algunas de cuyas unidades se dan características formales significativas, como que el galeón de 150 toneles del vecino de Castro Martín de Olarte tenía dos cubiertas, o que el de Deva Asençio de Açiola, de 70 toneles se había hecho sobre el casco de una carabela. Pero seguramente lo más interesante sea lo que se predica de trece de los galeones guipuzcoanos, cuando se dice de seis de ellos que estaban hechos «a la usanza nueva» y de los otros siete que eran «a la usanza vieja». El porte medio de los primeros monta 201 toneles, mientras que el de los segundos es 223. Entre estos últimos, dos eran nuevos (100 y 400), otro tenía cuatro años (300) y un cuarto tres (150); de uno de 240 toneles dicen que precisamente por ser «a la usanza vieja» era «bueno para llevar gente», lo que probablemente aluda a mayor manga.

Otro aspecto destacable de este cuadro consiste en que en Guipúzcoa era donde se estaban haciendo galeones de mayor porte de lo que era normal en el Cantábrico, fenómeno que parece que habría que relacionar con el despegue de las expediciones a Terranova. De cualquier modo, el núme-

35. AGS, GA, leg. 49, fol. 29. Va en apéndice I.

Barcos entre Santander y Fuenterrabía en 1553

Lugar/Tipo	Naos	Galeón	Galeaza	Galeoncete	TOTAL
Santander	3/253	—	—	—	3/253
Santoña	1/150	—	—	—	1/150
Laredo	2/117	—	—	—	2/117
Castro	1/150	5/118	—	—	6/123
Bilbao	2/195	2/90	—	—	4/142
Plencia	—	1/70	—	—	1/70
Bermeo	—	2/120	—	—	2/120
Lequeitio	—	3/107	—	—	3/107
Motrico	—	—	1/80	—	1/80
Deva	—	3/150	—	—	3/150
Zumaya	—	1/70	—	—	1/70
Guertaria	—	2/180	—	—	2/180
Orio	—	3/163	—	—	3/163
S. Sebastián	—	9/122	—	4/50	13/93
Pasajes	—	15/202	1/120	—	16/190
TOTAL	9/197	46/146	2/100	4/50	61/146

ro de barcos realmente grandes, del tamaño que había pretendido la Corona desde la época de los Reyes Católicos con su famoso «acostamiento», o prima anual de diez mil maravedís por cada cien toneles para los barcos que midieran más de seiscientos, era todavía muy pequeño mediado el siglo XVI. Efectivamente, así lo pone de manifiesto la relación que tuvimos la fortuna de localizar en Simancas de la totalidad de los barcos que cobraban aquel incentivo³⁶ hacia 1552. La relación consigna tres fustas de andaluces, una enorme carraca mediterránea de 1.800 toneladas y seis embarcaciones cantábricas. De estas últimas cuatro aparecen apellidadas naos (610, 600, 645 y 665 toneladas) y dos como galeones (600 y 600).

Concluiremos el aporte de relaciones de buques con una especialmente significativa³⁷, por cuanto pone claramente de manifiesto el enorme esfuerzo de construcción naval en que estaba compro-

Barcos entre Santander y Fuenterrabía en 1553

Lugar	Nº Toneles	Tonelaje	%
Pasajes	3/300	900	12,3
S. Sebastián	6/193	1.150	15,7
Deva	4/200	800	10,1
Ondárroa	3/383	1.150	15,7
Bermeo	3/147	440	6
Bilbao	10/244	2.440	33,4
Laredo	2/215	430	5,9
TOTAL	31/236	7.310	100

36. AGS, GA, leg. 44, fol. 169, «Relación de las personas que tienen acostamiento por razón de las naos e fustas con que son obligados a servir». Montaba el acostamiento, «conforme a la premática destes reinos e por virtud de los asientos que para ellas tienen» un total aquel año de 646.000 maravedís.

