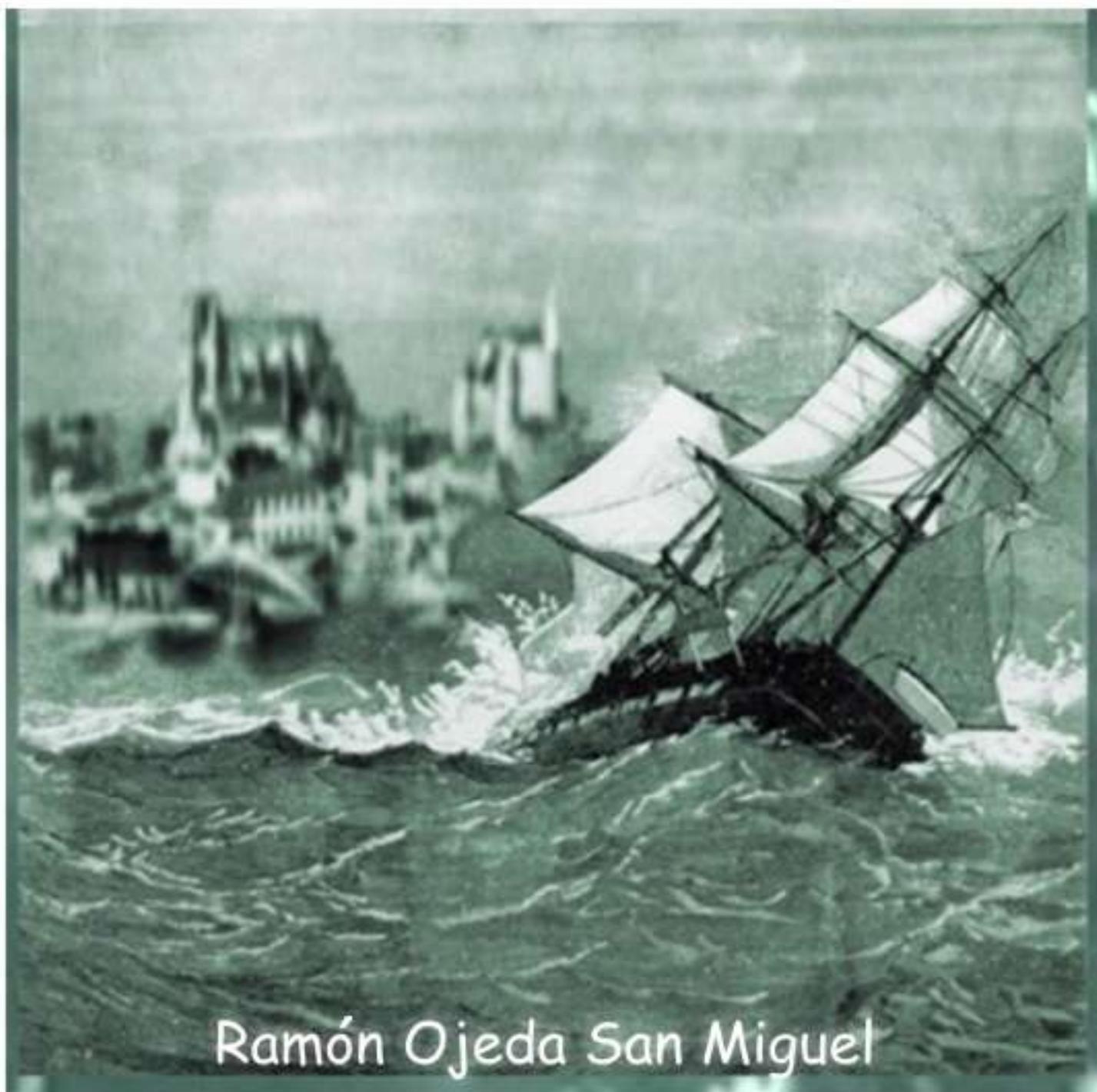


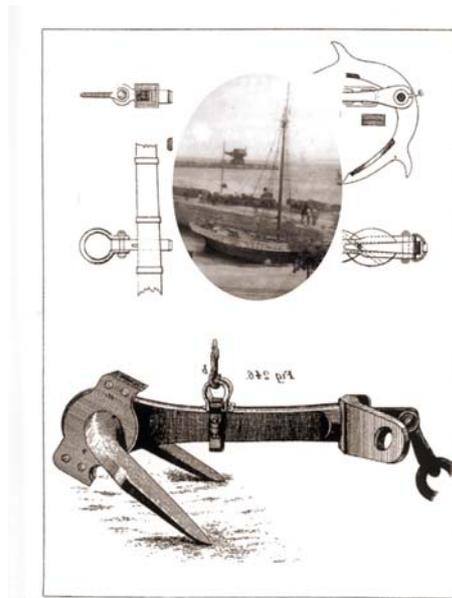
CASTRO URDIALES

PUERTO DE SALVAMENTO

Documentos para la Historia de la Navegación
1750-1850



Ramón Ojeda San Miguel



(Vallarino)

**CASTRO URDIALES
PUERTO DE SALVAMENTO**
*Documentos para la Historia de la Navegación
(1750 – 1850)*

Ramón Ojeda San Miguel

INDICE

ESTUDIO Y NOTAS PRELIMINARES

1. [Fuente](#)
2. [¡A Castro o al cielo!](#)
3. [Lanchas de salvamento: pescadores de San Andrés](#)
4. [Apuntes básicos sobre la navegación. Navegar: compendio de diferentes técnicas.](#)
5. [Tipología naval mercante](#)
6. [Nomenclatura de los buques](#)
7. [Origen de los navíos](#)
8. [Los viajes](#)
9. [Movimiento de mercancías](#)
10. [Instrumentos de navegación](#)
11. [Haciendo frente a la Mar](#)
12. [Puerto de Castro Urdiales](#)

DOCUMENTOS

GLOSARIO

BIBLIOGRAFÍA



ESTUDIO Y NOTAS PRELIMINARES

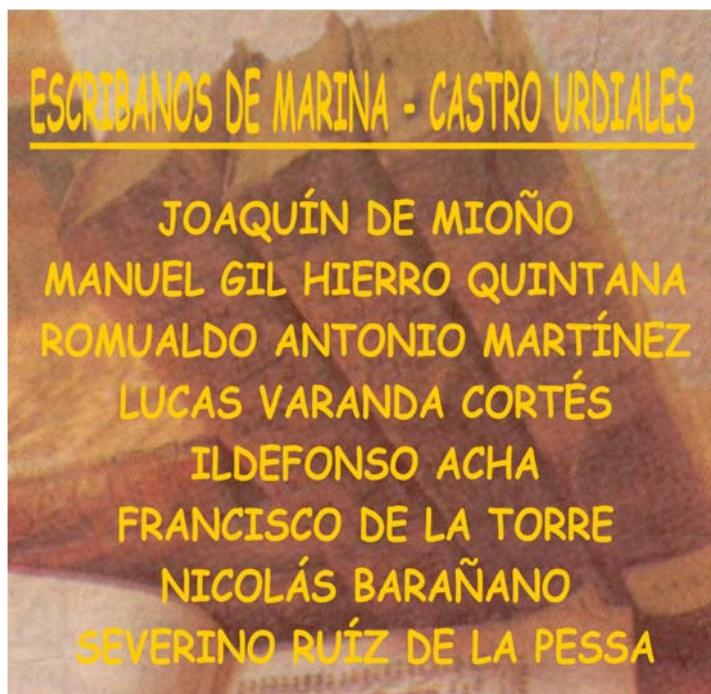
1. FUENTE

Los capitanes de los barcos mercantes de vela, en caso de naufragio, accidente o [arribada forzosa](#), tenían obligación de presentarse ante la autoridad marítima del puerto al que llegaban, a fin de formalizar la correspondiente *protesta*, pero siempre antes de veinticuatro horas. La *protesta de mar*, como veremos, el nudo gordiano de nuestra documentación y, al final, de este trabajo, era la declaración jurada y justificada de los capitanes de los barcos. Y se realizaba con una clara finalidad: quedar a salvo de responsabilidades por los daños causados de forma fortuita en las cargas transportadas, navíos y vidas de la tripulación y pasajeros, en caso de accidentes provocados por las diversas acciones de la Mar.

