



SERRANO MANGAS, Fernando: “Una historia por hacer: Generales y Almirantes vascos en la Carrera de Indias”, *Itsas Memoria*. **Revista de Estudios Marítimos del País Vasco**, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 187-192.

U·M

---

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián

---



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

# Una historia por hacer: Generales y Almirantes vascos en la Carrera de Indias

**Fernando Serrano Mangas**

*Universidad de Extremadura*

Los vascongados siempre estuvieron presentes en la Carrera de Indias desde el instante en que se organizó el sistema marítimo de comunicaciones que enlazaba ambas orillas del Atlántico de la Monarquía Católica. Por pura lógica, la zona que suministró, en gran medida, el vehículo de ese tráfico –naos, galeones, etc.– también alcanzó protagonismo en el ámbito de la presencia humana, sobre todo la cualificada, aquella que atañe a los mandos de las unidades de Armada, es decir, a los Capitanes, Almirantes y Capitanes Generales. Ayudaba a ello la tradición. No puede perderse de vista el tradicional comercio de la lana, la Carrera de Flandes y el haber sido la punta de lanza contra Francia e Inglaterra durante los conflictos bajomedievales.

La pugna por el control del vehículo, por el suministro de embarcaciones para la Carrera de Indias a lo largo del periodo austracista –en el que por razones obvias no vamos a entrar– entre los constructores criollos y andaluces, por una parte, y los de la cornisa cantábrica, por otra, alcanzó, asimismo, a otro aspecto más solapado y oculto de la Carrera de Indias, pero no por ello menos importante. Nos referimos a la presencia cada vez mayor, a medida que fenecía el siglo XVI y avanzaba el XVII, de los vascos en los puestos claves de las Armadas y Flotas indianas. Los Capitanes Generales y Almirantes tenían enorme influencia en la organización comercial. Constituían las máximas autoridades del convoy. En determinadas ocasiones, ni siquiera reconocían la jurisdicción de los virreyes durante sus estancias en los puertos indianos terminales, Cartagena de Indias, Veracruz y La Habana. Rendían cuentas los responsables de Armadas y Flotas ante el Consejo de Indias o ante el propio monarca. Su dominio era absoluto sobre las embarcaciones mercantes, los espacios vacíos de los propios galeones de la plata –en donde ellos mismos acababan actuando como otros mercaderes más– sobre las fechas de partida, duración de las ferias, etc. Constituía la Carrera de Indias un eslabón más de esa cadena de oro que formaban las minas (producción)-comercio (ferias)-transporte (Armadas y Flotas)-conexiones mercantiles con las potencias europeas excluidas por el monopolio (testaferros del comercio oficial). En cada uno de esos anillos la presencia vasca será importantísima y creciente, dando lugar a conflictos con el resto de los participantes. No es ajeno a todo lo expuesto, como ya se indicó en otro lugar, la avanzada mentalidad capitalista de la comunidad que tratamos<sup>1</sup>. Tendría su reflejo lo dicho en la competencia por dominar el transporte, decantándose la Corona, temprana y claramente, por la opción vasco-cántabra en detrimento de los intereses criollo-andaluces.

El creciente dominio de los puestos de mando de las formaciones indianas no trajo consigo choques directos; el conflicto quedaría englobado en el general. Estamos ante la instancia que generó menos enfrentamiento, tal vez por el paulatino apartamiento que los andaluces, los más interesados, hicieron de las cosas del mar. La nobleza andaluza nunca se marcó como objetivo la actividad militar en el ámbito naval, y menos en la Carrera de Indias, considerada por los más de los Generales y Almirantes que tuvieron mando y responsabilidades en la Armada del Océano como un convoy de mercaderes. El General, Almirante y Capitanes de los galeones de la Carrera de Indias tenían mucho de tratantes y mercaderes. Definitivamente, aún con las lógicas y no pocas excepciones, la representación andaluza en la cúpula de la Carrera de Indias era producto de la presencia, habitual ya en el siglo XVII, de pilotos y oficiales ajenos al estamento nobiliario e, incluso, de la enriquecida burguesía sevillana y, más tarde, gaditana. No ocurría así en el segmento vasco. Su presencia, como ya se anunció más atrás, es constante e incontenible. Para Oquendo, Larrasporu o los Echeverri, la

---

1. SERRANO MANGAS, Fernando: *Vascos y extremeños en el Nuevo Mundo durante el siglo XVII: un conflicto por el poder*, Asamblea de Extremadura, Mérida, 1993.

