

## GAZTAÑETA Y LA CONSTRUCCIÓN NAVAL DEL SIGLO XVIII

El siglo XVIII español contempló transformaciones muy importantes de los sistemas constructivos navales que cambiaron en varios momentos, dando lugar a buques muy distintos con pocos años de diferencia.

A partir de la llegada de la Casa de Borbón al trono de España (1700), se hizo sentir la imperiosa necesidad de realizar un gran esfuerzo en la construcción naval, la industria militar y los recursos económicos que permitiesen sostener la renovada política expansiva en el Mediterráneo, Atlántico y Pacífico.

En lo que respecta a Construcción Naval, la herencia recibida por el primer Borbón se limitaba a los astilleros de Orio, Guarnizo y Pasajes, en el Cantábrico, y los de Barcelona, San Feliú, Arenys, Mataró y Sitges, en el Mediterráneo

Como consecuencia de la creación de los Departamentos Marítimos de El Ferrol, Cádiz y Cartagena, se establecieron en sus cabeceras arsenales para la construcción de todo tipo de navíos a mediados del reinado de Felipe V. Mientras no se terminó la construcción de estos astilleros, Guarnizo continuó en plena producción hasta 1732 en que decayó, activándose de nuevo entre 1745 y 1768 debido a las necesidades urgentes de la Armada.

La figura más destacada en la construcción naval española durante el primer tercio del siglo XVIII fue Antonio de Gaztañeta.

### José Antonio de Gaztañeta e Iturribalzaga

(Motrico, 1656-Madrid, 1728)

Aunque fue un destacado marino y militar, destacó principalmente por su gran aportación a la construcción naval en España, siendo un innovador en este campo. Modificó las medidas y traza de los navíos de combate de la Armada española, que pasaron a ser más largos.



Nació en una familia vinculada, por tradición, al mar; su padre, Francisco de Gaztañeta, era un marino de la carrera de Indias. A los 12 años embarcó por primera vez en un galeón rumbo a las Indias y en 1684, con 28 años de edad, había completado ya once viajes de ida y vuelta a América sirviendo en la Flota de Indias. Ese año ingresó en la Armada del Mar Océano, encargándose del trazado y dirección de las derrotas, y tras dos años obtuvo el título de Piloto Mayor con el empleo de capitán de mar.

A partir de 1691 se establece en Cádiz y es ascendido a Almirante. En esta época escribió *Norte de la Navegación hallado por el Cuadrante de Reducción*, publicada en Sevilla en 1696; en esta obra estudió las posibilidades prácticas del cuadrante.

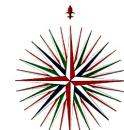
En 1702, año en que estalla la Guerra de Sucesión española que se prolongará hasta 1713, fue nombrado superintendente de los astilleros de Cantabria.

Escribió tres tratados fundamentales sobre construcción naval:

- *Arte de fabricar reales* (1688)
- *Proporción de las medidas arregladas a la construcción de un bajel de guerra de setenta codos de quilla* (1712)
- *Proporciones de las medidas más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas* (1720) que aplicada por Real Orden sirvió de pauta para la construcción naval hasta 1752.

Estas tres obras y la práctica que desarrolló en los astilleros cántabros y vascos durante muchos años, permitieron racionalizar la fabricación de navíos en los astilleros y sentaron las bases de la construcción naval española a lo largo del XVIII.

La mejor descripción del sistema de Gaztañeta se puede apreciar en el *Diccionario de arquitectura naval* que, de 1719 a 1756, redactó Juan José Navarro, Marqués de la Victoria.



CÁTEDRA DE HISTORIA NAVAL

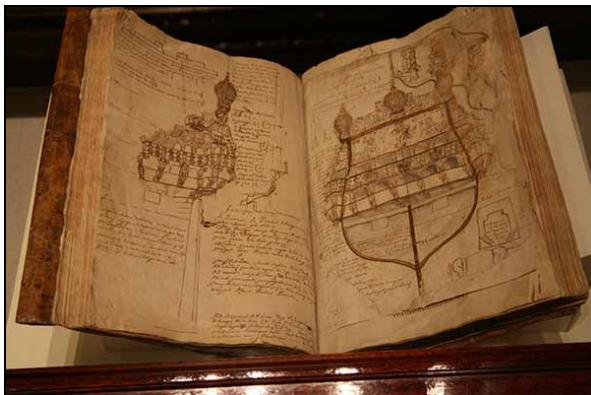
**ARTE DE FABRICAR REALES**  
*Antonio Gaztañeta, 1688*  
AMN-1280

*Arte de fabricar reales* desvela aspectos inéditos sobre la evolución de la construcción naval española posterior al Descubrimiento.

**Los REALES eran el nombre que recibían los navíos que arbolaban el pabellón real**

No es un libro aunque, como indica su prólogo, tuvo vocación de llegar a serlo, sino un manuscrito compuesto por pliegos encuadrados con cubiertas de pergamino y con la estructura de un cuaderno de apuntes. No está bien redactado y está incompleto como delatan la gran cantidad de epígrafes de su índice que se corresponden con páginas en blanco. Pero, pese a sus defectos, es una obra clave para comprender como se construían los galeones españoles en el S. XVII.

Son los toscos apuntes de un aprendiz de constructor de buques, Gaztañeta, estudiante de lujo que, con el tiempo, terminaría siendo responsable de la evolución del *galeón español* del S. XVII al *navío* de principios del S. XVIII.



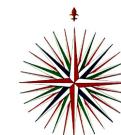
El manuscrito, fechado en 1688, recoge anotaciones referentes a la construcción de varios barcos, entre los que destacan la *Capitana* y la *Almiranta Reales* de la Armada del Mar Océano, haciendo también referencia al *galeón San Francisco*, que fue construido para la Carrera de la Plata.

Gaztañeta aprovecha la oportunidad de que estos galeones se estuvieran construyendo en el arsenal existente en la ría de Santoña, hecho que le permite realizar un seguimiento simultáneo de ambas construcciones.



El manuscrito se distribuye en capítulos que se corresponden con etapas sucesivas en la construcción del buque. Las últimas páginas son relevantes para asegurar su carácter de cuaderno de notas personal, ya que recogen desde canciones a recetas de cocina; notas curiosas de la época, cuyo valor es el de reflejar aspectos de la vida de un astillero del S. XVII.

Realizado por: Dra. Carmen Torres López. Órgano de Historia y Cultura Naval.  
Subsistema Archivístico de la Armada



CÁTEDRA DE HISTORIA NAVAL