37. AGS, GA, leg. 53, fol. 206. Va en apéndice II.

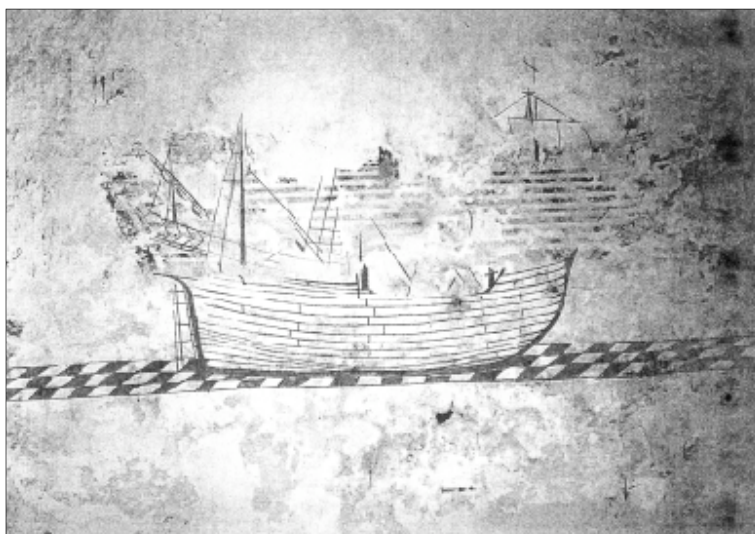
metida la costa norte mediada la década de los cincuenta, a fin de responder a una demanda sin lugar a dudas disparada, tanto por el incremento de los tráficos como por la constante formación de armadas por parte de la Corona, para hacer frente a las demandas de la guerra con Francia, de un lado, y para la defensa de las diversas carreras mercantiles, de otro. Nada menos que treinta y un barcos se acababan de hacer entre Pasajes y Laredo, con un arqueo global de 7.310 toneles.

Esta alta cantidad de naos construidas ese año supone, a juzgar por los porcentajes de barcos nuevos que aparecen en las relaciones precedentes, que la flota de naos entonces disponible andaba entre ciento veinte y doscientas cincuenta unidades, lo que no deja de ser una extrapolación abusiva, pero de algún modo indicativa de la situación de entonces.

TIPOLOGÍAS NAVALES CANTÁBRICAS EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI

El periodo correspondiente a los reinados en España de los Reyes Católicos y del Emperador Carlos, si bien puede considerarse afortunado respecto a los anteriores tiempos medievales por lo que respecta a la disponibilidad de información sobre los barcos existentes, resulta incomparablemente más pobre que el de Felipe II por lo que hace al conocimiento de las características técnicas de los mismos. Éste ha sido el condicionante que ha forzado metodológicamente a un trabajo como el presente, de aproximación al panorama tipológico naval de aquel tiempo, obligándole a ceñirse a los parámetros de nomenclatura, tonelaje, función y geografía como instrumentos desde los que intentar la comprensión general del fenómeno, puesto que se trata de los datos proporcionados por las fuentes documentales que, a nuestro juicio, más explícita y globalmente lo ponen de manifiesto.

Tres eran los grandes ámbitos funcionales en que repartían su actividad las embarcaciones del Cantábrico en aquel tiempo, el pescador, el mercantil y el guerrero. Para cada una de esas funciones se habían diseñado y estaban en uso barcos específicos, lo que no era obstáculo para que unidades de casi todas las tipologías se utilizaran, según las ocasiones y circunstancias, para tareas propias de más de uno de los referidos fines. Así, había barcos de pesca que en verano eran adaptados para un activo comercio de cabotaje, mercantes de altura que participaban en expediciones pesqueras en lejanas riberas y, en fin, unos y otros que se dedicaban al corso en momentos de crisis, cuando no eran encuadrados en las armadas reales. La necesidad económica de mantener los buques ocupados en empresas rentables durante la mayor parte del tiempo posible a lo largo del año, en concurrencia con el imperativo estratégico, eran los condicionantes que propiciaban tal promiscuidad. Ello es más fácil de entender si se tiene en cuenta que, por la propia naturaleza del medio en que desarrollaban su actividad, los barcos no sólo estaban a merced de las inclemencias de la mar y del clima, sino que también estaban siempre expuestos, en la soledad marina, al asalto de enemigos o piratas, dispuestos en cualquier momento a hacer en ellos presa; razón por la cual sus dueños y maestros procuraban, además de dar a los buques la necesaria fortaleza, llevar a bordo elementos suficientes de defensa incluso cuando se ocupaban en cometidos de carácter pacífico, como eran la pesca y el comercio, especialmente cuando estas actividades se practicaban lejos de las propias riberas.



