

ANTONIO DE GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA (1656-1728) NOTAS BIOGRÁFICAS INÉDITAS

GABRIEL PINTOS, ITSASO IBÁÑEZ
Universidad del País Vasco

Resumen

En las biografías publicadas de Antonio de Gaztañeta, normalmente se resalta su figura científica y la de marino de guerra. La información sobre los inicios de su carrera como piloto, hasta que en 1684 es nombrado piloto de la Armada Real, es escasa e incompleta. Se ha comprobado además que, en general, esa información está pautada por los datos autobiográficos referidos por Gaztañeta en sus obras. En este artículo, damos unos apuntes biográficos inéditos de la primera etapa de Gaztañeta, en concreto, de su formación como marino mercante vinculado a la Carrera de Indias. Para ello, se ha tomado como base fundamental el expediente de su examen para la obtención del grado de Piloto de la Provincia de Nueva España, que se conserva en el Archivo General de Indias.

Abstract

Antonio de Gaztañeta's biographers usually highlight his scientific figure and that of an officer of the Spanish Navy. The information about the beginning of his activity as a seafarer in commercial vessels is rather scarce as well as incomplete. It has also been verified that, generally speaking, this information is ruled by the autobiographical data referred by Gaztañeta in his works. In this paper, we give some unpublished biographical notes of Gaztañeta's early days, in particular, those of his training as a merchant seaman linked to the *Carrera de Indias*. In so doing, the records of his examination to obtain the degree of *Piloto de la Provincia de Nueva España*, preserved in the *Archivo General de Indias*, turned out to be essential.

Palabras clave: Antonio de Gaztañeta, Piloto, Piloto Mayor, Casa de la Contratación, Sevilla, Carrera de Indias, Cátedra de Cosmografía, Navegación, Enseñanzas náuticas, Armada, Siglo XVII.

Key words: Antonio de Gaztañeta, Piloto, Piloto Major, Casa de la Contratación, Carrera de Indias, Seville, Cosmography, Navigation, Nautical studies, Navy, 17th Century.

Recibido el 11 de junio de 2018 — Aceptado el 8 de octubre de 2018

1. INTRODUCCIÓN

Este artículo surge dentro del marco de la investigación que estamos realizando sobre la formación de los pilotos en la Edad Moderna, al tratar de establecer el periodo de vigencia que tuvo la Real Cédula de 25 de febrero de 1568, por la que se fijaba la obligatoriedad de oír la lectura de la Cátedra de Cosmografía de la Casa de Contratación de Sevilla durante dos meses, contando las fiestas, como paso previo a la realización del examen de Piloto de la Carrera de Indias¹. En el proceso de revisión de la literatura, nos encontramos con disparidad de criterios², lo que nos hizo acudir a las fuentes directas para aclarar este extremo, focalizando la búsqueda en los expedientes de exámenes de pilotos entre 1600 y 1717³, fecha en que la Casa de Contratación es trasladada a Cádiz, desapareciendo de esta institución la enseñanza de la náutica.

En esta búsqueda, localizamos el título de Piloto de la Carrera de Indias de Antonio de Gaztañeta e Iturrizbalzaga (1656-1728), fechado en 1679⁴, hecho que nos extrañó, al no ser un documento estudiado hasta la fecha, además de ser un dato no aportado por Gaztañeta que describió su formación náutica omitiendo su formación académica reglada, y enfatizando su larga experiencia en la mar⁵, pero sin mencionar su condición primera de piloto examinado en 1679, cuando fue certificado como Piloto de Nueva España⁶ por el Piloto Mayor de la Contratación, Juan Cruzado de la Cruz y Mesa, tras haber oído durante dos meses la lectura de la Cátedra de Cosmografía y Navegación en la Casa de la Contratación de Sevilla.

La localización del título de piloto de Gaztañeta obliga a realizar una revisión de la biografía de este ilustre marino, que llegó a merecer el grado de Almirante de la Armada, pero que trascendió, sobre todo, como constructor naval, materia sobre la que dejó escritas varias obras entre las que destacan su *Arte de fabricar Reales* [GAZTAÑETA, 1992] y *Proporciones de las medidas mas esempciales para la fabrica de navios, y fragatas de guerra* [GAZTAÑETA, 1720]. Las innovaciones que introdujo en la construcción de naves le proporcionaron una notable influencia en este campo, que se prolongó a lo largo del siglo XVIII, extendiéndose también a otros países como Holanda o Inglaterra. Su figura ha sido ensalzada por todos los historiadores de la náutica⁷, como Fernández Duro, quien destacó que “era hombre más de ciencia que de milicia, sin dejar de ser marinero” [FERNÁNDEZ DURO, 1900, p. 147], o López Piñero [1979, p. 455], quien lo considera un *novatore*, miembro de un distinguido y minoritario grupo de científicos y pensadores de finales del siglo XVII que iniciaron en España el proceso de modernización de la ciencia y la técnica, preludeo del movimiento ilustrado del siglo XVIII.

El expediente de examen de Piloto de la Carrera de Indias de Gaztañeta es una unidad documental de 26 hojas, compuesta de los autos del procedimiento, desde la solicitud de examen hasta la expedición del título. Resulta, por ello, una fuente de información fundamental para conocer aspectos relacionados con su formación náutica y sus primeros viajes, así como el procedimiento seguido para la obtención del título de Piloto.



Figura 1. Retrato de Antonio de Gaztañeta e Iturribalzaga (1656-1728).
Fuente: Biblioteca Nacional de España.

A la luz de este expediente, se han revisado los datos biográficos de la primera etapa de Gaztañeta recogidos por Fernández de Navarrete [1846], Pavía [1873, II, p. 3-6], Fernández Duro [1880], ERVITI Y AZPIAZU [1992], APESTEGUI [1992] y SENDAGORTA [2014, p. 249-258], así como los anotados por el propio Gaztañeta en algunas de sus obras técnicas [GAZTAÑETA, 1692 y 1720], en las que aporta datos autobiográficos en relación a su formación teórica y práctica, que consideramos de gran interés por tratarse de un testimonio directo que pudo muy bien haber pautado el contenido de sus biografías posteriores.

2. REQUISITOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE PILOTO

El piloto era –lo es ahora también– el técnico de la navegación. En 1587, Diego GARCÍA DE PALACIO [1587, fo.151] lo definía como “el que tiene a su cargo el gobierno del navío, desde que se hace a la vela para algún viaje, hasta que surge, y en eso le obedecen todos los marineros”.

Hoy en día, asociamos al piloto con las flotas de comercio o marina mercante, que también se denominaron ‘flotas particulares’. Sin embargo, en estos primeros tiempos, no había una distinción clara entre buques de guerra y mercantes⁸. Del

mismo modo, en los buques de la Armada convivían civiles y militares. En estos, la navegación estaba normalmente a cargo de los pilotos, personal civil, cuyo trabajo fundamental consistía en hacerse cargo del timón y ‘echar el punto’.

El tráfico que acaparó más recursos fue la Carrera de Indias, aunque se mantuvieron las rutas comerciales puramente mercantes como el comercio marítimo mediterráneo o el comercio marítimo con Europa del Norte, así como el comercio transpacífico entre Filipinas y Nueva España [ARROYO, 2001, pp. 111-115]. El control del comercio y la navegación con las Indias estuvo en manos de la Casa de Contratación, desde su fundación por los Reyes Católicos, en 1503⁹, hasta 1778, año en que Carlos III promulgó el Reglamento de libre comercio con los puertos americanos¹⁰.