Carrera de Indias encarnaba el servicio a su rey, pero, al mismo tiempo, negocio, la lógica y legítima vía hacia la riqueza y el encumbramiento. No existía contradicción alguna. Las condenas por el contrabando de metales preciosos, por ejemplo, eran habituales entre los mandos vascongados, pero no más que las que afectaban al resto de los cabos originarios de otras partes de España. Comandante de un galeón de plata de la Carrera de Indias, en la época que nos ocupa, equivalía también a ser comerciante y testafarro. En 1643, en el propio Consejo de Indias se reconocía que *“El crédito de Sancho de Urdanibia y Don Juan de Irárraga y de Don Juan de Echeverri es grande. Entre los tres trajeron todas las confianzas de los vizcainos de Sevilla y Cádiz”*<sup>2</sup>.

El General o el Almirante también era banquero o prestamista, ofreciendo sus servicios a la propia administración. Exponente de lo dicho podría ser el general Miguel de Echazarreta, que, en 1630, ofreció la cuantiosa suma de 22.000 ducados para los aprestos de la Armada que debía partir ese año<sup>3</sup>.

Un ejemplo de negocio podía ser la empresa de la posesión compartida de un barco de la flota mercante que navegaba bajo el mando de uno de los socios. Jacinto Antonio de Echeverri y Miguel de Aristiguieta eran dueños, en 1662, de la nao *El Buen Jesús y San Ignacio*, que haría el viaje en conserva de los Galeones que comandaría Juan de Echeverri, Marqués de Villarrubia, hermano del primero. Jacinto Antonio sería el Capitán de la embarcación. Todos los gastos y beneficios se repartirían a partes iguales, aunque fuesen ascensos del comandante o admisión de pasajeros. El reparto también afectaba a los desembolsos de justicia y condena al finalizar el viaje. De hecho, de entrada, ya se contaba con la penalización a la que había que hacer frente.

En otras ocasiones, los beneficios se derivaban del trapicheo menor. Sirvanos como exponente, dentro de la familia señalada anteriormente, el del propio General Juan de Echeverri, en fecha tan temprana como 1636. Por entonces pedía a su madre, doña Mariana de Rover, cajones de brea, clavazón y planchuelas de hierro *“que todo esto suele tener salida en las Indias y ahí se halla con comodidad”*<sup>4</sup>.

El de la Carrera de Indias era un mundo de infinitas posibilidades, teniendo ventaja para ello los responsables de las embarcaciones interesadas, especialmente las encargadas de transportar los metales preciosos. Generales y Almirantes se encontraban en situación de privilegio.

El interés de su rey y, por lo tanto, de la nación española constituía vertiente diferente de lo expuesto. Su riqueza y grandeza era la misma que la de la Corona. Los vascos de la Carrera de Indias se erigían en la esencia y núcleo puro de la nación española. La consideración que al respecto se tenía queda patente, por ejemplo, en la carta que José de Veitia y Linaje –autor del *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales* y burgalés de origen, que, en la época, era lo mismo que decir vascongado– dirigió, en 1673, a Jacinto Antonio de Echeverri, detentador de profundos conocimientos en el campo de la tecnología naval. Temiendo que la muerte arrebataste, como así fue, el saber acumulado durante generaciones, en los astilleros y en la experiencia de la navegación trasatlántica, Veitia rogaba al destinatario de su epístola que

*“lo primero es que v.m. se recobre en su salud y cierto que teniéndola le debemos suplicar sus servidores que no defraude a la nación española de la gloria que le podrá resultar de ver reducida a ciencia inteligible preceptos ciertos y con demostraciones matemáticas la arquitectura naval y creo firmemente, sin pasión, que ninguno en toda España puede igualar a v.m. en esto”*<sup>5</sup>.

La mayoría de estos altos mandos de las Armadas y Flotas de Indias enriquecidos acabaron fundiéndose, diluyéndose con la nobleza y alta burguesía del resto del país, especialmente la andaluza, asumiendo también su escala de valores. Existía la clara idea de abandonar lo pequeño y aspirar a lo

2. Informe sobre los procedimientos del general Francisco Díaz Pimiento y de otros cabos de la Armada, 1644. Parece que es de don Alberto Pardo. AGI Indiferente 2693.