Nao de San Vicente de la Barquera, hacia 1540. Calco de la pintura mural del Hospital de Abaño. Museo Marítimo del Cantábrico.



Nao para la pesca de altura, posiblemente bacalaos en Terranova, hacia 1550. Clave de arco actualmente desaparecido, empotrada en la pared del caserío Anabitarte, Rentería. Calco por J. L. Casado.

Partimos de la premisa de que ninguna denominación tipológica naval responde al capricho o la arbitrariedad indiscriminada, antes bien, pensamos que tales palabras aluden a diversas clases de embarcaciones suficientemente diferenciadas entre sí, desde el punto de vista formal y estructural. Probablemente ha sido el tercer aspecto en discordia, el funcional, el condicionante de la mayor parte de las aparentes contradicciones y confusiones terminológicas con que nos encontramos en las fuentes documentales.

Algo que tampoco sorprende a quien está familiarizado con ese tipo de fuentes de información escrita, es el hecho de que el grado de precisión en el uso del vocabulario náutico varíe notablemente, dependiendo de si quien redactara el documento fuera un constructor de buques o un hombre de mar, o bien un hombre de guerra, un comerciante o un escribano formado tierra adentro. En los primeros casos las palabras se ajustan estrechamente a una realidad compleja y llena de matices, mientras que en los segundos no es raro encontrar generalizaciones en que se toma la parte por el todo, utilizando denominaciones de tipos específicos de buques como referencias globales a grupos de barcos homogeneizados únicamente por su concurrencia funcional.

No obstante, cuando en una misma lista de embarcaciones aparece cada unidad apellidada con referencias tipológicas diferenciadas, habrá que convenir que es altamente probable que ello corresponda a la presencia de auténticas diferencias físicas entre unas y otras, máxime cuando el tratamiento estadístico del conjunto así lo confirma. En tales casos, las excepciones a las medias aritméticas solamente indicarían que se podían hacer, de vez en cuando, barcos mayores o menores de los estándares comunes a cada tipología, pero dotados con determinadas características morfológicas diferenciales respecto a los demás, tantas y tan claras como para poder seguir siendo inscritos en una misma clase de buques.

La documentación aquí manejada, si bien referida en su práctica totalidad a barcos de altura de grande y mediano porte, permite pergeñar un boceto panorámico de la situación durante la primera mitad del siglo XVI del que extraer algunas evidencias.

A continuación insertamos un cuadro resumen referido a las tres tipologías más abundantes de buques mercantes.

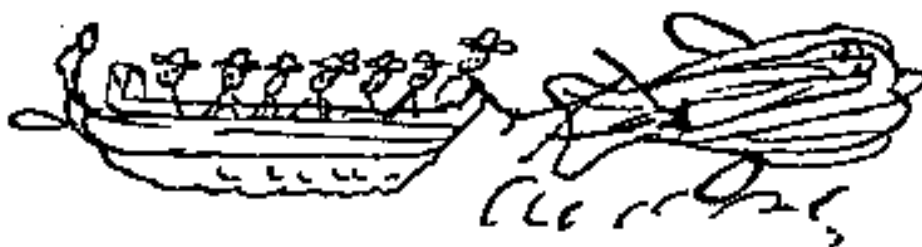
En primer lugar se confirma a la nao como el tipo primordial de barco mercante español durante ese periodo, y que en la casi totalidad de los casos se trataba de buques construidos en las riberas del Cantábrico. Las otras dos tipologías más abundantes restantes eran las carabelas y los galeones. El contraste de la diversidad de fuentes consideradas pone en evidencia algo de lo que ya nos informaban puntualmente algunos de los documentos tratados, a saber, que para el encuadramiento en armadas reales generalmente se preferían los buques mayores de cada tipología. Tal fenómeno queda claramente puesto de manifiesto mediante el sencillo procedimiento de comparar los tonelajes medios de las tipologías más abundantes procedentes de las relaciones de barcos estantes en los