A lo largo de los siglos XVIII y buena parte del XIX Castro Urdiales contó con *Juzgado de Marina* y con un *Escribano de Marina*. Son precisamente estos escribanos los que redactaban las *protestas*. A modo de los actuales notarios, eran los facultados por Real Orden para *dar fe* en escrituras y actos. Existían escribanos de diferente clase, incluidos los de marina, aunque los más conocidos fuesen los de número y ayuntamiento. Habitual fue, tal como ocurrió precisamente en Castro Urdiales, que los titulares de las escribanías simultanearan más de un cometido. Así, los de marina castreños fueron también del número. Por eso las *protestas* no aparecen en legajos o secciones específicas en el Archivo. Todo lo contrario: surgen salpicadas entre la documentación de los protocolos notariales de cada sujeto.

Teniendo todo esto en cuenta, he rastreado entre más de cien legajos, y como resultado he

podido rescatar después de muchas horas en el *Archivo Histórico Provincial de Cantabria*, recinto que ahora custodia el grueso de los viejos protocolos castreños, aproximadamente un centenar y medio de *protestas marinas* de los ocho escribanos que entre los años 1743 y 1848 actuaron en el Juzgado de Marina.

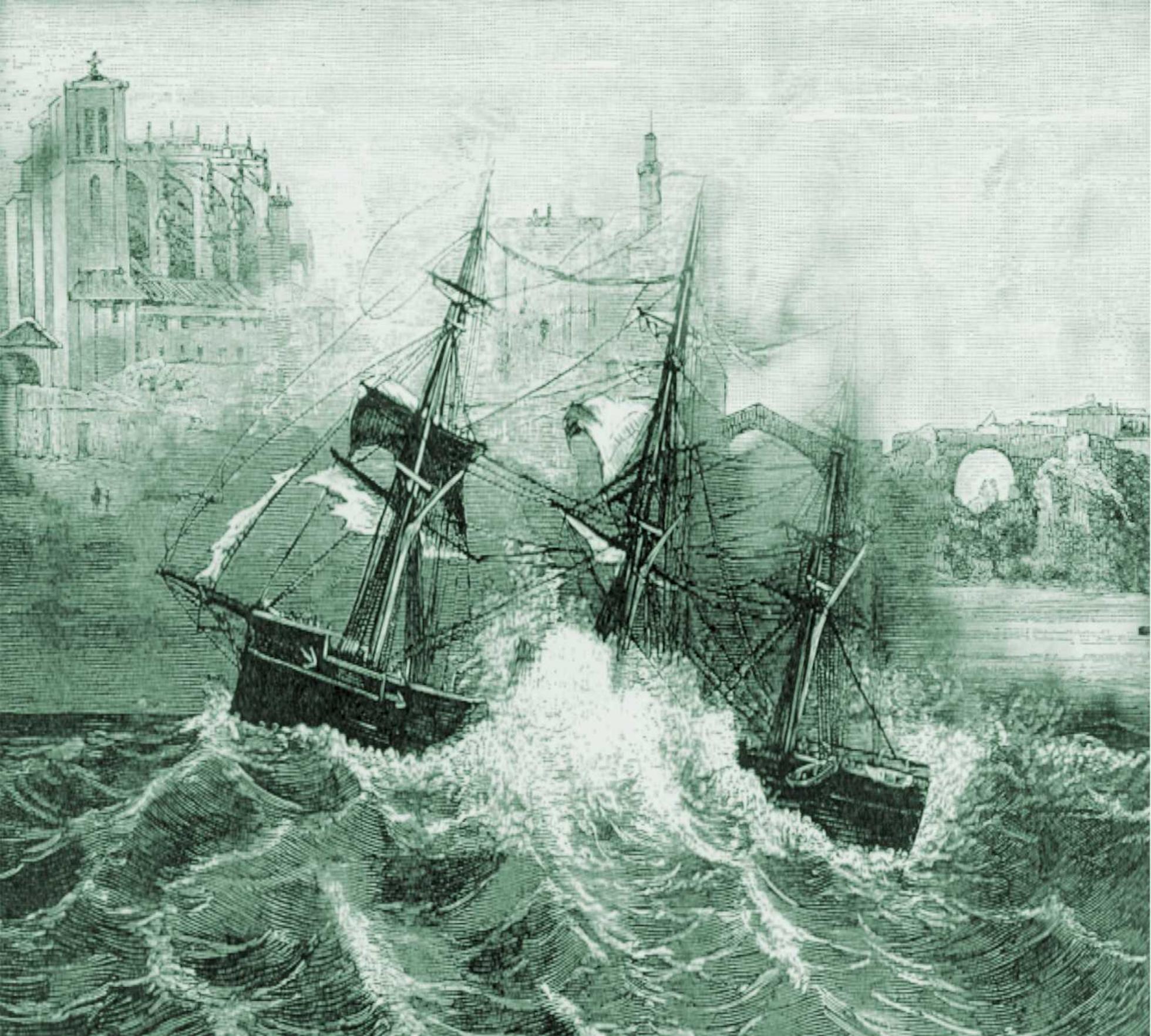


Probablemente se llegaron a redactar más *protestas*, pero la pérdida de parte de la documentación notarial, o, también, a causa de no haber sabido buscar en todos los posibles y potenciales legajos, no he hallado más. Sin embargo, son muchas, y las suficientes para poder presentar una documentación, creo, muy interesante para la *Historia de la Navegación* en el Cantábrico, y para asegurar que Castro Urdiales, como hasta ahora más se intuía que conocía con seguridad histórica, fue en siglos pasados uno de los puertos de refugio y salvamento más importantes del litoral norteño hispano.

Sin lugar a dudas, los escribanos castreños de marina que más *protestas* elaboraron, y asimismo, como es lógico, que más tiempo se mantuvieron en activo en su oficio, fueron Joaquín de Mioño, Lucas Varanda Cortés e Ildefonso Acha. Muy probablemente, por haber permanecido más años en la Escribanía, son también los que mejor llegan a manejar la terminología y vocabulario propio del mundo de la mar y, más en concreto, de la vieja navegación mercante a vela.

De todas maneras, después de la transcripción y lectura sistemática de nuestra amplia documentación, da siempre la impresión de que los escribanos en un principio eran personas ajenas al ambiente marino y que tenían problemas graves con un lenguaje para ellos difícil y hasta misterioso. Por lo complicado que les resultaba entender y redactar lo que decían los maestros y capitanes de las embarcaciones en las declaraciones, tendían a ir poco a poco estereotipando fórmulas repetidas a la hora de describir algunas de las circunstancias más complejas de la navegación. También, como podremos comprobar al leer la documentación final de esta publicación, hay ocasiones en que la descripción de los hechos que realiza el capitán es tan prolija y técnica que los “pobres” escribanos se pierden, y hasta diríamos se vuelven locos, en la redacción.

Pese a todos los problemas antes señalados, con los años, práctica y experiencia los escribanos van a ir adquiriendo una más que destacable destreza en el manejo de la jerga náutica. Pero, también es verdad que los documentos en la mayor parte de las ocasiones se escribieron de forma tan rápida que la



construcción gramatical, y ya no digamos la literaria, deja mucho que desear.