3. Andrés de Rozas al General Miguel de Echazarreta. Madrid, 13 de marzo de 1630. AGI Indiferente 2499, lib. 14, fol. 235. Miguel de Echazarreta sirvió treinta y cinco años en las diversas Armadas de la Monarquía Católica. Fue soldado, alférez, Capitán de mar e infantería. Tuvo el mando de varios navíos en Bretaña, Armada del Océano y Carrera de Indias. En 1620 hizo oficio de Capitán General en la Flota de Tierra Firme. Cruzó el Atlántico en muchas ocasiones. El Duque de Medina Sidonia le encomendó, en numerosas ocasiones, los aprestos de las Armadas (Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 1 de febrero de 1628. AGI Indiferente 1870). Murió en Veracruz, en 1631, cuando ejercía el cargo de Capitán General de la Flota de Nueva España que desapareció trágicamente poco después de salir de puerto.

4. Don Juan de Echeverri a su madre. Cádiz, 22 de noviembre de 1636. MNM Mss. 46, doc. 65. Sobre la familia Echeverri ya avancé algo en *Los Galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, CSIC-EEHA, Sevilla, 1985, pág. 21.

5. Veitia a Jacinto Antonio de Echeverri. Sevilla, 28 de febrero de 1673. MNM Mss. 49 bis, doc. 72.

grande; de salir de los cerrados círculos familiares y entrar en lo más granado del resto de España. Juan de Echeverri, el que fue General de Galeones, escribía desde Cádiz a su madre:

*“Nosotros tenemos corta parentela por haber sido mi padre y abuelos solos, y más vale que sea así que no muchos y pobres, sobre esto la memoria de mi padre es de criado del rey, mi hermana también casó en casa honrada y aunque no dejó hijos, basta el haberse casado para la suposición del lustre. Hoy, con lo que yo he corrido en puestos y caudal es mucho mayor la obligación de acomodarse Mariana y si fuese con persona que suponga menos que Juan de Beresiartua no tendría.v.m. ni yo disculpa. Así su comodidad, no tanto hemos menester en la sobra de hacienda como en el lustre de la persona y casa. Cuando una familia se singulariza en una república, es muy ordinario, y casi forzoso, el casarse fuera y tener muy pocos parientes dentro, como sucede en ese lugar a los más honrados, y cuando fuera del lugar se pierden todas las esperanzas, el más decente en él de los que v.m. me nombre es D. J. de B. Porque, aunque tiene menos parientes que los otros, son de más lustre y no dice v.m. si se puso el hábito que le hicieron merced porque si no, sería forzoso que se le pusiese primero...”<sup>6</sup>*

No podría encontrarse mejor testimonio sobre los anhelos de un General o Almirante vasco de los siglos XVI y XVII: riqueza, honor, consideración social a nivel de toda la Monarquía y no sólo en el reducido terruño, veneración ancestral a la figura del rey, el enorme peso de la distinción de un hábito en todo aquel que pretendiese entrar a formar parte de la familia... Riqueza y ennoblecimiento, pues, iban parejos.

Pesaba enormemente, no obstante, la opinión del grupo a la hora de tomar una determinación en los asuntos del encumbramiento social. El matrimonio de cualquiera de ellos afectaba a todos. Precisamente la elección de la novia de Juan Domingo de Echeverri no sólo interesó a los miembros de la familia, radicados en el País Vasco y Cádiz, sino también a los oficiales, Almirantes y Generales de la Carrera de Indias que presentaban ese origen, especialmente de los de más peso, por edad o prestigio. Tal era el caso de Don Antonio Isasi Idiáquez y Don Juan de Irárraga. En 1647, Juan Domingo de Echeverri hacía partícipe a su hermana desde Cádiz, que se le habían presentado varias posibilidades: una hija de título sin hacienda; otra, hija de un General, fallecido poco tiempo antes y la tercera, al parecer el mejor partido, con 40.000 ducados de dote y casa de 9.000, a lo que había que sumar la posible herencia de otros 40.000 ducados. Para completar el cuadro, la candidata