Circunstancia/Tipo	Naos	Galeones	Carabelas
1503 Mesina	35/243		5/85
1503 Cartagena	22/218		
1509 Orán	31/210 (199)	1/120	22/76
1516 Argel	10/205	1/100	1/100
1522 San Vicente B.	4/77		
1528 Andalucía	13/99		8/84
1534 Guipúzcoa	41/237 (154)	8/337 (143)	32/78
(1536) Asturias	7/147	5/102	
(1536) Galicia	8/162	1/100	5/46
1538 Vizcaya	14/201	1/180	
1538 Cantabria	6/167	1/160	
1541 Argel	23/144	1/120	
1541 Argel	38/157	2/105	
1545-51 Cantabria	15/1.139 sacas	20/458 sacas	
1545-51 Vizcaya	25/1.016 sacas	17/412 sacas	
1552 Sevilla	22/266	5/300	
1553 Cantábrico	9/197	46/146	2/100
1554 Cantábrico	31/236		

puertos con los de los alistados contemporáneos. Ello significa que los verdaderos estándares tipológicos de tamaño eran menores de los que nos muestran los registros de barcos a sueldo del Rey.

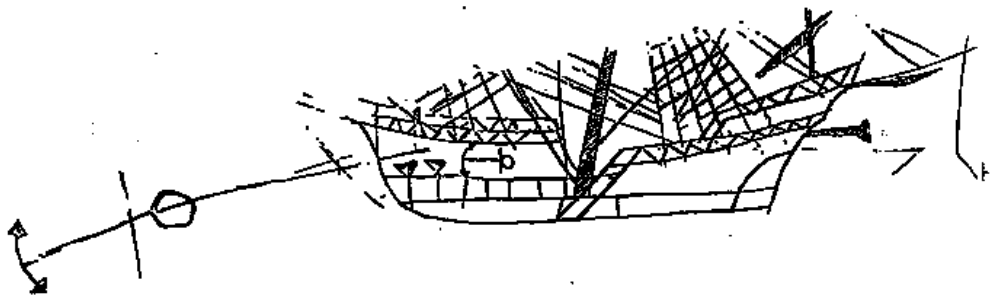
De la consideración en conjunto de los tonelajes medios podría confeccionarse una escala en la que las naos serían los barcos mercantes de mayor porte, entre 100 y 250 toneles, seguidas de los galeones, entre 100 y 160 toneles, y por las carabelas, con de 50 a 90 toneles. Ello no era óbice para que algunas unidades de cualquier tipología pudieran aparecer consignadas con portes que se salían por encima y por debajo de esas horquillas, lo que no haría más que confirmar la existencia de características formales y estructurales constantes, diferenciadoras de cada tipo e independientes del tamaño.

Las naos aparecen implicadas en todas las grandes rutas mercantiles, mientras que los galeones al parecer eran preferidos para la navegación a los puertos con barra de Francia y Flandes, siendo mucho más rara su presencia, prácticamente testimonial, en el sur y en el Mediterráneo. En la Carrera de Indias aparecen bastante tardíamente y siempre en muy pequeña cuantía³⁸. Las carabelas,



Chalupa ballenera gipuzcoana. Libro de bautizados en Zumárraga, 1526. Archivo Diocesano, San Sebastián. Según calco de J. L. Casado.

38. CHAUNU, H. y P.: *Seville...*, II, pp. 140-145, donde aparece el primer barco calificado de galeón en 1524, tipo que siguió siendo muy raro en aquellos tráficos hasta finales de la década siguiente.