En 1508, se instituyó el puesto de Piloto Mayor en la Casa de Contratación de Sevilla para examinar y graduar a los pilotos y censurar las cartas e instrumentos necesarios para la navegación¹¹. Con esta medida, se pretendía poner fin a las frecuentes pérdidas de buques en los viajes a América, atribuidas a la falta de formación de los pilotos, prohibiendo navegar como tales a quienes no hubieran sido examinados por el Piloto Mayor. Esto significó el inicio de la regulación de la profesión de estos técnicos de la navegación. Desde ese momento, para poder realizar los viajes oceánicos fue requisito indispensable obtener el título de Piloto de la Carrera de Indias, que lograban tras ser “instruidos en el cuadrante y el astrolabio” y ser examinados por el Piloto Mayor de la Contratación. No obstante, en caso de que faltasen pilotos examinados, el Piloto Mayor tendría licencia para habilitar temporalmente a los aspirantes más hábiles, aunque no hubieran completado su formación¹². Los pilotos quedaban ligados a la Casa de Contratación por contrato por el que se comprometían a la confidencialidad de rutas, cartografía y conocimientos de navegación, así como a la recopilación de datos náuticos en sus viajes. Antes de partir, estaban obligados a mostrar sus cartas, instrumentos (astrolabio y agujas) y regimientos de navegación para recibir el visto bueno del Piloto Mayor de la Contratación¹³.

A la figura del Piloto Mayor se unieron otras, como la del Catedrático de Cosmografía y Navegación, en 1552¹⁴, a cuyo cargo quedaría en adelante la instrucción de los pilotos. En principio, al crearse esta cátedra, se estableció que los aspirantes debían atender durante un año las clases del catedrático como requisito previo al examen para la obtención del título. Sin embargo, la perseverante escasez de pilotos llevó a disminuir esta exigencia, quedando este período limitado a tres meses por Real Cédula de 3 de junio de 1555. Posteriormente, por Real Cédula de 6 de octubre de 1567, el tiempo de oír la Cátedra se redujo a dos meses. Y, a partir del 25 de febrero de 1568, en estos dos meses se contarían incluso las fiestas que en ellos hubiere¹⁵.

No obstante, la condición de haber oído la Cátedra el tiempo establecido antes de ser examinado no siempre se llevó rigurosamente a la práctica. En ocasiones, nos recuerda Pulido Rubio [1950, p. 82], se autorizó a examinar a personas que no habían

asistido a las clases, en atención a los conocimientos que durante largos años de navegación habían adquirido¹⁶.

Además de oír dos meses la Cátedra de Cosmografía y Navegación¹⁷, los aspirantes debían cumplir otros requisitos que quedaron fijados en las *Ordenanzas Reales de la Casa de la Contratación de Sevilla*¹⁸. En ellas también se daban las instrucciones precisas que debían observarse en los exámenes de pilotos y que extractamos a continuación.

El candidato a examen debía ser natural del Reino, mayor de 24 años de edad y de buenas costumbres. Debía haber navegado a las Indias como mínimo durante seis años, presentando cuatro testigos, de los cuales como mínimo dos debían ser pilotos con los que debía haber navegado y con disposición de encomendarle su barco en caso de necesidad¹⁹. Aunque tuviera la experiencia que las ordenanzas prevenían, antes de ser examinado debía aprender primero todas las reglas y arte de navegar, con el uso de los instrumentos necesarios al oficio de piloto, para que fuera así experto no solo en la práctica, sino también en la teórica²⁰. Las pruebas de suficiencia y naturaleza debían hacerse con antelación, ante el escribano de la Casa y en presencia del Piloto Mayor, y su resultado debía leerse a los cosmógrafos y pilotos el día del examen²¹.

El examen debía celebrarse dentro de la Casa de la Contratación de Sevilla. El tribunal estaría formado por el Piloto Mayor, dos cosmógrafos de la Casa y los pilotos presentes en la ciudad, cuyo número no debía ser inferior a seis²². El Piloto Mayor se situaría en el centro, el cosmógrafo más antiguo a su derecha, el más joven a su izquierda y los demás pilotos por orden de antigüedad²³. El Piloto Mayor y los cosmógrafos podían hacer el número de preguntas que considerasen oportuno, mientras que los pilotos sólo podrían realizar tres²⁴. Se preguntaba al candidato sobre “carta, y punto, y en la altura del Sol y Norte”, así como sobre el uso del astrolabio, el cuadrante y la ballestilla, instrumentos que siempre debían estar presentes durante el examen²⁵. En el examen de pilotos, el Piloto Mayor y los cosmógrafos votaban por haba y altramuz, si salían más habas que altramuces el piloto resultaba aprobado y reprobado en caso contrario, o de empate²⁶. A quien aprobaba se le expedía el título correspondiente, con especificación de cómo fue examinado²⁷.

3. AUTOS DEL EXPEDIENTE DEL EXAMEN DE PILOTO DE ANTONIO DE GAZTAÑETA

El expediente del examen de piloto de Gaztañeta²⁸, fuente principal de la que procede la información aquí reseñada, reúne, como era habitual, todos los documentos y escritos que recogen las actuaciones del procedimiento.

Por él sabemos que Antonio de Gaztañeta presentó la solicitud para examinarse de piloto el 20 de junio de 1679 (Figura 2). En la misma, se declaraba vecino de Mo-

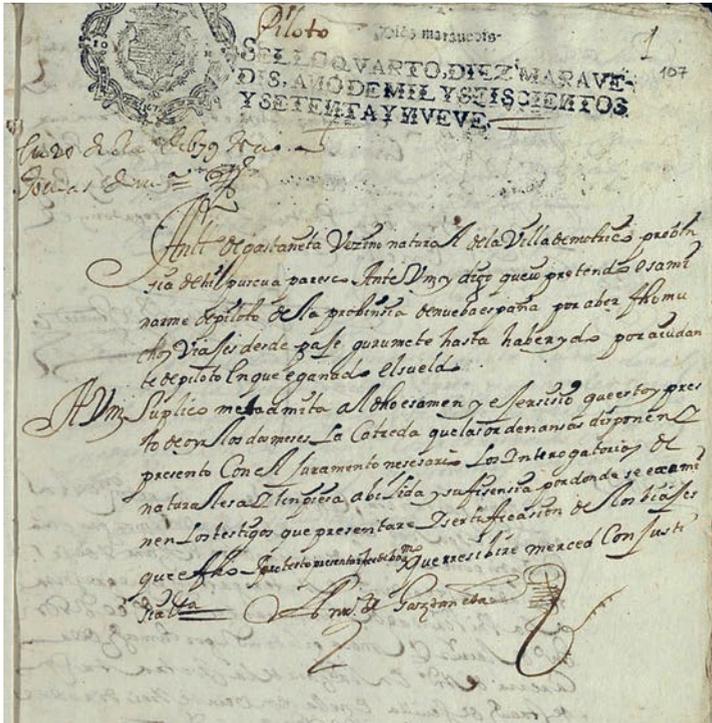


Figura 2. Solicitud de Antonio de Gaztañeta para ser examinado de Piloto de la Provincia de Nueva España.
Fuente: AGI, Contratación, 5782, N. 34.

trico, provincia de Guipúzcoa, y aspirante a ser examinado de Piloto de la Provincia de Nueva España, por haber realizado muchos viajes, en calidad de paje, grumete y, ‘por accidente’, hasta de piloto ganando sueldo. Por ello, pide que se le admita al examen, señalando su disposición a oír la Cátedra de Cosmografía y Navegación. En esta carta manuscrita se observa, al igual que apreció Apestegui [1992, p. 63] al examinar su manuscrito *Arte de Fabricar Reales*, que la letra de Gaztañeta es “menuda y culta, si se prescinde de la ortografía y de la peculiar sintaxis”.

