

vegaban hasta llegar al mar de las Antillas; allí se dividían dirigiéndose la flota de *Tierra Firme* de Santo Domingo a Cartagena y Porto Belo, recogiendo los encargos de Chile y Perú y pasaba a La Habana, donde se reunía con la de *Nueva España*, que ya había visitado Puerto Rico, Santo Domingo y Veracruz. Desembocaban en el Canal de Bahama y en las inmediaciones de las Azores eran esperadas por las naves de la armada encargada de la guarda de la carrera de Indias" (1).

A mediados del siglo XVI abundaban los buques que hacían este comercio. Cita Altamira varios testimonios de ello. El de un escritor veneciano que dice salían de Sevilla en 1557 unos 100 buques; otro habla solamente de 60 ó 70 anuales. A Méjico se calcula que de 1521 a 1536 llegaron (sin contar las expediciones guerreras) de 25 a 30 buques. En los últimos años del siglo XVI sólo llegaron a Veracruz 11 flotas, y en el siglo XVII, 66. El número de buques era variable. Según el embajador veneciano Donato, en 1537 llegaban a 30, más los de escolta; un viajero de 1582 menciona 37; otro de 1625, 33 y 8 vagones de escolta... Generalmente se tardaba en el viaje a Nueva España dos meses y medio; de Panamá a Lima (flota del Pacífico) se empleaban otros dos meses, y lo mismo de Lima a Chile (2).

El sistema de las flotas lo reglamentaron unas Ordenanzas de 1561, pero en la práctica ofrecía alguna irregularidad. Además, los mismos buques de guerra y los avisos, que tenían por misión llevar el correo oficial, conducían también algunas mercancías. El comercio evitaba la reglamentación de las flotas en lo posible, haciendo alguna expedición aislada sin autorización. Con las Filipinas empezó a ser libre el comercio, pero también fué reglamentado encomendándolo a la *Nao de la China*, que invertía al principio de cinco a seis meses en el viaje (3).

Las naves se modifican al comenzar el siglo XVI, especializándose ya para la aplicación guerrera.

Al dictarse las Ordenanzas de Burgos de 1511 disponiendo que la mitad de las sacas de lana y otras mercaderías de la lana que se exportasen por los puertos, desde Fuenterrabía hasta La Coruña, se habían de cargar en naves de porte de 200 toneles y la totalidad de las navegadas a Levante, el Señorío de Vizcaya se opuso y siguió fabricando embarcaciones menores, sorteando las órdenes sobre este punto (4).

Sin embargo, se anota como muy frecuentes naves de 200 toneles en adelante, en documentos de Bilbao de 1538; de 300 y 350, en 1564. Tomé Cano menciona que, hacia 1580, pasaban a Terranova más de 200 naves de Vizcaya.

De 1558 a 1576 se registran en la ría de Bilbao varias embarcaciones de 400, 500 y hasta 750 toneladas.

La industria naval a partir de esta época llega a un gran apogeo. Adquiere fama la fabricación de hierros, de anclas, jarcias, cables y todas clases de armas, y los astilleros del Señorío de Vizcaya trabajan constantemente en naves y fustas con destino a particulares, contribuyendo en gran escala a las Armadas reales, difundiendo su fama de excelentes constructores.

En 1615 se inició el establecimiento del Arsenal de Zorroza, absorbiendo esta factoría la totalidad de las construcciones de naves de guerra, galeones, correos y avisos de Indias (1).

Durante el reinado de Felipe II se forman juntas de peritos entendidos en construcciones navales en Guipúzcoa, Vizcaya, Santander y Sevilla. Las galeras españolas de esta época—dice Baüer—superaron en las jornadas de la Liga a las de los turcos, argelinos, venecianos y genoveses, adoptándose los remos llamados de *galocha* (2).

Las embarcaciones de carga que al finalizar el siglo XV navegaban regularmente desde las costas vizcaínas a los puertos mayores del Norte, alcanzaban ya un porte mayor, superando a 1.000 toneladas las unidades para combate y para las flotas mercantiles enviadas a las Indias; en el siglo XVI aún aumentaron.

En el año 1571 existían en España 276 navíos, que sumaban 6.942 toneladas los menores de 100 y 28.361 los que excedían de ese tonelaje (3).

Altamira da la cifra del 1.000 naves de alto bordo existentes en España en 1580. De ellas—dice—unas 400 eran vizcaínas, montañesas, asturianas y gallegas, que iban a la pesca de Terranova o transportaban mercancías a Flandes, Francia e Inglaterra,

(1) En los comienzos del XVIII, el arsenal de Zorroza se encontraba en un estado lastimoso; las guerras, las empresas ruinosas, la competencia de ingleses y holandeses, el fomento de los astilleros de Punteles, Pasajes y Barcelona, y la creación de las factorías de la Carraca, de Ferrol y de Cartagena por el marqués de la Ensenada acabaron casi con la industria en Zorroza.

(2) Felipe II ponía sumo interés en que no embarcasen forzados extranjeros en las galeras que iban a América, para que al volver a sus tierras estando prácticos en la ruta no sirvieran a corsarios. Pueden verse varias resoluciones del rey en la repetida obra de Baüer.

(3) "Colección Navarrete", t. XX, núm. 9; citado por Fernández Duro, t. II, "La Armada española", p. 456.

(1) Baüer: Ob. cit., p. 195.

(2) Altamira: Ob. cit., II, páginas 523 y 524.

(3) Baüer: Ob. cit., p. 85, nota.

(4) Guiard: Ob. cit., p. 43.