REPARTO DOCUMENTACIÓN/PROTESTAS CASTRO URDIALES

<u>DECENIOS</u>	<u>Nº. DE DOCUMENTOS</u>
1745/49	2
1750/59	17
1760/69	30
1770/79	30
1780/89	11
1790/99	6
1800/09	11
1810/19	16
1820/29	3
1830/39	1
1840/49	24

Como he adelantado, no sabemos exactamente cuantos documentos/protestas se redactaron en Castro, aunque creo que la mayoría son aquí rescatados. Partiendo de esta idea, no cabe duda que resultan siempre más abundantes en tiempos sin guerra y con calma social, y, al revés, más escasos en épocas de conflictos bélicos interiores y con el exterior. Así, en los años finales del siglo XVIII, tiempos de la Guerra de la Independencia y Primera Carlista el número de redacciones de la escribanía disminuye. Y es que fueron años en que la inseguridad del transporte y comercio marítimo provocaron un descenso del tráfico naval, y por ello también de las arribadas forzosas y en busca de refugio al puerto castreño.



Pero, volviendo de nuevo al documento en sí, está claro que constituye una magnífica fuente para poder estudiar y acercarnos a buen número de temas relacionados con el mundo marítimo: actividad comercial, transporte, historia de la técnica naviera, [aparejos](#) y maniobras de los buques, técnicas de navegación, pilotaje marinería... Pues en estos manuscritos los capitanes apuntaban su lugar de origen, el tipo y nombre del navío, el puerto de salida de su viaje con las mercancías que transportaban, el curso y punto final de su derrota, la descripción de los temporales sufridos y maniobras hechas con el buque para [aguantar](#), y, finalmente, cómo entró, y fue socorrido por los pescadores de San Andrés, en el puerto de Castro Urdiales. Aspectos que, por supuesto sin llegar a agotar, y que otros investigadores especializados en cada materia podrán desarrollar, iremos presentando en las sucesivas páginas.

Ahora bien, para empezar, para nosotros, desde la óptica castreña, uno de los temas más atractivos es el de las soberbias referencias que



las protestas ofrecen sobre el puerto de Castro Urdiales, para así poder ahondar en las características de su costa, peñones, muelles, concha y dársena.

2. ¡A CASTRO O AL CIELO!

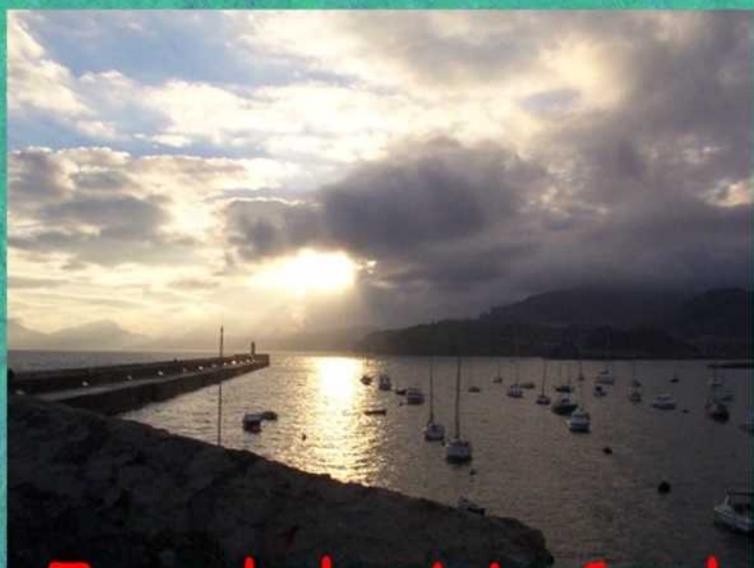
José P. Sánchez Llamosas ha sido la persona que más ha tratado de sondear en el viejo aforismo de *¡A Castro o al cielo!*, y ha escrito no hace mucho en su libro *Retazos de historias y costumbres del pasado*:

*“La relativa frecuencia con que conferenciantes y articulistas hacen mención de la expresión **¡A Castro o al cielo!**, atribuida al léxico de los marineros del Cantábrico, ha despertado la curiosidad de muchos y algunos estamos intentando indagar algo sobre su antigüedad y vigencia de uso en nuestra costa. Tuve la primera noticia sobre este adagio marinero en las tareas de preparación del libro “El habla de Castro”, publicado en 1982. En la obra “El lenguaje popular de las montañas de Santander” de G. Adriano García-Lomas, se recogía el citado refrán y su comentario: **¡A Castro o al cielo! Dicho marinero en elogio de Castro Urdiales como puerto de seguridad en tiempo borrascoso.** Por su referencia a Castro decidí incluirlo en “El habla”, citando la procedencia.*

*Algún tiempo después pude ver en el Madoz otra referencia al mismo asunto, aunque con más amplia retórica, fruto sin duda de la información que el autor recibió de las autoridades de Castro. Dice así: **No se crea con esto que el puerto de Castro carece de seguridad para los navegantes: la tiene y prueba de ello es el refrán común de los afligidos marineros cuando cerrados los puertos de Santander y Santoña por la bravura del mar y furia de los vientos exclaman ¡A Castro o al Cielo: en Castro hallan fácil acceso y salvación los buques que se encuentran en la costa del Cantábrico, siendo muy frecuente ver algunos que desde los Cabos Ortegale y Peñas son arrojados a este puerto de refugio.***

*Sojo y Lomba cita como refrán de esta zona **A Castro o al Cielo** con alguna variante en el comentario: **Usado antiguamente por los marineros de la costa cuando rebasaban los puertos de la Merindad y, mejor, cuando venían del Oriente.** Pone un nuevo matiz al agregar cuando venían del **Oriente**, alejándose de la idea común de señalar que el riesgo tenía su origen, de ordinario, con los tiempos del Oeste, que empujaban a los buques hacia el Este.*

*Entre otras fuentes bibliográficas he de citar a G.M. Vergara Martín que en su “Refranero geográfico”, lo describe como **Refrán que usan los navegantes del Cantábrico cuando la bravura de aquel mar cierra los puertos de Santander y Santoña, para indicar que su salvación está en dirigirse al de Castro Urdiales donde hallan seguro refugio.** No indica este autor la época en que se usaba este dicho ni la fuente para incluirlo en su refranero.*



Zona de la vieja Concha



Muelles y Dársena



*También en F. Rodríguez Marín se recoge el adagio, como no comprendido en la colección de Gonzalo Correas (1906), con el siguiente texto: **A Castro, o al cielo. Dicen los navegantes del Cantábrico refiriéndose al buen refugio que encuentran en el puerto de Castro-Urdiales (Santander).** Sigue la misma línea expositiva de los otros autores.*

*Como antecedente más remoto se ha de contar con la autoridad de Martín Alonso. En su "Enciclopedia del Idioma. Diccionario histórico y moderno de la Lengua Española (siglos XII al XX)" presenta **¡A Castro o al Cielo!: Dicho marinero en elogio de Castro Urdiales, como puerto de seguridad en tiempo borrascoso.** Este artículo fue tomado de la obra preacadémica de Francisco del Rosal "Origen y etimología de todos los vocablos originales de la Lengua castellana", -editada en 1604-, y mencionado también por Jh. Minshev en su "Vocabularium hispanicum, latinum et anglicum". Londres, 1617.*

La antigüedad escrita del adagio puede datarse en los comienzos del siglo XVII, pero es evidente que los tratadistas le tomarían del léxico popular entonces en uso, es decir, que ya se encontraba asentado entre las gentes de mar desde fechas anteriores. Su enunciado y comentario se ha venido repitiendo por sucesivos autores siguiendo en lo básico las definiciones de Rosal y Minshev, aunque con variantes retóricas más o menos extensas".

Después de leer detenidamente los anteriores párrafos y del repaso sosegado de la documentación que aquí se presenta, inmediatamente hay que afirmar: ¡Qué razón tiene J.P. S. Llamosas en su acercamiento al tema! Sin lugar a dudas, desde la Edad Media hasta casi finalizar el siglo XIX el de Castro Urdiales fue un importantísimo puerto de refugio y salvamento, en multitud de ocasiones el último recurso de los navíos que se movían entre la costa de Asturias y de Guipúzcoa para salvarse de los efectos de un temporal.