Nao ballenera guipuzcoana. Grabado sobre tablazón del pecio de Red Bay, Canadá.

todavía tan abundantes en el Cantábrico durante los años treinta de aquella centuria, fueron en buena medida sustituidas por los galeones a lo largo de las dos décadas siguientes.

Más difícil resulta rastrear lo ocurrido con la familia de las embarcaciones de menor tamaño, las dedicadas a las pesquerías de altura y al comercio de cabotaje, es decir, el mundo de las pinazas y sus derivadas, las zabras y las chalupas con cubierta. Eran buques sutiles y buenos veleros, que también utilizaban remos, con portes entre 20 y 50 toneles, muy apreciados como barcos auxiliares en las armadas, donde desempeñaban las tareas de avisos, o se usaban para efectuar desembarcos y para el transporte de caballos. Aún menores, y ya sin cubierta, había otras tipologías denominadas también pinazas³⁹, chalupas⁴⁰ y galeones de pesca⁴¹.

Ya vimos anteriormente como se usó la palabra «galeón» para designar a la totalidad de los barcos de pesca de San Vicente de la Barquera en 1469, así como a un tipo específico dedicado al mismo oficio en San Sebastián poco después; también se denominaron «galeones» a los componentes de la flota pesquera santanderina en 1513⁴². Encontramos, por tanto, la utilización de una misma palabra, la de «galeón», para designar a tres realidades tipológicas claramente diferenciadas entre sí; de menor a mayor, en un caso se refería a pequeños barcos sin cubierta dedicados preferentemente a las pesquerías costeras, también aparece el término aludiendo a unos buques mercantes, generalmente de tamaño medio, ocupados primordialmente en el comercio de lana hacia Francia y Flandes y, por último, estarían los grandes y fortificados buques de guerra de nuevo diseño incorporados por Álvaro de Bazán, el Viejo, para la defensa de las costas y la custodia en seguridad de las flotas⁴³.

Además de las tipologías reseñadas, los documentos informan de la presencia de alguna rara galeaza en el ámbito del Cantábrico, a veces con la especificación de ir dotada de remos, como fue el caso de la de 80 toneles que tenía un vecino de Motrico en 1553, esquifada para la boga con treinta remos, quince por banda⁴⁴.

También parece desprenderse de la documentación tratada que los tonelajes medios de la mayor parte de las tipologías no crecieron de forma demasiado significativa, por lo menos hasta los años cincuenta, periodo en que coinciden las evidencias respecto a que se estaban incorporando innovaciones en la forma, estructura y distribución de los buques, especialmente en el tipo denominado «galeón» mercante. Era la época en que aumentaba incesantemente la demanda de barcos cantábricos para abastecer a la Carrera de Indias, crecida con los tesoros procedentes de los nuevos yacimientos de metales preciosos descubiertos en el Perú y México, que estaba en su apogeo la de Flandes, que se conformaba la de Terranova y que la Corona se mantuvo en permanente guerra con Francia, lo que obligó algún año al apresto de hasta tres grandes armadas.

39. Término que alude al tipo de barco fundamental entre los utilizados en el Cantábrico por las cofradías de pescadores, por lo menos desde el siglo XIII, según los textos conservados de sus ordenanzas.

40. La cita más antigua del término «chalupa» que hemos localizado en fuentes españolas es de 1405, y está DÍAZ DE GAMES, G.: *El Victorial*, (ed. De R. Beltrán Llavador), Madrid, 1994, pp. 366 y 40: «y fueron con él dos chalupas muy ligeras».

41. En una cédula de los Reyes Católicos dada a los mareantes y pescadores de San Sebastián a finales del siglo XV se relacionan los diferentes tipos de barcos usados entonces en la villa «maestres de pinazas, e de galeones, e de chalupas, e de carabelas que van a pescar», IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI (Documentos de época)*, San Sebastián, 1944, pp. 92.

42. ARCHIVO MUNICIPAL DE SANTANDER, leg. A-191 bis, nº 11, en que se asignan a la villa cincuenta galeones como lo más granado de su flota pesquera.

43. FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*, V, Madrid, 1881, pp. 14-18.

44. Vease el Apéndice I.

APÉNDICE I

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Guerra Antigua, Leg. 49, fol. 29

1553. Relación de las naos y otros navíos que se han hallado en los puertos que ay desde Santander a Fuenterabía, por la visita que dellos se ha hecho desde quatro hasta X de Enero de MDLIII.

Primeramente, ay cinco naos que sirvieron en el armada de don Luis de Carvajal, que están en los puertos y son de la grandeza siguiente

- *La de Francisco de Bolivar, está en Santander, es de CCCLXXX toneladas, estara aparejada a tiempo.*
- *La de Bartolomé Cochapin esta en Laredo, es de CCXXV toneles, estara aparejada a tiempo.*
- *El galeón de Miguel de Arecabal, está en el Pasaje, de CCXXV toneles, esta fletado para Inglaterra, tiene la u... a parte de carga, ofrece su dueño que, dándole algun socorro echara al agua una nao que está en astillero acabada, tan buena como este galeon.*
- *El de Juan Pérez de Licaur, esta en San Sebastián, de CCXX toneles, estaba fletado y mandándosele que no tome carga.*
- *El Juan de Aguirre, está en Guataria, de CCXX toneles, estará aparejado a tiempo.*

Estas cinco naos ha mandado su Alteza que sirvan en el pasaje de los VIM hombres (6.000), y se les ha hordenado que se estén apercebidas quando se les mandare.

Ay, más de las XV naos de la flota, de que se ha dado noticia a su Alteza, aunque la una questa en el pasaje está muy maltratada y los mercaderes no quieren darle la carga.

En Santander

- *Una nao nueva de Juan de Herrera, de porte de çient toneles, no está fletada, aparejarse ha quando se le mandare.*
- *Otra nao de Hernando de Campo de CCLXXX toneles, que se echó agora al agua, ha ofrecido estar aparejada para fin de hebrero, mandándosele.*

En Laredo

- *Una nao de segundo viaje, de Juan de Arcaya, de porte de C toneles, bien aparejada y artillada, sin flete ninguno.*

En Puerto

- *Una nao de Hernando de Hoyo de CL toneles nueva y bien aparejada, y sin flete.*

En Castro

- *El galeón de Martín de Olarte de CL toneles, de dos cubiertas, esta aparejado y sin flete.*
- *La nao de Juan de Sevilla, nueva, de CL toneles, aparejarse ha en breve mandándosele, no esta fletada.*
- *El galeón de Tristán de la Torre, de CXL toneles, bien aparejado y sin flete.*
- *El galeón de García de Santa Clara, de C toneles, bien aparejado y sin flete.*
- *Otro de Juan abad de Cestona, idem en todo.*
- *Otro de Juan de Puerto, idem en todo, y es de dos cubiertas.*

En Portugalete y Cajal de Bilbao

- *La nao de Antón de Coscojales, de CCC toneles, nueva de astillero, está acabando sus adereços, tiene buenas cubiertas y es a propósito de llevar gente, está sin flete.*
- *El galeón de Pero de Mundaca, de CXX toneles, de dos años, ha venido agora del Andalucía, está bien adereçado, trata de fletarse para Lisboa.*
- *La nao de Pedro dÁlday de Deusto, de XC toneles, está fletada para Lisboa y adereça de tomar carga.*
- *El galeón de Pedro Salzedo, de LXX toneles, está bien adereçado, pero sin artillería, que no la tiene.*