Junto con la solicitud, Gaztañeta aportaba la declaración correspondiente a las pruebas de naturaleza y limpieza, habilidad y suficiencia, así como un certificado de bautismo, firmado por Juan Bautista de Aranzamendi, vicario perpetuo de la iglesia parroquial de Motrico, en el que se hacía constar que había sido bautizado el 12 de agosto de 1650 (Figura 3).

Esto último llamó nuestra atención, ya que discrepaba de la fecha señalada por sus biógrafos: 11 de agosto de 1656. ¿Se equivocaban Fernández de Navarrete, Fernández Duro y los demás? ¿Cometió alguna negligencia el vicario? Cotejado el dato

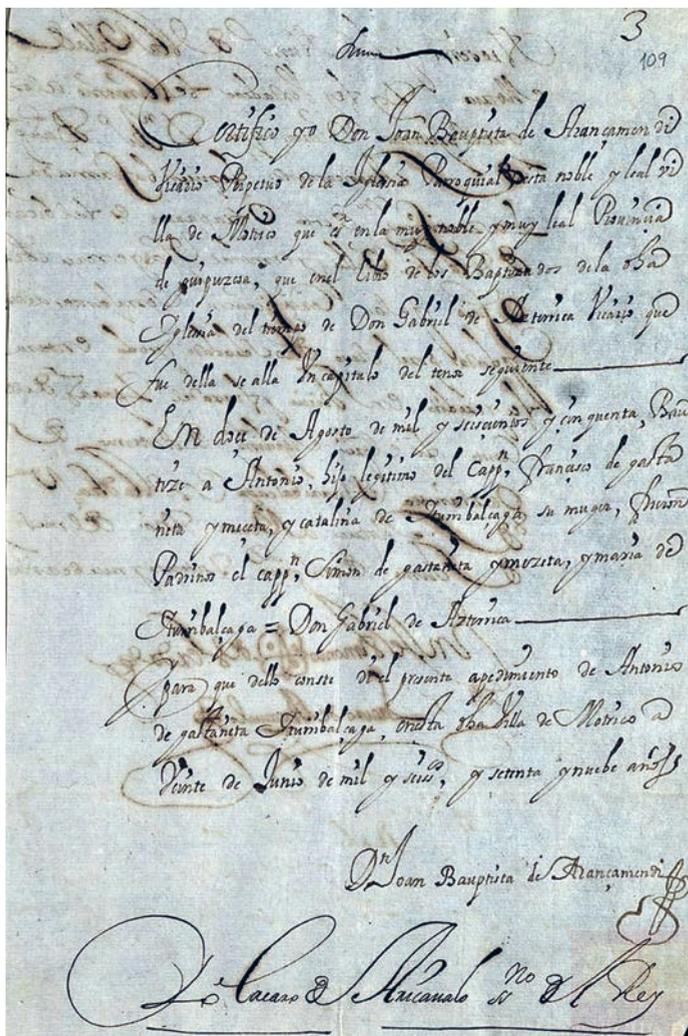


Figura 3. Certificado de bautismo que Antonio de Gaztañeta aporta junto con su solicitud de examen de Piloto de la Provincia de Nueva España. Fuente: AGI, Contratación, 5782, N. 34.

con la fe de bautismo conservada en el Archivo Histórico Diocesano de San Sebastián, corroboramos que, efectivamente, Antonio Gastañeta Yturribalzaga fue bautizado en Motrico, en la Parroquia de Nuestra Señora de la Asunción, el 11 de agosto de 1656. Entonces, el vicario ¿no había comprobado el dato en el libro parroquial de bautismos? ¿había prevaricado? o, incluso, ¿habría falsificado el propio Gaztañeta su certificado de bautismo? ¿por qué? Lo cierto es que la literalidad del certificado de

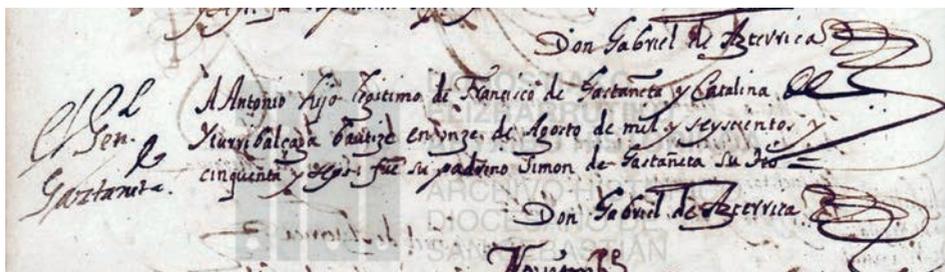


Figura 4. Asiento en el libro parroquial de Nuestra Señora de la Asunción de Motrico sobre el bautismo de Antonio de Gaztañeta.

Fuente: AHDSS, DEAH/F06.122//2615/003-01 (f.88v, nºB,1656-08-11).

bautismo aportado por Gaztañeta junto a su solicitud (Figura 3), no se corresponde con lo anotado en el libro parroquial de Nuestra Señora de la Asunción de Motrico (Figura 4). El dato no es baladí si se recuerda que uno de los requisitos para graduarse como piloto en esa época era tener 24 años de edad, que Gaztañeta no cumpliría hasta agosto de 1680.

Este hecho, por extensión, podría también llevar a dudar de la veracidad de los viajes a Indias declarados por Gaztañeta, que, según las ordenanzas, debían haberse realizado al menos durante seis años. Para verificar este extremo, el candidato únicamente debía presentar 4 testigos, de ellos 2 pilotos con los que hubiera navegado, que estuvieran dispuestos a confirmarlo durante los interrogatorios correspondientes a las pruebas de suficiencia y habilidad.

Volviendo al expediente de piloto de Gaztañeta, el Piloto Mayor de la Casa de Contratación de Indias, Juan Cruzado de la Cruz y Mesa, recibió la documentación y, con fecha 26 de junio de 1679, dio la autorización para que oyese dos meses la Cátedra de Cosmografía y Navegación, dando asimismo traslado de esta petición para que se iniciasen los interrogatorios correspondientes a las mencionadas pruebas de naturaleza y limpieza, habilidad y suficiencia.

El 2 de septiembre de 1679, Alonso Bacas y Montoya, catedrático de Cosmografía de la Contratación, firmó que Antonio de Gaztañeta había oído dos meses su Cátedra. Tras lo cual, Gaztañeta solicitó ser examinado.

En los interrogatorios a los testigos sobre la habilidad y suficiencia de Gaztañeta se les preguntaba primero si lo conocían. En segundo lugar, si sabían que hubiera hecho muchos viajes en la Carrera de Indias y, en particular, a la provincia de Nueva España. Luego, se les preguntaba si sabían si Gaztañeta había servido en diferentes navíos, ocupando plaza de paje, grumete, marinero y de piloto acompañado²⁹ ganando sueldo. En cuarto lugar, se preguntaba precisamente por los viajes como piloto acompañado, en particular, por el viaje realizado el año 1672 en la nao de aviso *Nuestra Señora de la*

Asunción que se despachó de Veracruz hacia Pasajes; y por el realizado en 1674 en el galeón *Señora de la Soledad* desde Pasajes a la bahía de Cádiz. Se preguntaba también si siempre lo habían visto usar con acierto los instrumentos del piloto: aguja, astrolabio y ballestilla. Por último, se pedía a los testigos que dijeran si, en caso de disponer de un navío que tuviera que navegar a Nueva España, por su conocimiento de la habilidad y suficiencia del candidato se lo confiarían como piloto principal.