*“el día que la madre y tía mueran, irá a esa villa como si fuera ahí nacida; y la casa de su padre está una legua de Orduña, a la raya de Vizcaya, entrando en las Montañas, que el señor Don Antonio Isasi dice ha estado allá y es casa de gran calidad en la Montaña y fueron el señor General muerto y su señor padre amigos y capitanes juntos en las Galeras en sus mocedades”<sup>7</sup>.*

En otra carta, esta vez dirigida a su progenitora, Echeverri ponderaba la figura de la que podía convertirse en su mujer: *“En un sujeto no se podían hallar más cosas juntas: calidad, que es lo Principal, es grande, hija de un General montañés rancioso y su madre emparentada con lo mejor del lugar”<sup>8</sup>.*

El capital total de la muchacha ascendía a unos 100.000 ducados *“mayor dote que el de un Grande de España”<sup>9</sup>.*

---

6. Don Juan de Echeverri a su madre. Cádiz, 19 de diciembre de 1649. MNM Mss. 43, doc. 179. El elemento máspreciado para que un español del siglo XVII resaltase su honra era, sin lugar a dudas, un hábito de orden militar, preferentemente de la de Santiago. Era distinción, pero, al mismo tiempo, garantía en el bien morir, el acceder a la otra vida del mejor modo posible. La honra alcanzaba a la muerte en forma de sudario con el emblema de la orden en su costado; el magistral cuadro de Valdés Leal *In Ictu Oculi* de la marinera capilla del Hospital de la Caridad sevillano, con el caballero calatravo en su ataúd, carcomido por los gusanos y con un crucifijo entre sus manos, es todo un retrato del espíritu de la época. No nos puede extrañar la reacción de otro Almirante vasco, don Andrés de Aristizábal, cuando se percató de que el galeón, *Nuestra Señora de Juncal*, Capitana de la Flota de Nueva España de 1631, donde navegaba, se hundiría, sin remedio, en poco tiempo: pidió su mortaja, su sudario, y con una cruz en la mano comenzó a encomendarse a Dios y con él todos sus soldados, artilleros y marineros (HERRERA, Jorge Manuel: “Intentando salvar la nao: decisiones náuticas y quebrantos de esperanza”, en TREJO RIVERA, Flor (coord.): *La Flota de la Nueva España. 1630-1631*, INAH, México, 2003, pág.136).

7. Don Juan de Echeverri a su hermana. Cádiz, 6 de octubre de 1647. *Ibidem*, doc. 109. Don Juan de Irárraga presentaba en 1647 veintitrés años de servicio. Comenzó en la Armada del Océano. Acompañó a don Fadrique de Toledo por el Canal de la Mancha y por Brasil. Fue Capitán de pataches con destino a la Margarita. En 1630, sondeó y reconoció el pasaje de Caicos y Mayaguana, en las Bahamas. En 1642 se le nombró Almirante de Tierra Firme. Servicios de don Juan de Irárraga. 1636. AGI Indiferente 2589. Don Antonio de Isasi inició sus servicios en la Carrera de Indias en 1640. Combatió contra los franceses en ese año. Navegó al frente de navíos ligeros haciendo, prácticamente, guerra de corso. Isasi pertenece ya a otra generación de hombres de la Carrera de Indias. Más datos en AGI Indiferente 2589.

8. Don Juan Domingo de Echeverri a su madre. Cádiz, 16 de octubre de 1647. *Ibidem*, doc. 114.

9. *Ibidem*.

La identificación de los mandos vascos de la Carrera de Indias con el espíritu y la idea de Monarquía Universal de los Austrias, sobre todo de Felipe IV, era absoluta, mucho más acusada que en los precedentes del resto de España. Puede asegurarse que esa sincronía, que esa fidelidad y objetivos eran mutuos. Si bien es cierto que parece manifiesta la más avanzada mentalidad capitalista de los vascos en la España del siglo XVII –patente, incluso, en cada uno de los eslabones de la aérea cadena que enlazaba el Imperio americano con la metrópoli– también lo es que no todo se medía y pesaba en función del dinero, y menos cuestiones como la fidelidad e identificación con el proyecto de dominio mundial. Tomás de Larraspuru, uno de los personajes más extraordinarios de la historia naval española, escribía en 1627 a su rey, después de atracar en Sanlúcar, de vuelta con treinta y cinco navas: *“Los tesoros del mundo deseo ver a los pies de Vuestra Majestad para mayor grandeza suya y aumento de la Fe Católica y ser instrumento para muchos efectos del servicio de Vuestra Majestad”*<sup>10</sup>.