Toda nuestra documentación demuestra, que, efectivamente, el puerto de Castro era el último recurso que los buques tenían después de intentar, y no poder, arribar con cualquier tipo de tempestad a la ría de Bilbao, puerto de Santoña y bahía de Santander. Por citar solamente a los puertos preferidos y mejor dotados de infraestructuras, puesto que en el resto ni siquiera lo intentaban. En condiciones normales, con buenas perspectivas de navegación, prácticamente desde principios del siglo XVII los navíos mercantes habían dejado de acercarse a

nuestro puerto. Únicamente recalaban pequeños buques de cabotaje, y que traían víveres y mercancías indispensables para el surtido más básico del vecindario.

Como ya se ha plasmado en otras publicaciones, Castro Urdiales como villa medieval nació en torno a las inmejorables condiciones portuarias naturales de su Concha y Sable, bajo la protección de las grandes peñas y cantos de Santa Ana, San Guillén e Ymeas. Pero, a partir del siglo XV el aumento del tamaño de las naves que se movían con fines comerciales y transportistas por el Cantábrico, supuso que Castro fuese perdiendo ventajas portuarias respecto a otros puertos vecinos con mayor capacidad técnica de atraque y potencialidad de calado, y especialmente frente al pujante crecimiento de la vecina villa de Bilbao. La burguesía naval y transportista a través de los órganos de gobierno municipal trató de reaccionar y hacer frente a la situación realizando obras de infraestructura portuaria de cierta envergadura. Así, primero se construyó el *Cay de Santa Ana* y en las primeras décadas del siglo XVI el *Cay de Arriba* y *Cay de Abajo*, que es lo mismo que decir el muelle norte y sur. Ambos definitivamente dieron protección a la *Dársena* para cuando los buques mercantes no pudieran con mala mar permanecer en la Concha, abrigada, aunque en ocasiones no lo suficiente, por los cantos en torno a Santa Ana y San Guillén.

Aún así, los progresos en la construcción de barcos siguieron adelante, y el puerto de Castro continuó quedándose atrás. El problema fundamental era de calado y capacidad. Hechos que, junto con el cambio de coyuntura económica y desastrosa participación en los conflictos armados a finales del siglo XVI

acabaron con la flota transportista de la Villa. Desde entonces Castro Urdiales pasó a ser únicamente una villa de pescadores, con un puerto que albergaba barcos artesanales (pinazas, chalupas, lanchas mayores y menores), al que de vez en cuando llegaban pequeños mercantes y, esto es lo importante ahora para nosotros, un conocidísimo puerto de refugio entre todos los marinos del Cantábrico y costa atlántica europea.

A pesar de todo, de la decadencia mercantil, el entramado portuario castreño siguió conservando algunas de las ventajas que tan famoso y visitado le hicieron en épocas medievales. Era, por su gran abertura hacia la mar, un puerto de fácil y rápida arribada; y, además, contaba con el bien ganado prestigio de tener una marinería, encuadrada en la Cofradía de mareantes y navegantes de San Andrés, valiente, avezada y muy hábil en el manejo del remo en las lanchas, incluso en condiciones de muy mala mar. La prueba de esta buena reputación se puede hallar en la documentación que ahora manejamos: de prácticamente 150 *protestas* por arribadas efectuadas entre los años 1750 y 1850, más del 90% acabaron felizmente.

Pero, como ya se ha puesto de relieve en otras ocasiones, “indudablemente no hay que idealizar la situación en demasía, puesto que también desde tiempos muy remotos el puerto de Castro Urdiales presentó con bastante evidencia [lastres](#) e inconvenientes de consideración. El viento del Noroeste y Norte, con los que se podía navegar en otros lugares, hacían casi imposible



Día de temporal en Castro Urdiales

la salida y entrada de embarcaciones. En la estación invernal eran frecuentes los temporales tenaces. Unas veces la mar de fondo, resacas y otras la marejada fuerte, aparecían en la propia Concha, impidiendo violentamente la actividad marinera en todas sus variantes y producían continuados accidentes", sobre todo en el interior de la Dársena. Así, aunque en poquísimas ocasiones, los escribanos de marina castreños nos señalan casos de auténticos naufragios: en el mes de febrero del año 1743 un buque francés naufragó por efectos de la resaca en el puerto; a comienzos de 1766 un cache se hundía en las inmediaciones de los muelles; dentro mismo de la Dársena naufragaba un buque en 1779; en las cercanías de la Concha desapareció un navío genovés el 6 de febrero de 1780; un impresionante "[huracán](#) de mar", en medio de enormes remolinos, hizo naufragar también en el interior de los muelles a un barco portugués el 17 de febrero de 1785; rasgado el casco por las Peñas Ymeas, el 5 de febrero de 1814 se hundió un bergantín gallego; y, por último, otro bergantín naufragó el 13 de enero de 1840 en las peñas del costado sur.

Sin llegar a estos dramáticos resultados, en otras ocasiones se produjeron serios y graves accidentes en algunas de las arribadas forzosas. Hagamos un repaso. En el año 1760, por acción de la fuerte resaca un patache se estrelló contra las peñas contiguas al muelle de la Calle de la Mar. Una balandra británica, por efectos de la *tiraña* en el interior de la Dársena, salió despedida contra uno de los muelles, produciendo en su casco y arboladura graves daños el 21 de diciembre de 1766. Dos años después, el 28 de febrero, un bergantín llegado de Francia también salió malparado por los choques que la resaca le produjo contra los brazos de los muelles. En aquel

mismo 1768, en noviembre, mal lo pasó, otra vez dentro de los muelles, un barco llegado con bacalao desde Terranova. El 5 de diciembre de 1845 una goleta fue seriamente dañada en una resaca dentro de la Dársena; al igual que once meses más tarde ocurrió con un bergantín arribado desde Puerto Rico. Contra las rocas del lado sur fue a parar un lugre de Bilbao, al intentar entrar por la [bocana](#) a comienzos de 1847. Y, finalmente, el relato de nuestra fuente asimismo certifica que el 30 de marzo de 1848 un bergantín acabó chocando con las rocas del peñón de Santa Ana.

Pese a la acabado de ver, como ya se ha indicado, muy pocos accidentes para la cantidad de barcos que, en dificultades y en busca de refugio, entraron en el puerto de Castro en el transcurso del siglo que contemplamos. Si las condiciones no resultaban extremadamente duras, los barcos veleros, evidentemente por razones de calado, se mantenían en la Concha al amparo de los grandes peñones; pero si el temporal tomaba un cariz especialmente peligroso, entraban en el interior de la Dársena.

Curioso resulta comprobar también cómo con el paso de los años van a ir cambiando las denominaciones portuarias castreñas: a mediados del siglo XVIII todavía se usa alguna vez el nombre de **cay** para referirse a los muelles; más adelante, en las últimas décadas del mismo siglo se habla ya solamente de **muelles**; y, por último, con la llegada del XIX se empieza a generalizar la expresión **Dársena**. Otro hecho curioso y notable: durante estos años buena parte del espacio protegido por los muelles sigue conservando, peligrosamente para la integridad de los cascos de los buques, importantes restos rocosos de las viejas y medievales peñas Ymeas en su fondo.

3. LANCHAS DE SALVAMENTO: PESCADORES DE SAN ANDRÉS

Con claridad a partir de comienzos del siglo XVII, práctica y definitivamente muerta su proyección naval, transportista y comercial, a pesar de los intentos desesperados a última hora de agregarse al entramado de la ría de Bilbao, Castro Urdiales se convirtió en una villa que vivía exclusivamente de la actividad pesquera. Pero, desgraciadamente, estructural y coyunturalmente hasta muy entrado el siglo XIX la pesca castreña se movió en términos de auténtico estancamiento y en muchas ocasiones bajo parámetros de “miseria”.