El día 25 de septiembre de 1679, después de cumplimentar todos los requisitos exigidos por las ordenanzas de la Casa de Contratación y aprobar el examen reglamentario el día 23 del mismo mes, Juan Cruzado de la Cruz y Mesa, Piloto Mayor de la Carrera de las Indias en la Casa de la Contratación de la ciudad de Sevilla, dio el grado de piloto a Antonio de Gaztañeta, quien quedaba así facultado para poder navegar como piloto principal de naos de Flotas y Armadas de la Carrera de Indias de la provincia de Nueva España (v. Apéndice).

4. REFERENCIAS AUTOBIOGRÁFICAS Y BIOGRÁFICAS

Para revisar las referencias autobiográficas, analizamos dos obras de Antonio de Gaztañeta: el *Norte de la Navegación* [GAZTAÑETA, 1692] y las *Proporciones de las medidas mas esempciales* [GAZTAÑETA, 1720].

En las portadas del *Norte de la Navegación* (Figura 5), Gaztañeta se presenta con su grado de Capitán³⁰ y el cargo que ostentaba en ese momento: Piloto Mayor de la Real Armada del Mar Océano. Sabemos por Veitia Linage que para este tipo de puestos se nombraba, de entre los pilotos examinados para la Carrera de Indias, a aquellos que “sobresaliendo en su facultad, son premiados ascendiendo a los puestos de Pilotos mayores de las Armadas, y Flotas, [...] aviendo llegado algunos a la de Capitanes de infantería de mar, y guerra, y Almirantes” [VEITIA LINAGE, 1672, Lib. II. Cap. XII, pp. 147- 152]. Se trataba pues del cargo más alto al que podía aspirar un piloto particular, que, además, podía ser una pasarela para acceder a los grados superiores de la Armada³¹. La persona que ocupaba el cargo era nombrada por el Rey, a propuesta del presidente y jueces de la Casa de Contratación, que confeccionaban una lista con los pilotos más hábiles³². En este mismo sentido se expresaba Fernández Duro cuando se refería a la primera designación de Antonio de Gaztañeta como piloto de la Armada: “El nombramiento de piloto en la Armada Real del Océano, que obtuvo el año 1684, presupone la opinión que había merecido del tribunal de la Casa de Contratación y de los generales de la Armada de Indias” [FERNÁNDEZ DURO, 1880, p. 36]. Además, el cargo de Piloto Mayor permitía desarrollar posteriormente una carrera militar, como oficial de la Armada, tal como hizo el propio Antonio de Gaztañeta.

La primera aproximación a los lugares por donde navegó la da Gaztañeta en la dedicatoria al Doctor Andrés de Ybarburu y Galdona, cuando declara que en su elaboración se ha “ayudado de largas, y continuas experiencias [...] No hay Costa en el mar Océano, Mediterraneo, Indias, asi Orientales, como Occidentales, que no

aya corrido, y registrado con atenta observacion, dedicando aun los ratos del descanso à la curiosidad, y trabajo, que juzguè ser en adelante pravechoso à los que navegan” [GAZTAÑETA, 1692, dedicatoria].

Gaztañeta dedica y ofrece la obra al Dr. Ybarburu con modestia, señalando que es “tan pequeña en su Volumen, y tan inculta por su Autor; si bien (al juyzio de los que la han visto) util, y aun necessaria para el fin que se pretende de instruir con breve, y clara explicacion en nuestro Idioma Español las Reglas de la Navegacion, Arte que tanto se exercita, y con tan gran peligro se ignora” [GAZTAÑETA, 1692, dedicatoria]. Entre los expertos que habían revisado la obra se encontraba el catedrático Alonso Bacas, entonces también Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla, que la elogia con admiración porque Gaztañeta “enseña con facilidad, lo que en otros instrumentos haze çoçobrar a los mas”, aunque teme que su elogio a la “preciosa joya de su Arte Nautica” pierda valor pues peligran “las alabanças de las Virtudes en la boca de los Amigos” [GAZTAÑETA, 1692, censura].

En el prólogo del *Norte*, destaca Gaztañeta que considera su obra falta de retórica, lo que explica señalando que “desde la edad de doze años sali a correr fortuna sobre las ondas del Océano, y mis Catedras han sido continuamente sus anchurosísimos Golfos, mis Maestros las voces horrorosas de sus sobervias olas, y silvos de sus impetuosos vientos. Considera ahora [lector], que retorica pudiera aver aprehendido en estas Escuelas, y con estos Maestros” [GAZTAÑETA, 1692, prólogo].

En esta obra, podemos considerar natural que Gaztañeta no hiciese referencia alguna a que ostentaba el grado de piloto examinado, ya que el de Piloto Mayor de la Real Armada del Mar Océano, era superior y consecuencia de ser graduado. No así que no hiciera mención alguna a su período de formación en la Contratación de Sevilla, sobre todo, si se tiene en cuenta la amistad que al parecer le unía al que fuera allí su maestro, Alonso Bacas, quien, suponemos que a petición del propio Gaztañeta, emitió su parecer sobre la obra, que se incluyó como una de las censuras a la misma. Sobre esta formación, tal como veremos a continuación, tampoco se dice nada en las *Proporciones* [GAZTAÑETA, 1720], en cuya portada (Figura 6), se presenta con el cargo de Teniente General de la Armada Real del Mar Océano.

En efecto, en el prólogo de las *Proporciones*, al señalar que en materia tan importante como la construcción de navíos, las razones experimentales son, como en todo lo náutico, las más fuertes, apunta:

Las que yo he tenido son largas; pues el año de 1672, bien instruído por Maestro consumado, en quanto conduce á principios Theoricos de Mathematicas, hize viages con Oficiales de Mar, muy aventajados en su profesion, en un Galeon del Rey, á quienes debió mi aplicacion poner en practica, lo que la especulacion adquirió con el estudio.

El mismo año en compañía de mi Padre (bien diestro en la navegacion) hize viage á la Vera-Cruz, en Navio de aviso, con pliegos de su Mag. para Nueva-España. Murió mi padre, y á la buelta con la seguridad que prometian mis experimentales trabajos, fiaron á mi cuidado el de la navegacion, que se logró con felicidad á el Puerto de los Passajes. Este viage hizo acertada la practica de lo que debí á mis estudios.