En el Pasaje

- *Un galeón de Bartolo de Ygueldo, de CLXXX toneles, a la usança vieja, ha venido de corso, está bien aparejado de artillería e xarçia. Dice que quiere salir de armada esta primavera.*
- *Otro galeón del dicho, de C toneles, nuevo, a la usança vieja; está aparejado, faltale artillería; no esta primavera.*
- *Otro galeón de Miguel de Çubierta de CCC toneles, a la usança vieja; es de III años; está bien adereçado de xarçia y artillería, y sin fletes.*
- *Otro galeón nuevo de Esteban de Sancha Clara, de CCL toneles; tiene VIII pieças gruesas, XVIII versos de hierro; puede-se aprestar en breve. No tiene fletes.*
- *Otro galeón nuevo, de Nicolás de Aranburu, de CCL toneles, con su aparejo y artillería, a la usança nueva. Quierendo afletar para Sevilla.*
- *El galeón de Juan de Urday, de CCL toneles, a la usança vieja, ha andado de armada. Está bien Apadejeçado def xarçia y artillería. Aparejarse para salir en corso.*
- *El de Miguel de Ariçabal, de CCXL toneles, bien navío; está sin mástel ni aparejos. Ofrece su dueño que lo aparejará en un mes. Es a la usança vieja, y útil para gente.*
- *Dos galeones de Antón de Alcarcho, que han venido de Galiçia, de cada LXXX toneles. Tienen buena artillería y aparejos. Sin fletes.*
- *Un navío françes de LXXX toneles, que lo tomaron en corso. Está bien aparejado. Quiere ir a Santander.*
- *Un galeón de Ramos de Urrieta, de C toneles. Está aparejado y sin flete.*
- *Otro galeón del dicho, de LXX toneles. No tiene velas ni adereço.*
- *La galeaca de Gregorio de la Rentería, que iba con don Luis y se quedó, de CXX toneles. Está bien aparejada y artillada, y quiere salir de armada.*
- *Un navío françes que tomaron los armados, es de Miguel de Aguirre, de LXXX toneles; bien adereçado y artillado. Sin fletes.*
- *Un galeón de Andrés de Alçola, de CCC toneles, hecho a la usança nueva. Está cargado para ir a Sevilla.*
- *Otro galeón de Melchor de Larriga, de CCC toneles, a la usança nueva. Cargado para Cáliz.*
- *Otro galeón de Ochoa de Ochabari, de CXX toneles. Cargado y a punto para Lisboa.*

En Sant Sebastián

- *Un galeón de Mofre de Suaço, de CXX toneles, a la usança vieja, cargado para Lisboa.*
- *El galeón de Sebastián de Chabari, de CXX toneles, que ha venido del Andalucía. Bien artillado y aparejado. Está fletado para Flandes, y para partir sin esperar la flota.*
- *Otro de Miguel de Çuman de LXX toneles, con razonable aparejo. Está concertado para Lisboa.*
- *Un galeón de Martín Hernando, de CL toneles, a la usança vieja, de III años. Bien adereçado y artillado. Está sin flete.*
- *Otro de Domingo d'Echave de LXXX toneles, bien artillado. Sin flete.*
- *Otro de Juan de Yarça, de C toneles, bien artillado y aparejado. Sin flete.*
- *III galeonçetes de cada L toneles, bien adereçados y artillados. El uno está fletado y no començado a cargar, y los III sin fletes.*

En Orio

- *Un galeón de Juan de Ylurube, de CL toneles, a la usança nueva. Ha venido de armada y está muy bien aparejado y artillado. Sin flete.*
- *Otro del dicho, que tomó a franceses, de CLX toneles, con buena artillería y aparejos. Sin flete.*
- *Otro galeón françes de Juan d'Urday, de CC toneles. Ofrece que lo adereçara muy bien.*

En Guetaria

- *Un galeón de Juan de Olaso, de CXL toneles, a la usança nueva, que ha venido del Andalucía. Está descargando. Tiene buena artillería y aparejo.*

En Çumaya

- *Un galeón de Juan de Yruna, de LXX toneles, a la usança nueva. Bien aparejado.*

En Deva

- *Una nao de Juan de Olavarreta, de LXXX toneles, nueva, bien enxarçiada. Fáltale artillería. Sin flete.*

- *Un galeón nuevo de Joan de Turriça, de CCC toneles, a la usança nueva, con su aparejo y buena artillería. Fáltanle velas. Esta para fletarse a Sevilla.*
- *Un galeón de Asençio de Açiola, hecho sobre una carabela, de porte de LXX toneles. Ofreçe de lo adereçar en breve.*
- *Una nao portuguesa de Vicente de Arriola, de CXXX toneles. Estase adereçando. Sin flete.*