Es cierto que fuera de las faenas pesqueras los castreños encontraban una pequeña ayuda en el trabajo de huertas y sobre todo de los emparrados del chacolí. Pero también, y es lo que ahora a nosotros más interesa, pudieron aliviar sus depauperadas economías familiares dedicándose de vez en cuando a los trabajos de salvamento marítimo. Las ordenanzas de la Cofradía de pescadores y mareantes de San Andrés, al igual que otras muchas de diferentes villas del Cantábrico, ya estipulaban desde el Medioevo la obligación que tenían los barcos de ayudar a las gentes que pasaran por dificultades en la mar. Algo de lo que tenemos numerosas pruebas documentales a lo largo de los siglos XVI y XVII. Sin embargo, los *documentos-protestas* que ahora presentamos nos arrojan mucha más luz sobre esta cuestión.

Con temporales, una vez que todas las embarcaciones pesqueras castreñas habían vuelto a casa y estaban a buen recaudo y protegidas, los atalayeros seguían vigilando y oteando el horizonte. En caso de avistar algún



velero en las cercanías y en un más que posible apuro, después de dar el aviso a las autoridades del Cabildo de San Andrés, salían las lanchas en su socorro. Sabemos que sobre todo se utilizaban lanchas mayores, las más poderosas, aunque en caso de mucho aprieto no dudaban en salir con las sardineras y menores. Lanchas tripuladas en estos casos por una media de 20 hombres y pertrechadas con numerosas [estachas](#) y [amarras](#). El número que de estas partía en auxilio del necesitado variaba en función del tamaño del buque y del grado de la inclemencia, pero hubo casos en que llegaron a navegar en acciones de salvamento la totalidad de los barcos de la Cofradía.

Se iban acercando al barco en apuros. Ofrecían su auxilio, y esto es muy importante, si el capitán del velero admitía la acción, en ese momento quedaba establecido un sólido contrato verbal de concertación. De modo que una vez llegados a buen resguardo en el puerto, los marineros castreños pasaban una factura en la que cobraban la cantidad pactada y los gastos hechos en las diferentes [amarras](#), ganchos..., utilizados en las maniobras de remolque y salvamento.

Repetidamente ponen de manifiesto nuestros documentos que en medio de tremendos golpes de mar y vientos incontrolables, las lanchas castreñas remolcaban a los barcos mercantes rescatados hasta las cercanías de los muelles, y no faltaron casos en que desde ellos y desde los peñones, otros marineros arrastraban a los navíos hasta llegar a introducirlos por la [bocana](#) hacia el interior de la Dársena.

Indudablemente, estas continuadas acciones de salvamento y rescate de los hombres de mar

de Castro Urdiales ponen sobre la mesa diferentes e importantes hechos sociales, económicos y navales. Por una parte, nos muestran a unos marineros valientes y bravos, capaces de hacerse a la mar en las peores condiciones posibles. Hombres diestros en el manejo de los barcos y sobre todo de los remos, pues no hay que perder de vista que todas las maniobras se hacían sin [velamen](#). Gente fuerte y robusta, capaz de remolcar con la fuerza de sus músculos enamores buques, casi siempre con las bodegas repletas de mercancías. Pero, también, personas tan necesitadas, tan al límite de la miseria, que no dudaban en arriesgar sus vidas, sin ningún titubeo, para poder llevar unas cuantas monedas a sus humildes hogares. Por todo ello, no es extraño que en “Marichu”, la novela costumbrista más famosa de Castro Urdiales, Luis Ocharan Mazas dedique un capítulo, aunque de forma muy idealizada, precisamente a describir el salvamento de un buque por los pescadores de la Villa.

4. APUNTES BÁSICOS SOBRE LA NAVEGACIÓN. NAVEGAR: COMPENDIO DE DIFERENTES TÉCNICAS

Si tenemos en cuenta que, a modo de sencilla definición, navegar es moverse y viajar por el agua en un navío o buque, la técnica de la navegación incluiría diferentes, aunque conexos, conocimientos. Estamos hablando de los métodos de construcción naval, de la forma de aparejar los buques, de las maniobras para moverse y flotar con seguridad a bordo de una embarcación, y de la Náutica como ciencia que intenta calcular la situación geográfica de un navío en la superficie del agua en cualquier parte



del Planeta a fin de poder establecer la mejor ruta a seguir. Temas, todos, que aparecen reflejados en los documentos que ahora publicamos, y que, también, aunque no sea a fondo, es necesario conocer para entender muchos de los textos.

4. 1. MANIOBRAS Y APAREJOS

4. 1. 1. EL BARCO: MAQUINARIA DE PRECISIÓN

Aunque nuestro campo cronológico de análisis se sitúa entre los siglos XVIII y XIX, todavía nos movemos en una época que podemos considerar como preindustrial dentro del mundo de la construcción naval. Aún la mayoría de las naves, al igual que en siglos muy atrás, se seguía construyendo sin planos previos, con métodos tradicionales. Técnicas que se transmitían de padres a hijos dentro de los orfebres de la carpintería de ribera.

Sin embargo, a pesar de la primacía artesanal en la composición, un navío contaba con diferentes partes, pero todas ellas funcionando al unísono como una perfecta maquinaria de relojería. Hablamos de la sincronía de casco, [palos](#), cordelajes y [velamen](#).

4. 1. 2. CASCO, PALOS, MÁSTILES Y CORDELAJE

Evidentemente, en los siglos de que tratamos el casco y partes fundamentales de un buque se seguían confeccionando fundamentalmente con madera. Como es natural, el uso de este material suponía trabajar con toda una buena serie de ventajas, pero también con algunos serios inconvenientes.

La madera resultaba fácil de cortar, manipular y de dar forma en las diferentes piezas del casco y [palos](#); y, además, el hecho de que se hinchara al contacto prolongado con el agua, aseguraba con bastantes garantías el que las partes sumergidas quedaran dotadas de una buena estanqueidad.

Pero también, como decimos, el maderamen, a fin de cuentas producto biológico y vegetal, estaba sometido al peligro del más que posible deterioro por efecto de diversos agentes, llevando al material incluso a la putrefacción. Para su conservación, además de carenar y de los arreglos habituales de los calafates, la madera de los barcos se solía, especialmente la de cubierta, humedecer con baldeados continuos. Así se lograba su hinchazón y impermeabilidad. Otras partes, como [palos](#) y mástiles, de difícil acceso, se sometían a sencillas operaciones de conservación a base de baños de aceite y brea.

Además del casco, que por razones evidentes había que cuidar hasta extremos cercanos al cariño, en un buque resultaba decisiva la presencia de los [palos](#). De ellos dependía el aprovechamiento y transmisión de la energía eólica recogida en el [velamen](#) y su inmediata transformación en movimiento sobre el agua. Menos el [bauprés](#) de posición angular en la proa, los [palos](#) iban siempre colocados verticalmente y sujetos por cuñas de madera.

Al igual que con el casco, los [palos](#), con una tendencia natural a aflojarse, necesitaban de un trabajo continuado de vigilancia. Con las cuñas no era suficiente. [Palos](#) y mástiles necesitaban para que no se doblasen por sus extremos de cuerdas y [jarcias](#) fijas. Los [palos](#) verticales llevaban un [estay](#) que tiraba de ellos hacia

APAREJO BÁSICO



delante y, [obenques](#) que lo hacían hasta las vigotas en los costados del buque. Navegando resultaba, para evitar el movimiento y caída de [palos](#) y mástiles, básico mantener siempre tensos los cordelajes.

Lógicamente, además de los anteriores cordelajes fijos, en el barco existían otros, casi innumerables, de carácter móvil. Su función era amplísima: sujeción de velas, movimiento de vergas, funcionamiento de poleas...