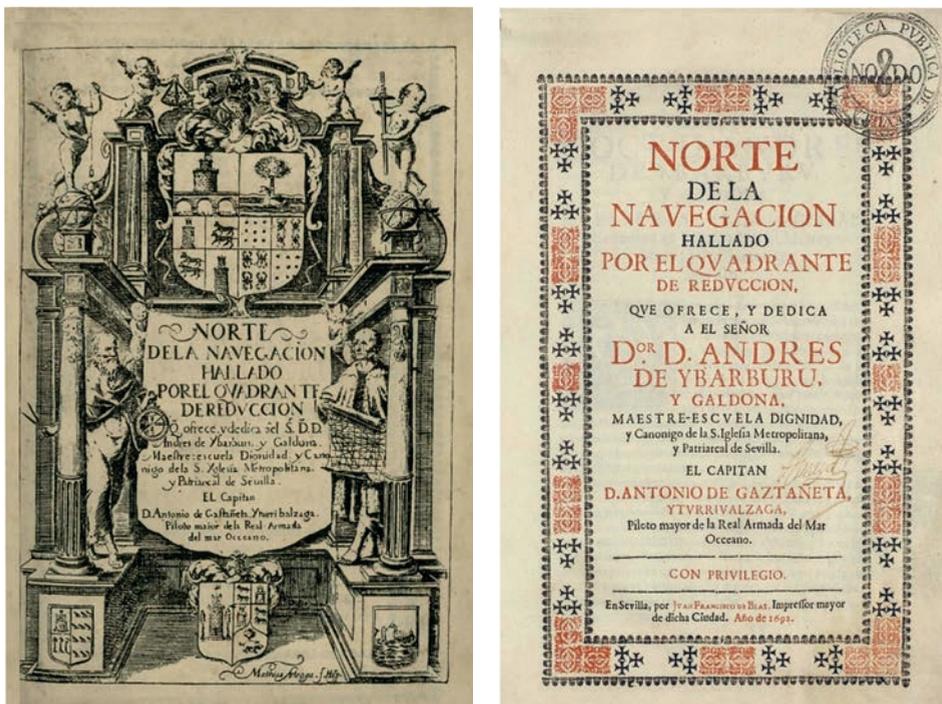


Figura 5. Frontispicio y portada de la obra de A. Gaztañeta (1692), *Norte de la navegación*.
Fuente: Frontispicio, Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico³³,
Portada: Biblioteca General de la Universidad de Sevilla³⁴

Las que yo he tenido son largas; pues el año de 1672, bien instruído por Maestro consumado, en quanto conduce á principios Theoricos de Mathematicas, hize viages con Oficiales de Mar, muy aventajados en su profesion, en un Galeon del Rey, á quienes debió mi aplicacion poner en practica, lo que la especulacion adquirió con el estudio.

El mismo año en compañía de mi Padre (bien diestro en la navegacion) hize viage á la Vera-Cruz, en Navio de aviso, con pliegos de su Mag. para Nueva-España. Murió mi padre, y á la buelta con la seguridad que prometian mis experimentales trabajos, fiaron á mi cuidado el de la navegacion, que se logró con felicidad á el Puerto de los Passajes. Este viage hizo acertada la practica de lo que debí á mis estudios. [...] Desde aquel tiempo hasta el año de 1684, hize onze viages en Navios de avisos, sueltos, Flotas y Galeones, dos á Buenos-Ayres, cinco á Tierra-Firme, quatro á Nueva-España.

El mismo año de 84. fue servida la Magestad del Señor Carlos II (que está en el Cielo) mandar, por Real Decreto, que passasse á servir á la Real Armada del Mar Océano, con toda la direccion de sus navegaciones” [GAZTAÑETA, 1720, prólogo].

De su lectura se desprende que tras cursar estudios de matemáticas con un maestro que no especifica, en 1672, con 15 ó 16 años de edad, comenzó a navegar, teniendo oportunidad de poner en práctica lo aprendido. Ese mismo año embarcó con su padre hacia Veracruz, en el que entendemos fue su primer viaje a las Indias. En el tornaviaje, por fallecimiento de su padre, fue capaz de llevar el navío, con seguridad, de vuelta al puerto de Pasajes.

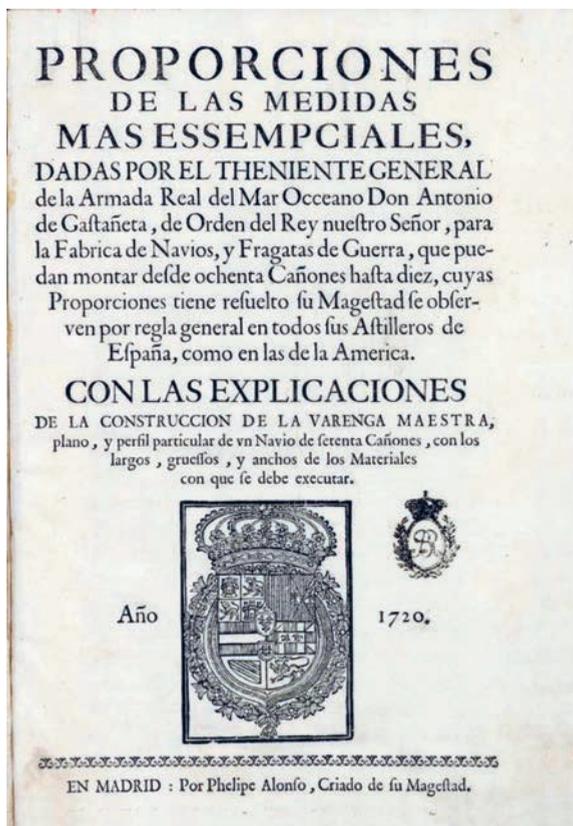


Figura 6. Portada de la obra de A. Gaztañeta (1720) *Proporciones de las medidas mas essemptiales*.
Fuente: Biblioteca Nacional de España.

Tal como se ha señalado anteriormente, los datos autobiográficos incluidos en estas obras parecen haber pautado las referencias biográficas que se hicieron posteriormente. Así, Fernández de Navarrete [1846, pp. 320-333], en lo que se refiere a esta primera etapa, hace un extracto de lo expresado por el propio Gaztañeta. Reproducimos aquí esta parte porque constituye un buen resumen de los datos biográficos que se conocen de esa época:

Don Antonio de Gaztañeta é Iturrizalza, nació en Motrico, villa marítima de la provincia de Guipuzcoa, el día 11 de agosto de 1656. Fueron sus padres D. Francisco de Gaztañeta y Doña Catalina de Iturrizalza, quienes lo educaron á su lado hasta que á los doce años de edad salió á navegar; y en 1672 instruido ya en las matemáticas, se embarcó en un galeon del Rey con oficiales muy aventajados, que supieron inspirarle amor á su profesion, y ciencia para distinguirse en ella. Entonces hizo un viage á Veracruz en un navío de aviso mandado por su padre, que era hábil marino; y habiendo este fallecido allí, tuvo el hijo que dirigir la derrota volviendo á Europa, hasta su feliz arribo al puerto de

Pasages. Este primer acierto le empeñó mas en la carrera de la mar; y así en los doce años que mediaron hasta el de 1684, hizo en navíos sueltos, en flotas y en galeones dos viages á Buenosaires, cinco á Tierra firme y cuatro á Nueva España. Por mandato del Rey pasó en 1684 á servir en la armada Real del Océano, encargado especialmente de la direccion de todas las derrotas y navegaciones; para lo que dos años despues se le nombró piloto mayor de la misma armada con el grado de capitan de mar, y algun tiempo despues con el grado y sueldo de capitan de infanteria³⁵.

Pavía [1873, vol. 2, pp. 3-6] ofrece una reseña biográfica de Gaztañeta copiada de Fernández de Navarrete [1851], por lo que incluso inserta su nombre al final de la misma³⁶. Lo mismo sucede con Fernández Duro, que tan solo añade a la información sobre esta época aportada por Navarrete que “Su padre, D. Francisco, que tuvo empleo de capitan, lo embarcó consigo desde que cumplió doce años, esmerándose para que á la par de la enseñanza práctica adquiriese los conocimientos técnicos más extensos de la profesion, singularmente los de Matemáticas, Cosmografía y Pilotaje, en que llegó á sobresalir y que utilizó muy temprano” [FERNÁNDEZ DURO, 1880, p. 36].