En 1632, en el lecho de muerte del que ya no volvió a levantarse, el General de Azcoitia respondía a los responsables de los despachos de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, que lo requerían para presentarse para dirigir todas las operaciones:

*“Acabo de recibir la carta de v.m. en que me representa la voluntad de su Majestad no se admita la excusa de la falta de salud que di con el ultimo correo y que luego parta al ejercicio de mi cargo. Lo que puedo decir a v.m. es que los achaques se han agravado de modo que me hallo hoy con tercianas dobles y que cuarenta y un días ha que llegué aquí guardo cama y en esta ocasión si con dinero pudiera comprar la salud lo hiciera para obedecer con el amor y veras que debe como lo he hecho por el pasado cuando lo he podido”*<sup>11</sup>.

Abundan las referencias en las que se refleja que existía algo superior a la riqueza en aquella escala de valores. Cuando en 1645 a Don Pedro de Ursúa y Arizmendi se le encargó que comandase la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias interinamente, por ausencia del titular, solicitó que se le expidiese título de Capitán General, *“para ser mejor obedecido”*. No aspiraba a aumentos de sueldo ni ninguna otra ventaja económica, sólo el título *“honrando con él mis canas y la calidad de mi persona, que siendo tan conocida, he llegado a este puesto por treinta años continuos de servicios, ascendiendo por los puestos de la milicia que me han sido decentes”*<sup>12</sup>.

Con más entusiasmo se expresaba Don Juan de Urbina en 1646: siempre se había portado *“gallardamente”* en los combates, premiándolo el rey con el puesto de Capitán General de la Armada de Barlovento *“que llena todo el ánimo más capaz”*<sup>13</sup>.

A veces los beneficios del honor se equiparaban a los del dinero contante y sonante. Eso por lo menos pensaba el donostiarra Francisco García Galán cuando en 1686 ofreció a la Corona una escuadra de cuatro fragatas y un barco luengo, tripulados con su gente y comandada por él mismo, para actuar como corsarios en aguas americanas. El Conde de Canalejas capituló con ellos, verbalmente, que se les otorgarían los títulos de General, Almirante, Gobernador y Sargento Mayor, imitando el prestigioso organigrama indiano, pero los representantes de la Junta de Guerra de Indias eran reacios a refrendar el acuerdo. El razonamiento de García Galán, en semejante circunstancia, conecta de lleno con los de Urbina y Ursúa: *“ya que vamos a perder las vidas en servicio de Su Majestad, tengamos la honra de esta graduación”*<sup>14</sup>.

10. Tomás de Larraspuru a S.M. A bordo de la Capitana Real de la Guardia de las Indias, 19 de noviembre de 1627. AGI Indiferente 1870. Resulta complicado resumir en tan poco espacio la hoja de servicios de Tomás de Larraspuru. Comenzó en Milán y en la Armada del Océano. En la de Indias arrancó de soldado, cabo de escuadra, sargento, alférez, Capitán de mar de diferentes navíos. En 1603 tuvo un serio encuentro con seis navíos ingleses; ocurrió lo mismo en 1605, cerca de la Dominica. Su cometido, con base en La Habana, consistía en limpiar aquellas aguas de enemigos. En 1608 ejerció de Almirante en la Armada que se envió a Nueva España. En 1610, en Larache. En 1611 se desplazó a La Habana *“a acabar el galeón que quedó allí comenzado de los de la Armada de Barlovento”*. En 1612 y 1613 es ya Almirante de la Flota de Nueva España. En 1615, Almirante de la Armada de la Guarda de las Indias. Y entre 1621 y 1631 realizó siete viajes como Capitán General (Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 8 de marzo de 1622. AGI Indiferente 1869 y otra de 11 de noviembre de 1632. AGI Indiferente 1871).