4. 1. 3. VELAMEN

Desde los últimos tiempos medievales los barcos mercantes de ciertas dimensiones habían tendido a combinar en lo posible el uso de velas cuadradas y de velas latinas. Las primeras, como es de sobra conocido, no ceñían bien el viento y producían una deriva acusada en los buques. En cambio, con las latinas ocurría todo lo contrario: ceñían muy bien el viento y no producían deriva. Sin embargo, no todo eran ventajas para esta última, pues la existencia de una presión dispar provocada por el viento hacía que resultara más difícil conservar el rumbo. Por el contrario, las velas cuadradas impulsaban al navío con rumbo uniforme al explotar todo el viento.

La combinación de los dos tipos de velas dio lugar a barcos capaces de navegar perfectamente en zonas costeras, pero también de hacerlo en viajes transoceánicos, en los que las cuadradas eran esenciales para aprovechar la fuerza de los vientos alisios. En general, en maniobras más cortas, cada tipo de vela tendía a contrarrestar los efectos de desviación provocados por ellas mismas.



Tempesta. Detalle miniatura italiana, S. XV

Así pues, ni que decir tiene, que la presencia y manejo de las velas era asimismo básico en un buque de carácter preindustrial. Las velas, de diferentes formas y tamaños dependiendo del modelo del navío, eran confeccionadas en base a tiras de lona reforzadas con cuerdas en su bordes. Sin entrar en la descripción y enumeración, que requeriría de un estudio específico, las velas tenían toda una serie de [cabos](#) y cuerdas, cuya misión era lograr la configuración, tamaño, posición y superficie deseadas y necesarias en cada momento de la navegación. Pero, indudablemente, el problema más difícil de resolver era el de calcular la cantidad de vela que debía usarse en cada circunstancia, siempre en función de la cantidad de viento.

De la pericia del capitán dependía dar las ordenes necesarias y precisas a la marinería para que el [velamen](#) fuese en número y superficie proporcional a la cantidad y dirección del viento, teniendo siempre sumo cuidado de no excederse, pues, de lo contrario, un exceso de vela con mucho viento podía provocar la rotura de esta, de los [palos](#), mástiles e incluso del maderamen de la cubierta.

Era, pues, fundamental, según las circunstancias de cada instante, aumentar o reducir la superficie de cada vela. Para reducir las velas se tomaban rizos: se enrollaban los trozos de vela sobrantes y se ataban con [cabos](#). Para aumentar la superficie en contacto con el viento se ponían las bonetas, o trozos añadidos de vela en las zonas inferiores a través de lazadas.



Operación de salvamento. Plancha grabado, finales s. XVIII, exvoto, Museo Naval (Madrid)

El remedio se sustentaba en el uso de las **bombas**. Como mínimo los barcos llevaban para extraer el agua dos bombas aspirantes. Se colocaban preferentemente en las proximidades del [palo](#) mayor y centro geométrico del navío. Las bombas descansaban sobre la [sentina](#), que, además, era el lugar en que se juntaban las aguas.

Alrededor de las bombas solía colocarse un cajón, la *caja de bombas*, a través del cual la marinería podía bajar para observar el estado del fondo del buque. Y, por último, importante era también la presencia del *registro de la bomba*: agujero con un tubo que llegaba hasta la [sentina](#), para poder introducir una varilla metálica con la que sondear la cantidad de agua existente.

4. 2. ECHAR Y LEVAR ANCLAS

En cualquier navío mercante se presentaba en algún momento la necesidad de [fondear](#) en las proximidades de la costa o de permanecer en un puerto. Para garantizar un buen mantenimiento resultaba imprescindible, por lo tanto, portar y utilizar anclas. Llevar y echar anclas era, por lo tanto, otra de las maniobras más importantes y a la vez más difícil en la vida de un buque.

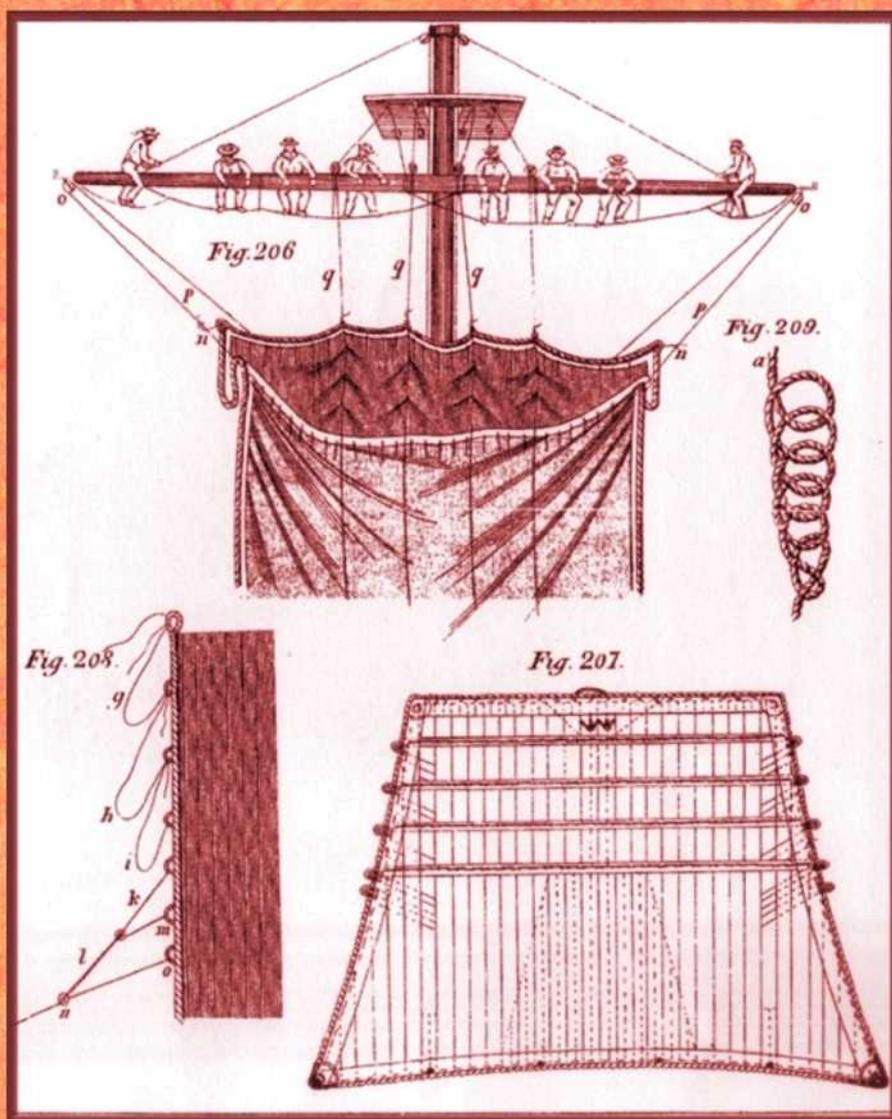
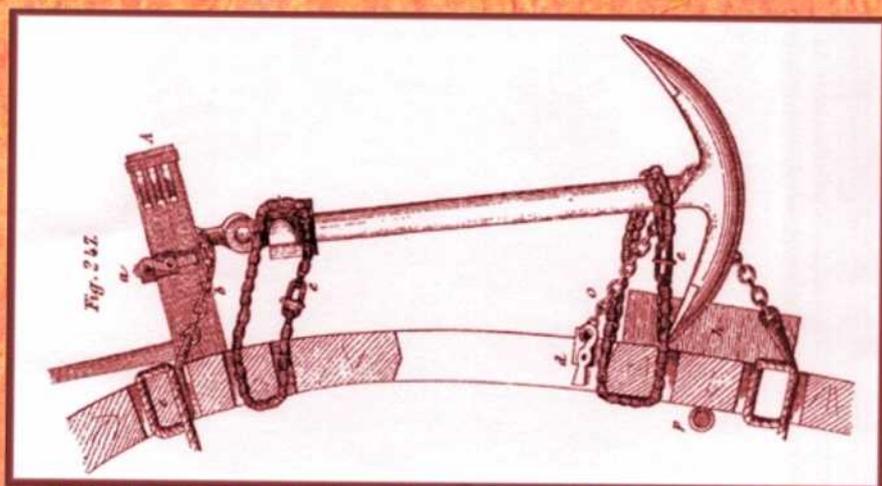
Para llevar un ancla la marinería, colocada en fila india y caminando hacia atrás en dirección al timón, agarraba el [cable](#) y tiraba de él. Pero, casi como si de una sincronía de ballet fuese, cuando un marinero llegaba al final, soltaba y marchaba hacia delante para volver a tirar del [cable](#). Si por alguna razón el [cable](#) del ancla quedaba trabado y no se podía tirar del mismo manualmente, se utilizaba el [cabestrante](#) y el