ERVITI Y AZPIAZU [1992] destacan el papel de la familia, en la que abundaban expertos navegantes tanto por línea materna como paterna, en la forja del espíritu de Antonio de Gaztañeta, al que sitúan con 12 años estudiando para piloto en Cádiz, aunque atribuyen a su padre el mérito de su formación náutica: “Es conocido que para los doce años Antonio estaba ya estudiando para piloto en Cádiz, pero el mejor magisterio le viene por medio de su padre, que se hace acompañar por su hijo, todavía adolescente, en sus viajes a Indias” [ERVITI Y AZPIAZU, 1992, p.21]. Este es el único lugar en el que hemos encontrado referencia al hecho de que Gaztañeta con 12 años estudiaba para piloto en Cádiz, cuestión que los autores no justifican, seguramente por considerarla sobradamente conocida. La segunda cuestión planteada queda avalada al tratar el episodio de la muerte del padre de Gaztañeta, el 16 de agosto de 1673, en la travesía de Veracruz a Pasajes, a la que, con 17 años recién cumplidos, asistió Antonio, que fue quien narró a su madre lo acontecido [ERVITI Y AZPIAZU, 1992, p. 19-20].

APESTEGUI [1992] señala los vínculos marítimos familiares de Gaztañeta y se aproxima a la primera etapa de su vida utilizando los datos autobiográficos recogidos en sus obras.

Tampoco aporta información adicional sobre los primeros años de su carrera la última biografía que conocemos, debida a Enrique de SENDAGORTA [2014, p. 247-258], que tan solo indica: “Al primer período de su juventud pertenece el cultivo de su heredada fibra de nauta universal que le venía de su padre -navegante de la Carrera de Indias-, que Antonio desarrolló con ánimo recreado desde 1684 con su entrega al servicio de la Real Armada”.

5. CONCLUSIONES

Se conoce poco del Gaztañeta de la primera etapa, entendiendo como tal la que comprende desde el inicio de sus navegaciones hasta el nombramiento de piloto de la

Real Armada del Mar Océano, en 1684, cuando contaba 28 años de edad. En cualquier caso, lo que ha trascendido de esa época, por medio de sus biógrafos, deriva en gran medida de la información procurada por el propio Gaztañeta en las dedicatorias y prólogos de sus obras. Información que, como se ha visto, contiene omisiones, resultando, incluso, ocasionalmente contradictoria.

A partir de la información disponible, puede suponerse que Gaztañeta embarcó por primera vez con su padre, a los 12 años, despertando así su vocación marinera. Embarque que bien pudo haberse producido en calidad de familiar acompañante. A partir de esa edad, parece que estudió matemáticas guiado por algún maestro. Pero, no fue hasta 1672 que embarcó, también con su padre, en lo que posiblemente fue su primer viaje a las Indias. Al fallecer su padre en el tornaviaje, Gaztañeta desempeñó las funciones de piloto acompañado, ‘por accidente’, cuando tan solo contaba 17 años de edad, arribando con éxito al puerto de Pasajes.

Se muestra así un Antonio de Gaztañeta en cuya formación náutica primó el aspecto práctico. El expediente de su examen de Piloto de la Carrera de Indias (1679) aporta algunos datos más que ayudan a completar esta etapa de su vida.

La revisión biográfica realizada a la luz de la nueva documentación encontrada retrata a un joven Antonio de Gaztañeta que falsea su fe de bautismo para graduarse como Piloto de la Carrera de Indias antes de contar con la edad preceptiva.

Ahora también sabemos que además de aprender el arte del pilotaje de la pura experiencia práctica, a bordo de naves mercantes, oyó al menos durante dos meses la Cátedra de Cosmografía y Navegación en la Casa de la Contratación de Sevilla, a cargo de Alonso Bacas y Montoya, como paso previo a la obtención del título de Piloto de la Provincia de Nueva España. Título que, no hay que olvidar, posibilitó los éxitos posteriores en su carrera.

Desconocemos las razones por las que Gaztañeta omitió este dato de su formación, que, por otra parte, resulta obvio, ya que para ser Piloto Mayor de la Real Armada del Mar Océano debía reunir la condición de piloto examinado. Se podría sugerir que, ocultado estos detalles, trataba de impedir que su error de juventud supusiera un descrédito para su figura, empañando su brillante carrera en la Armada. Sin embargo, parece más plausible que Gaztañeta considerara poco productivo en su formación el paso por las aulas de la Casa de Contratación, y los procedimientos para la expedición del título de piloto un mero trámite.

En cualquier caso, el hallazgo de este documento inédito, acredita la condición de Gaztañeta como Piloto de la Carrera de Indias, formado y examinado en la Casa de la Contratación de Sevilla, de acuerdo con sus ordenanzas. A la vez que nos acerca a aspectos de su vida poco conocidos, pero que consideramos fundamentales para completar la biografía de su primera época.

NOTAS

1. En principio, al crearse la Cátedra de Cosmografía y Navegación por Real Cédula de 4 de diciembre de 1552, la duración de las enseñanzas que debían recibir los pilotos se fijó en un año. Sin embargo, como se verá más adelante, este requisito se fue relajando progresivamente hasta que por Real Cédula de 25 de febrero de 1568, quedó establecido en dos meses dentro de los que incluso contarían las fiestas que en ellos hubiere. Véase VEITIA LINAGE [1672, Libro II, Cap. XI, p. 145].
2. No todos los autores reflejan el mismo criterio a la hora de establecer los requisitos exigidos sobre la duración de las enseñanzas que debían recibir los pilotos y maestros, de acuerdo con el plan establecido en 1552, hemos visto en la nota 1 la expuesta por VEITIA LINAGE [1672, Libro II, Cap. XI, p. 145], mientras que GUILLÉN TATO [1935, p. 37] aseguraba, que a mediados del siglo XVII los tres años de estudios estipulados en el plan, pasaban a tres meses para reducirlo sólo a uno. PULIDO RUBIO [1950, pp.81-82] nos dice que el tiempo de un año establecido para oír la lectura de la Cátedra, se redujo a tres meses a instancias del catedrático de Cosmografía Jerónimo Chaves, alegando que la mayoría de los que acudían a oír la lectura eran gente pobre que no podían mantenerse durante tanto tiempo sin embarcar, y que lo que él tenía que enseñar, se podía aprender en tres meses; después de la consulta solicitada a la Casa de Contratación de Sevilla, que motivó una reunión, en la que entre los asistentes estaba Alonso de Chaves, Piloto Mayor, se resolvió favorablemente a la reducción solicitada, lo que motivó la Real Cédula de 3 de junio de 1555 y le seguiría la de 6 de octubre de 1567, reduciendo el período a dos meses. Según LÓPEZ PIÑERO [1979, p. 146] la duración del curso al principio se fijó en un año, posteriormente se redujo a tres meses. ARROYO RUIZ-ZORRILLA [1989, p. 32] señala la duración del curso en un año, y las reducciones de 3 de junio de 1555 a tres meses y la de 6 de octubre de 1567 a dos meses. JIMÉNEZ JIMÉNEZ [2002, pp.16-17] mantiene que la enseñanza en la Casa de la Contratación estaba distribuida en tres años. Para finalizar, ESTEBAN PIÑERO [2012, p. 24] considera el programa establecido muy amplio para ser cursado en un año, lo que su condensación en dos meses produjo que muchos de los pilotos no tuviesen la formación necesaria para ejercer la carrera, lo que implicó que en 1603, se volviera a exigir oír la lectura de la cátedra en un año.
3. Búsqueda que fundamentalmente se ha realizado a través del Portal de Archivos Españoles, PARES, del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte: <<http://pares.mcu.es/>>
4. AGI, Contratación, 5782, N.34.
5. Véase: GAZTAÑETA [1692, Dedicatoria; 1720, Prólogo].
6. El título completo era: Piloto de la Provincia de Nueva España, Puertos e Islas de su Costa y Barlovento. Véase: AGI, Contratación, 5782, N.34.
7. Hay que señalar que quizá uno de los historiadores más críticos con Gaztañeta fue Fernández de Navarrete. Por ejemplo, al reseñar el *Norte de la Navegación* apuntaba “No era una invención original, como con ligereza creyeron algunos de sus aprobantes. Desgraciadamente dependíamos ya de los extranjeros no solo en las producciones de su industria, sino en las del entendimiento é ilustración” [FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1846, p. 321]. También consideraba Navarrete que “sobre la maniobra y la construcción de los navíos, Gaztañeta parece se dirigió mas por sus observaciones prácticas que por los principios científicos” [FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1846, p. 333].
8. Cuando se necesitaban buques armados se recurría al asiento –especie de contrato– o al embargo de navios particulares, dotándolas del armamento preciso [MONTOYA, 2014, p. 156].
9. Por Real Provisión de los Reyes Católicos dada en Alcalá de Henares el 20 de enero de 1503. Véase: VEITIA Y LINAGE [1672, Libro I, Cap. XXXVII, p. 293].
10. El proceso de liberalización del tráfico con América, iniciado en 1765, culminó en 1778 con la promulgación del reglamento de libre comercio. Véase: IBÁÑEZ y LLOMBART [2000, p. 747].
11. Por Real Cédula de 22 de marzo de 1508 se nombró a Americo Vespuccio Piloto Mayor y por Real Cédula de 6 de agosto de 1508 se le dio “poder y título” para examinar pilotos [PULIDO RUBIO, 1923, pp.8-9].
12. Véase la Real Cédula de 6 de agosto de 1508, publicada íntegramente por PULIDO RUBIO [1923, pp. 219-222].