11. Tomás de Larraspuru a don Fernando Ruiz de Contreras. Azcoitia, 25 de septiembre de 1632. AGI Indiferente 2593.

12. Don Pedro de Ursúa y Arizmendi a S.M. La Carraca, 23 de marzo de 1645. AGI Indiferente 1874. En 1642, don Pedro de Ursúa presentaba veintinueve años de servicios. Capitán de los pataches de la Margarita, Capitán de infantería, Gobernador del tercio. Antes de 1638 ya era Almirante; en ese año se le hizo merced del generalato de la Nueva España, que ejerció en 1640. Realizó tareas de rescate de plata de navíos hundidos en la Barra de Sanlúcar y Matacumbe. En 1632 se halló al frente de la plaza de Cádiz. En 1633, en San Martín. Combatió y fue herido en las batallas de 1638, bajo las órdenes de don Carlos de Ibarra, contra los holandeses en aguas cubanas. En 1640 se hizo cargo, en Rosas, de la Almirantía de la Armada del Océano, por muerte de don Carlos de Ibarra. Era dueño de la Casa de Ursúa, en Navarra, y descendiente del conquistador don Pedro de Ursúa, asesinado por Lope de Aguirre. Servicios de don Pedro de Ursúa. 1642. AGI Indiferente 2589.

13. Don Juan de Urbina a Juan Bautista Sáenz Navarrete. Sanlúcar de Barrameda, 3 de junio de 1646. AGI Indiferente 2557.

14. Francisco García Galán a don Francisco de Amolaz. San Sebastián, 30 de abril de 1686. AGI Indiferente 2581.





Tomás de Larraspu (Azkoitia, 1582-1632) fue uno de los personajes más extraordinarios de la historia naval española. A su pericia náutica y militar hay que sumar sus conocimientos en construcción de buques. Fue sin duda uno de los más cualificados arquitectos navales de la Europa del siglo XVII. Retrato imaginario que perteneció a la Sociedad Económica Vascongada de los Amigos del País y formó parte de la Exposición Histórica Naval celebrada en San Sebastián en 1913.

Fidelidad indiscutida e indiscutible. Ni aun en la contrariedad se atisba ni el más mínimo detalle de rebeldía o desafección. Recurramos para ilustrar lo expuesto a dos de las figuras señeras de la historia naval española y universal, Don Carlos de Ibarra y Don Antonio de Oquendo. El primero de ellos, el eibarrés Ibarra, solicitó reiteradamente a su rey un título nobiliario en premio a sus servicios y los de sus antepasados. El Rey Poeta le otorgó, en 1632, un título italiano, muy devaluado respecto a los títulos de Castilla. Don Carlos renunció a él en sentidísima carta al Presidente del Consejo de Castilla:

*"Vuestra Señoría Ilustrísima me ha hecho merced de decirme como Su Majestad, Dios le guarde, me ha hecho merced de un título en Italia. La que yo tenía suplicada era de un título en Castilla en remuneración de tantos y tan honrados servicios como hicieron mi abuelo y dos hermanos suyos, en tiempos del Señor Emperador y del Señor Rey Don Felipe Segundo y de los muchos que continuaron mi padre y dos hermanos suyos y los de mi hermano y míos y tanta sangre derramada en su servicio y pues no he sido merecedor de esta merced, tampoco lo soy de la que ahora se ha servido Su Majestad hacerme, y así suplico a V.S.I. se sirva de representar a Su Majestad estas razones para que me tenga por excusado de aceptar esta merced"*<sup>15</sup>.

Recibió satisfacción Don Carlos de Ibarra en 1639, muy poco antes de morir, cuando Felipe IV le otorgó el título de Marqués de Caracena y Vizconde de Centenera.

Don Antonio de Oquendo, el marino español de más prestigio del siglo XVII, perdió en 1623 dos galeones cargados de plata, con el mar en calma, pereciendo en el accidente mucha gente. Las causas, la falta de carena. A la vuelta a España fue encarcelado y sometido a la pertinente investigación y juicio. De resultas de aquella, se sacó en consecuencia que poca culpa tuvo el vasco en el desastre. La propia Junta de Guerra de Indias sometía a la voluntad del rey la posibilidad de no publicar la sentencia, atendiendo a que Don Antonio

*"ha padecido mucho en la persona y en la hacienda y en su reputación y crédito sin culpa ninguna, habiendo cumplido con las obligaciones de su cargo como debía y podía, aunque el viaje y sucesos de él fue de muchos trabajos y daños, como Dios se sirvió de ordenarlo. Y porque en el ánimo y clemencia de Vuestra*