En Motrico

- *Un navío galeaça, de LXXX toneles, que se está aparejando para salir de armada. Boga XXX remos. Muy bien artillado.*

En Lequeitio

- *Dos galeones, de cada C toneles, nuevos, bien adereçados y artillados. Sin flete.*
- *Una nao de Juan de Solarte de CXX toneles, nueva, bien adereçada. Quiere salir de Armada.*

En Bermeo

- *Una nao de Domingo de Abarrete de CLX toneles. Ha venido de viaje rotos los árboles. Podrase aparejar presto, porque es de hombre rico.*
- *Un galeón de Sáncho Pérez, nuevo, de LXX toneles. No tiene artillería; está bien aparejado del resto. Sin flete.*

En Plençia

- *Un galeón de Diego de Çabal, de LXX toneles. Bien aparejado. Sin flete.*
- *Demás de los dichos navíos hay en los dichos lugares XXXII zabras de diversos portes, las cuales son fáciles de aparejar, porque va en allas poca gente.*
- *Hallaronse en los astilleros de las dichas partes XII naos que se están labrando, a todas las cuales faltan aparejos, y paresçe que no podran servir por el presente con la brevedad que se requiere.*
- *Esperase la flota de Flandes y la del Andalucía.*

APÉNDICE II

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, Guerra Antigua, Leg. 53, fol. 206

(1554) Relación de las naos que hay en la provincia de Lipusca e Viscaya

En el Pasaje

- *Lucas de Jauregui, una nao de CCCC toneles CCCC toneles*
- *Otra de Juan Martín de Calçebi, de CC toneles..... CC "*
- *Otra de Martín Flo de la Renteria, de CCC toneles..... CCC "*

San Sebastian

- *Luis Cruzado, una nao de dozientos toneles CC "*
- *Otra de Antón de Buscando de..... CC "*
- *Otra de Juan Martín de Ayerde, de dozientos toneles CC "*
- *Otra de Juan de Sarrion, de CLXXX "*
- *Otra de Pedro de Mena de CCXX toneles CCXX "*
- *Otra de Domingo de Quexo de CL toneles..... CL "*

En Deva

- *Perivañes de Aronça, una nao de CC toneles CC "*
- *Otra de Juan de San Sebastian de Coroça, de CC toneles..... CC "*

- *Otra de Juande Ramos, de CC toneles* CC toneles
- *Otra de Juande Guadalupe de CC toneles* CC "

En Hondarro

- *Juan Ramos de la Renteria, una nao de CCCCL toneles*..... CCCCL "
- *Otra de maestre Juan de Cerujano, de CCCL toneles* CCCL "
- *Otra de Francisco de la Renteria, de CCCL toneles* CCCL "

En Bermeo

- *Don Alonso, una nao de CLX toneles*..... CLX "
- *Otra de Sancho Martín de Peoça, de CL toneles* CCCL "
- *Otra de Martín Juan de Arostegui, de CXXX toneles* CLX "

En la canal de Bilbao

- *Martín de Verglad, una nao de trezientos toneles* CCC "
- *Otra de San Juan de Lecumbari, de CCC toneles* CCC "
- *Otra de Martín de Sestao, de trezientos toneles* CCC "
- *Martin de Montellano, una nao de CCL toneles* CCL "
- *El suso-dicho Montellano, otra de CC toneles*..... CC "
- *Otra de Ortuño de Chavarri de CCL toneles* CCL "
- *Andrés de Arieto, otra de CC toneles* CC "
- *Otra de Sant Juan de Arana, de CC toneles* CC "
- *Otra de Juan de Vasauri, de CCXX toneles* CCXX "
- *Otra de Juan de Santace, de CCXX toneles* CCXX "

En Laredo

- *Pero González de Escalante, una nao de CC toneles*.....CC "
- *Pero de Santoña, otra de CCXX toneles*CCXX "

Todas estas naos son nuevas, sin aver fecho viaje algunos.