13. Esto acabó dando lugar a un lucrativo negocio que ocasionó no pocas disputas, que han sido recogidas y analizadas por distintos autores, desde FERNÁNDEZ DURO [1881] a MARTÍN-MERÁS [2003].
14. La Real Cédula de 4 de diciembre de 1552 por la que se crea esta Cátedra puede verse en: PULIDO RUBIO [1923, pp. 22 y ss.].
15. Véase VEITIA LINAGE [1672, Libro II, Cap. XI, p. 145].
16. Así, por ejemplo, por real cédula de 17 de noviembre de 1570, se ordenó a Jerónimo de Chaves que examine a Juan Ramos, vecino de Triana (Sevilla), piloto de la nao capitana del adelantado Pedro Menéndez Avilés, al cual se había negado a examinar por no haber asistido a sus clases [PULIDO RUBIO, 1950, p. 82].
17. Real Cédula de 25 de febrero de 1568.
18. Las Ordenanzas de 1553, 1604 y 1647 se pueden consultar en la Biblioteca Digital Hispánica: <[http://bdh.bne.es/bnesearch/Search.do?numfields=1&field1=autor&field1val=%22Casa+de+Contratación+c3%b3n+\(Espa+c3%b1a\)%22&field1Op=AND&docLikeThis=bdh0000093125&exact=on&advanced=true&pageSize=30&language=es&fillForm=false&showBack=true&visor=.](http://bdh.bne.es/bnesearch/Search.do?numfields=1&field1=autor&field1val=%22Casa+de+Contratación+c3%b3n+(Espa+c3%b1a)%22&field1Op=AND&docLikeThis=bdh0000093125&exact=on&advanced=true&pageSize=30&language=es&fillForm=false&showBack=true&visor=.)> [Consulta: 11-junio-2018].
En todas ellas, lo relacionado con los exámenes de pilotos se encuentra regulado en las ordenanzas 128 a 143. Aquí se hará referencia al texto de las Ordenanzas de 1647 por ser las más próximas al examen de piloto de Antonio de Gaztañeta.
19. [ORDENANZAS, 1647, ordenanza 135].
20. [ORDENANZAS, 1647, ordenanza 129].
21. [ORDENANZAS, 1647, ordenanza 136].
22. [ORDENANZAS, 1647, ordenanza 128].
23. [ORDENANZAS, 1647, ordenanza 134].
24. [ORDENANZAS, 1647, ordenanza 137].
25. [ORDENANZAS, 1647, ordenanza 138].
26. [ORDENANZAS, 1647, ordenanza 139].
27. [ORDENANZAS, 1647, ordenanza 128].
28. AGI, Contratación, 5782, N. 34.
29. Como acompañados debemos comprender a dos clases de pilotos: unos eran examinados, pero con ir con otro más antiguo, recibían esta denominación; otros, los propiamente acompañados, eran los que se sometían a una prueba lo más superficialmente posible para un viaje, verificada ante varias personas y en ocasiones ante un solo piloto examinado [PULIDO RUBIO, 1950, p. 191].
30. Goodman diferencia entre Capitán de mar y Capitán de mar y guerra, dando las siguientes definiciones: “Capitán de mar: capitán de los marinos, que de ordinario había sido marinero o contra maestre; pero también título concedido a cualquiera que construyese un barco de determinado puntal y navegara con él. Capitán de mar y guerra: Capitán de la Marina, por lo usual un soldado, al que se daba el mando del barco y de todos sus marinos y soldados” [GOODMAN, 2001, p. 400].
31. GOODMAN [2001, p. 338] señala dos caminos para acceder a los mandos superiores de la Armada, que estaban constituidos por orden jerárquico de menor a mayor: Capitán de Mar y Guerra, Almirante y Capitán General. El llamado camino principal formado por Gente de Guerra, hasta llegar a los mandos superiores seguía los siguientes escalones: Soldado, Cabo de escuadra, Sargento, Alférez, Capitán de infantería. Mientras que el segundo camino formado por Gente de Mar tenía los siguientes escalones: Paje, Grumete, Marinero, Contra maestre, Maestre y Capitán de Mar y como técnicos estaban los Artilleros y los Pilotos.
32. Tras la propuesta del Tribunal de la Contratación, el puesto era provisto por el Rey, consultado el Consejo Supremo de las Indias y de la Cámara y su Junta de Guerra. Véase: VEITIA LINAGE [1672, Libro II, Cap. XII, p. 147].
33. Disponible en: <<http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=422810>> [Consulta: 11-junio-2018].

34. Disponible en: <https://archive.org/details/BUSA135_078/page/n5> [Consulta: 11-junio-2018].
35. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE [1846, pp. 327-328]. Este autor, al tratar la obra de Gaztañeta en su *Biblioteca Marítima española* [FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1851, I, pp. 133-137] se expresa en los mismos términos, excepto en lo que se refiere a su nombramiento como Piloto Mayor de la Armada Real: “En 1684 pasó á la armada real del Océano para dirigir todas las derrotas y navegaciones, como piloto mayor de ella, nombrado dos años antes con el grado de capitan de mar” [FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, 1851, I, p. 134].
36. Según indica el propio Pavía, reproduce, en concreto, la biografía que publicó el Fernández de Navarrete en el Apéndice del *Estado General de la Armada de 1833*, y, después, en el tomo primero de la *Biblioteca Marítima Española* citado en la nota anterior.