15. Don Carlos de Ibarra al Presidente del Consejo de Castilla. Madrid, 19 de octubre de 1632. AGI Indiferente 1871. Don Carlos de Ibarra realizó, entre 1630 y 1638, siete viajes a Tierra Firme, tres como Almirante y cuatro como General. Comienzan sus servicios en 1613, cuando trocó la merced real de una Compañía de infantería que debía pasar a Italia por otra de la Armada del Océano, "por haber más ocasiones de servir en ella". Luego se halló en la Mámora. En 1615 lo encontramos de Almirante de la escuadra de Cantabria. En 1617 ya navegó como Almirante de la Flota de Nueva España. Retornó a la Armada del Océano a petición propia, distinguiéndose en los combates a las órdenes de don Fadrique de Toledo. En 1624 alcanzó el generalato del convoy novohispano. (Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 15 de enero de 1629. AGI Indiferente 2567).

*Majestad no pierda Don Antonio lo que por sus servicios tenía ganado, se halla la Junta con obligación en consecuencia, de representarlo así a Vuestra Majestad*<sup>16</sup>.

El monarca fue inmisericorde cuando, lacónicamente, anotó al margen de la consulta: *“Publíquese la sentencia”*<sup>17</sup>.

Sin embargo, el crédito y la reputación de Oquendo salieron incólumes. En 1632, y a pesar de los difíciles tiempos que se vivían en la Carrera de Indias después de la espantada de Benavides Bazán en Matanzas, cuatro años antes, el rey confiaba ciegamente en su General de San Sebastián hasta el punto de que no se le proporcionaron las reglamentarias instrucciones al partir con rumbo al Nuevo Mundo *“remitiéndolo a vuestra prudencia, pues como tan experimentado y gran marinero elegireis lo mejor y que más conviniere a mi servicio”*<sup>18</sup>.

Otra vertiente a resaltar, aunque algo se ha dicho en páginas precedentes, es la del protagonismo de los Generales y Almirantes de la Carrera de Indias en la Arquitectura naval. Oquendo, Ibarra, Larraspuru, Echazarreta, los Echeverri, aparte de excelentes soldados y marinos, presentaban la credencial de conocer, perfectamente, los secretos del diseño y fábrica de un navío. Larraspuru es uno de los más cualificados arquitectos navales de la Europa del Siglo XVII, aunque su autoridad se silencie por ignorancia. Estamos ante la técnica aprendida a pie de astillero y en el transcurso de los viajes transoceánicos. Contaron sus diseños con el reconocimiento de los contemporáneos. Lo mismo podría decirse de Don Antonio de Oquendo. Es esta la faceta, la de las aportaciones de los generales y Almirantes españoles de los siglos XVI y XVII a la tecnología naval, olvidada, en el mejor de los casos, y silenciada por la historiografía extranjera, en el peor y habitual. Aún está por hacerse un estudio, aunque sólo sea por aproximación, sobre cuestión tan interesante y determinante.

Lo mismo podría decirse de los hombres de mar –Generales, Almirantes y Capitanes de galeones– procedentes de País Vasco. Todavía aguardan en los archivos las apasionantes trayectorias vitales de Antonio de Oquendo, Carlos de Ibarra, Miguel de Echazarreta, Manuel Serrano de Rivera, Roque Centeno y Ordóñez (natural de Calatayud, pero de familia navarra), Sancho de Urdanibia, Pedro de Ursúa, Cebrián de Lizarazu, los Echeverri, Tomás de Larraspuru, los Vallecillas (montañeses, pero dentro del círculo cantábrico), Juan Bitrián y Beaumont, Diego de Egués y Beaumont, Alonso de Múxica, Juan de Irárraga, Andrés de Aristizábal, Antonio de Isasi Idiáquez, Martín de Orbea, Juan López de Echaburu, Diego de Urrutia, Diego Porter Casanate, Domingo Diego (en la misma situación que los Vallecillas), Juan de Arizmendi, Lucas de Berroa, Tomás de Mundaca, etc.

---

16. Consulta de la Junta de Guerra de Indias de 21 de junio de 1625. AGI Indiferente 1869. Pocos estudios tenemos sobre una figura tan relevante como don Antonio de Oquendo. Puede servir, como una aproximación la obra de Rafael ESTRADA: *El Almirante don Antonio de Oquendo*, Espasa-Calpe, Madrid, 1943.

17. *Ibidem*.

18. R.C. para don Antonio de Oquendo. Madrid, 30 de junio de 1632. AGI Indiferente 2499, lib.15, fol.104.