4. 1. 4. CARGAS Y AGUA

Fundamental resultaba también para una buena navegación, y por evidente seguridad en el buque, la operación de la carga. Cargas y provisiones se guardaban en la bodega a través de las [escotillas](#). Estas últimas agujeros rectangulares hechos en la cubierta, que, una vez habían sido introducidos los bultos, se sellaban para impedir la peligrosísima entrada de agua claveteando tablones: las brazolas, galeotas y [cuarteles](#), y, si aparece también el hierro, los enjaretados.

La colocación de las cargas, [lastre](#) y provisiones era lo que en términos técnicos se denominaba, y denomina, *la estiba de los buques*. Cada uno, en función de su tamaño, modelo y peculiaridades individuales, requería de un estudio pormenorizado sobre la forma de hacerlo. Pero de su calidad y buen hacer dependían algunos de los hechos más importantes y vitales de un navío: estabilidad, seguridad de la arboladura (que podía sufrir efectos desastrosos si el barco cabeceaba en demasía), el buen ensamblaje del esqueleto del casco, la obediencia del navío a los movimientos del [timón](#) y buen gobierno en general, y la consecución de la mayor velocidad posible.

Como a pesar de todos los cuidados, de colocar simétricamente las cargas o [lastres](#) para garantizar el buen equilibrio del navío, y de sellar las [escotillas](#) para lograr en todo lo posible que la bodega fuese un comportamiento estanco, el agua, sobre todo con temporales, acababa penetrando, había que buscar una solución. De otra manera, no olvidemos que estamos hablando de barcos mercantes, las cargas podían acabar sufriendo deterioros irreparables.



[molinete](#). Aparatos que en realidad eran tornos, alrededor de los cuales se pasaban las cadenas y [cables](#) con varias vueltas. Ahora bien, en el momento en que el ancla asomaba y quedaba sobre el agua se producía uno de los momentos más peligrosos de la maniobra: rápidamente había que sujetarla para que no atravesara y perforara el casco en un movimiento de penduleo. De ahí que fuese fundamental la presencia de [serviolas](#): pescantes de madera que asomaba por la proa y que con el [aparejo](#) de la *gata* sujetaban el ancla.

A la hora de echar el ancla, utilizando otra vez los mismos [cables](#), se hacía una operación parecida a la anterior, pero al revés. El ancla quedaba colgando, a la vez que se preparaba el suficiente [cable](#) para que llegara sin problemas al fondo. Entonces se soltaba para que cayera, y si por alguna razón se trababa, se cortaba la boza de sujeción con un hacha. Calculada la largura del [cable](#), se paraba y se ataba a las [bitas](#).

Si el tiempo y estado de la mar daban lugar a que con un sólo ancla el barco no quedara bien sujeto y seguro, se largaban más. Por ello los buques podían llevar a bordo hasta 11 anclas de diferentes tipos: *ancla de espía* para sujetar fuertemente el buque por la proa con marejada, [anclotes](#) más pequeños para aguas poco profundas, el *ancla de la Esperanza* o *ancla de salvación* la de mayor tamaño y que sólo se usaba en momentos sumamente peligrosos, y las *anclas de leva*. Algunas de ellas se echaban con la ayuda de las chalupas y botes auxiliares que llevaban generalmente los barcos.

5. TIPOLOGÍA NAVAL MERCANTE

No siempre, pero en muchísimos casos las *protestas* de la Escribanía de marina de Castro Urdiales señalan el modelo o la clase del navío que en [arribada forzosa](#) estaba amarrado en el puerto. Dato que, sin duda, constituye otra de las informaciones más interesantes proporcionada por esta documentación castreña.

MODELOS DE
BARCOS LLEGADOS
EN ARRIBADA
FORZOSA A CASTRO
URDIALES

<u>MODELO</u>	<u>NÚMERO</u>
Bergantín	27
Quechemarín	27
Patache	14
Goleta	8
Balandra	5
Lancha	5
Bergantín Goleta	4
Paquebote	4
Ascona	3
Cache	2
Diate	2
Lugre	2
Eslupa	1
Lanchón	1
Pinaza	1

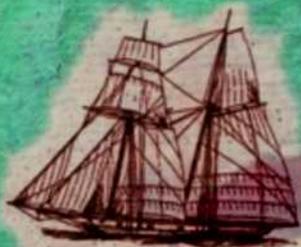
De todas maneras, estas declaraciones tienen también una serie de graves limitaciones. En primer lugar, si bien con el paso de los años la información cada vez es más precisa, entre los años 1743 y 1775 hay veces que en lugar de señalar precisamente el modelo, simplemente de forma genérica se habla de “navío”. Además, como en más de una ocasión ha señalado el profesor García-Baquero, este tipo de referencia no aporta datos precisos sobre el tonelaje de los



Quechamarín



Lugre



Goleta



Pallobot



Queche



Bergantín



Bergantín goleta

barcos. Con lo que bajo una misma denominación es más que probable que nos encontremos con buques con diferencias de volumen y peso a veces considerables e, incluso, en ocasiones con barcos que, a pesar de su misma tipificación, al ser construidos en diferentes países, escondan importantes diferencias técnicas.