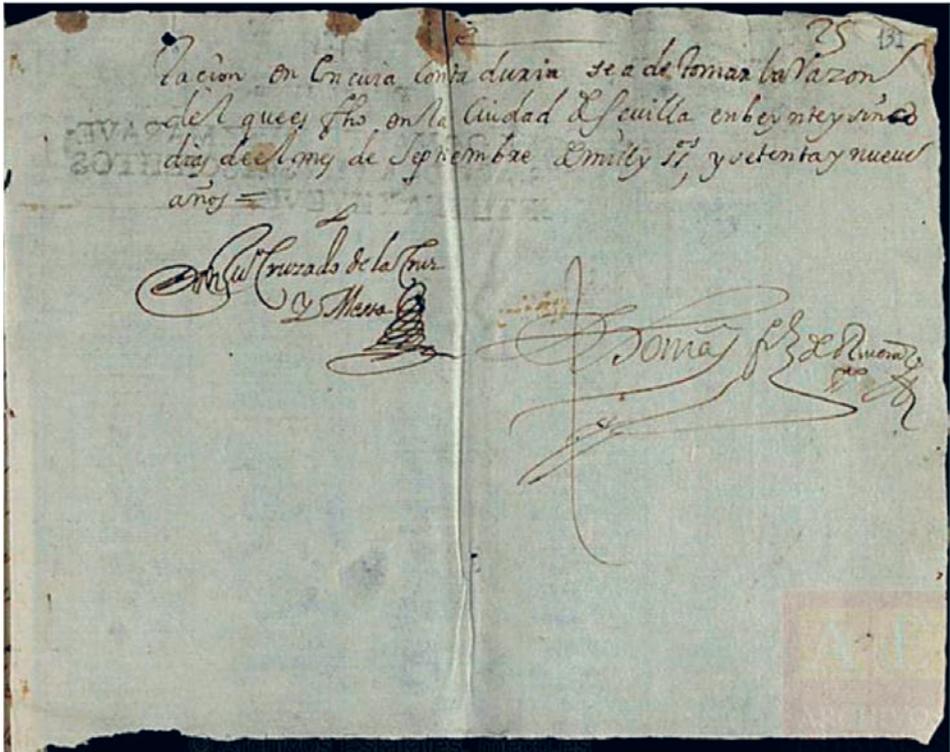
FUENTES

- AGI, Archivo General de Indias, Contratación, 5782, N.34: “Examen de piloto: Antonio de Gaztañeta”. Disponible en el Portal de Archivos Españoles: <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/Control_servlet?accion=3&txt_id_desc_ud=4807531&fromagenda=N> [Consulta: 11-junio-2018].
- AHDSS, Archivo Histórico Diocesano de San Sebastián, Fondo: Parroquia Nuestra Señora de la Asunción de Mutriku, Bautismos, DEAH/F06.122//2615/003-01 (f.88v, n°B,1656-08-11): “Fe de bautismo de Antonio Gastañeta Yturribalçaga”.
- GAZTAÑETA YTURRIBALZAGA, A. (1692) *Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción*. Sevilla, Juan Francisco de Blas.
- GAZTAÑETA YTURRIBALZAGA, A. (1720) *Proporciones de las medidas mas esempciales dadas por el Theniente General de la Armada Real ...; para la fabrica de navios, y fragatas de guerra, que pueden montar desde ochenta cañones hasta diez, cuyas proporciones tiene resuelto su Magestad se observen en todos sus astilleros*. Madrid, Phelipe Alfonso.
- GAZTAÑETA YTURRIBALZAGA, A. (1992) *Arte de fabricar reales*. Madrid, Lunwerg. [Edición del manuscrito original de 1688, a cargo de F. Fernández González, C. Apestegui Cardenal y F. Miguélez García].
- ORDENANZAS (1647) *Ordenanzas Reales para la Casa de la Contratación de Sevilla, y para otras cosas de las Indias, y de la navegación y contratación de ellas*. Sevilla, Francisco de Lyra.

BIBLIOGRAFÍA

- APESTEGUI, C. (1992) “Aproximacion a la vida y obra de Gaztañeta”. En: VV.AA. *Antonio de Gaztañeta 1656-1728*. Donostia, Untzi Museosa-Museo Naval, 37-102.
- ARROYO RUIZ-ZORRILLA, R. (1989) *Apunte para una historia de la enseñanza de la náutica en España*. Madrid, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.
- ARROYO RUIZ-ZORRILLA, R. (2001) *Historia de las cuatro marinas españolas: Marina Mercante*. Madrid, Silex.
- ERVITI, M.D. y AZPIAZU, J.A. (1992) “Antecedentes y primera época de Gaztañeta”. En: VV. AA. *Antonio de Gaztañeta 1656-1728*. Donostia, Untzi Museosa-Museo Naval, 15-23.
- ESTEBAN PIÑEIRO, M. (2012) “Ciencia Imperial: Casa de Contratación. El Escorial. El Alcázar”. En: A. Lafuente y J. Pimentel (eds.) *Momentos y lugares de la ciencia española, siglos XVI-XX*. Madrid, 19-23. <<http://hdl.handle.net/10261/63686>> [Consulta: 11-junio-2018].

- FERNÁNDEZ DURO, C. (1880) “Don Antonio de Gaztañeta, Teniente General”. *Almanaque de la Ilustración para el año 1881, VIII*, 36-38.
- FERNÁNDEZ DURO, C. (1881) *Arca de Noé. Libro sexto de las disquisiciones náuticas*. Madrid, Imp., est. y galv. de Aribau y C^ª.
- FERNÁNDEZ DURO, C. (1900) *Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. Tomo VI. Madrid, Sucesores de Rivaneyra.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1846) *Disertación sobre la historia de la náutica y de las ciencias matemáticas que han contribuido a sus progresos entre los españoles*. Madrid, Imp. Vda. de Calero.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (1851) *Biblioteca Marítima Española*. Madrid, Imp. Vda. de Calero. 2 vol.
- GARCÍA DE PALACIO, D. (1993) *Instrucción náutica. Transcripción y estudio de Mariano Cuesta Domingo*. Madrid, Editorial Naval, Museo Naval. [Transcripción del ejemplar editado en 1587, que se custodia en el Museo Naval de Madrid].
- GOODMAN, D. (2001) *El poderío naval español: Historia de la armada española en el siglo XVII*. Barcelona, Península.
- GUILLÉN TATO, J. F. (1935) *La Náutica española en el siglo XVII*. Madrid, Gráfica Universal.
- IBÁÑEZ, I. y LLOMBART, J. (2000) “La formación de pilotos en la Escuela de Náutica de Bilbao, siglos XVIII y XIX”. *Itsas Memoria*, 3, 747-773.
- JIMÉNEZ JIMÉNEZ, E. M. (2002) *El Real Colegio Seminario de San Telmo de Sevilla (1681-1808)*. Sevilla, Universidad de Sevilla.
- LÓPEZ PIÑERO, J. M. (1979) *Ciencia y técnica en la sociedad española de los siglos XVI y XVII*. Barcelona, Labor.
- MARTÍN-MERÁS, L. (2003) “Las enseñanzas náuticas en la Casa de la Contratación de Sevilla”. En: A. Acosta, A. González y E. Vila (coord.) *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla, CSIC, Fundación El Monte, 667-693.
- MONTOYA, R. (2014) *La sangre del sol. Crónicas del oro y la plata que España sacó de América*, Madrid, Vision Net.
- PAVÍA, F. de P. (1873) *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*. 4 vols. Madrid, Imp. F. García y D. Caravera,
- PULIDO RUBIO, J. (1923) *El Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla. Pilotos mayores del siglo XVI*. Sevilla, Tip. Zarzuela.
- PULIDO RUBIO, J. (1950) *El Piloto Mayor de la casa de Contratación de Sevilla. Pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos.
- SENDAGORTA, E. (2014) *Indomables del mar: marinos de guerra vascos en el siglo XVIII*. Madrid, Rialp.
- VEITIA LINAGE, J. (1672) *Norte de la Casa de Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla, Juan Francisco de Blas.



Carta de Examen firmada por el Piloto Mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla, Juan Cruzado de la Cruz y Mesa, otorgando el grado de Piloto a Antonio de Gaztañeta [AGI, Contratación, 5782, N.34].