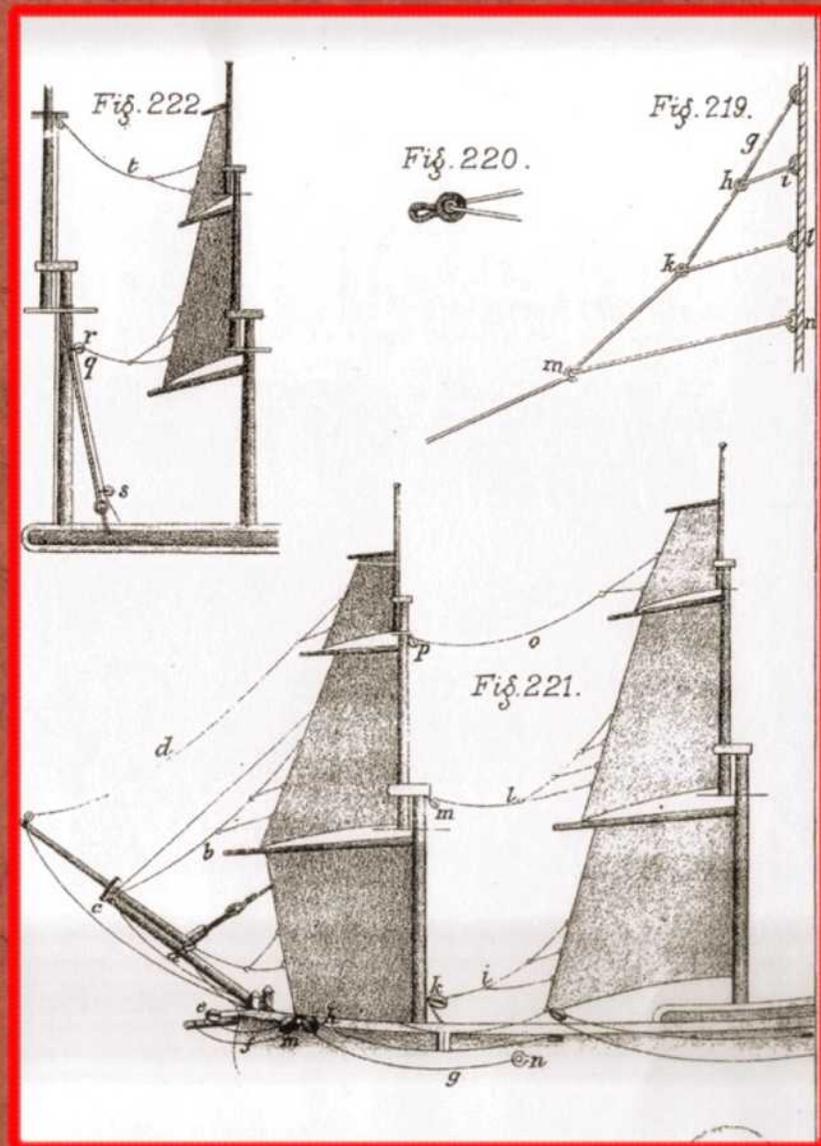
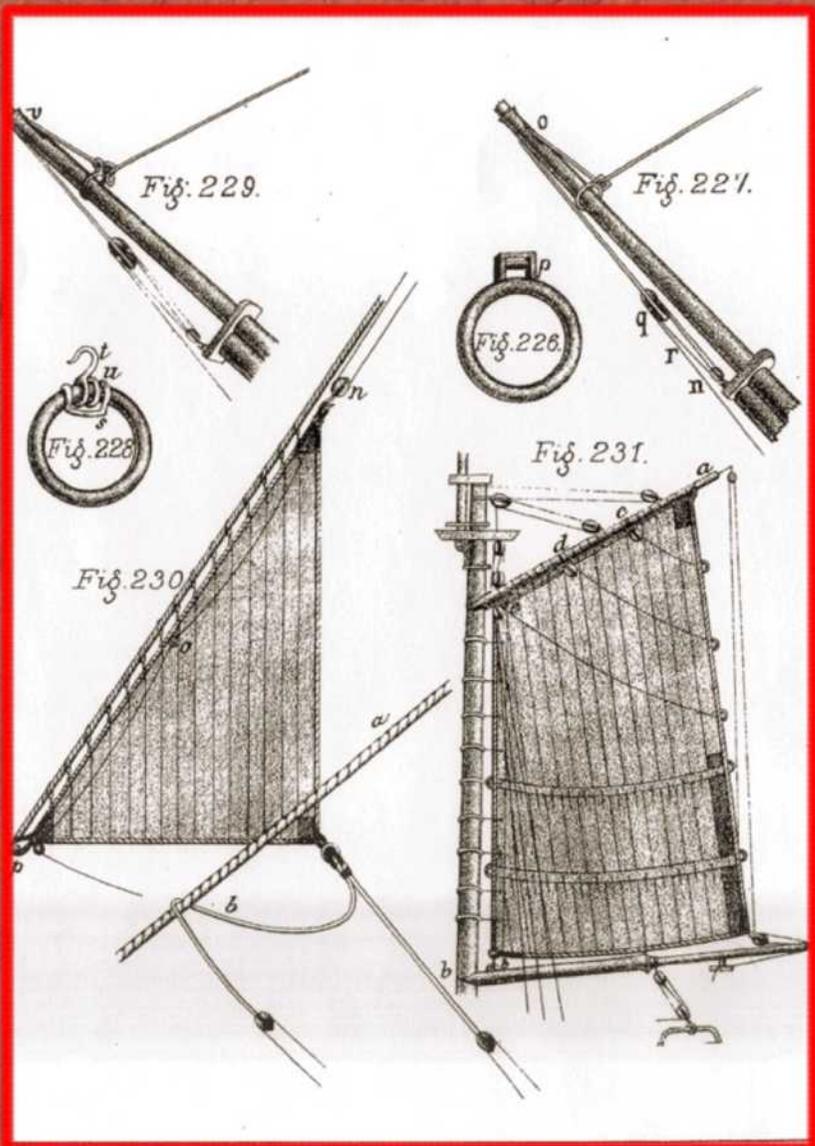
Así pues, con las preceptivas reservas, hemos de abordar las precisiones de nuestra documentación únicamente en la dirección de lo que, desde la óptica de la historia de la técnica podemos, denominar tipología naval mercante.

A pesar de que en bastantes casos, y en muchas publicaciones actuales, se siguen mezclando buques de guerra y mercantes al hacer referencia a la arquitectura naval del siglo XVII, no cabe duda que precisamente desde entonces las diferencias se hicieron bastante acusadas. Las líneas de ambos tipos de buques se estilizaron y simplificaron, pero en el caso de los militares su tamaño creció extraordinariamente hasta desembocar en los gigantescos y sofisticados *navíos de línea*. Bien señala García-Baquero que “En el siglo XVIII existe una tendencia general a uniformar ciertos aspectos de la arquitectura del navío: se simplificaron los adornos del casco venciendo lo útil y práctico a lo elegante y artístico; se suprimen los alcázares y castillos en busca de un mayor aprovechamiento del espacio; se refuerza la construcción, mediante una mejor selección y preparación de los materiales, etc.”.

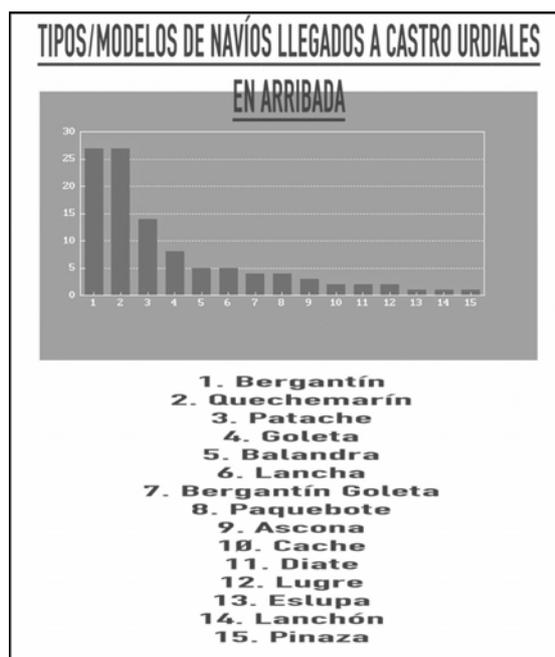
La Marina mercante hispana después del colapso del siglo XVII empezó a recuperarse poco a poco desde las primeras décadas del XVIII. Pero lo hizo a base de aumentar el número de sus

buques y no el tamaño de ellos. Entre otras cosas, porque la mayoría de los puertos, y sobre todo en el Cantábrico, todavía técnicamente no estaban preparados para albergar a barcos mercantes veleros de extraordinarias proporciones.

En otro orden de cosas, si comparamos los documentos de los siglos XVI y XVII con la época que ahora nos ocupa, enseguida nos daremos cuenta de una importante novedad: los nombres, y, por tanto, los tipos, de navíos mercantes se amplían y sofistican notablemente. Muchos y nuevos tipos de barcos, en numerosas ocasiones inspirados en modelos extranjeros, pero que fueron en una gran proporción fabricados por los astilleros tradicionales del País Vasco, en un rápido, difícil, pero al final exitoso, proceso de reconversión. Si aproximadamente hasta comienzos de la centuria del Setecientos los carpinteros de ribera se habían dedicado, no exclusivamente, pero sí preferentemente, a abastecer los pedidos de la Monarquía, ahora van a hacerlo solamente con los de la burguesía comercial y transportista y con los encargos llegados desde el sector pesquero tradicional. Así, hasta 1850/60 los astilleros de la cornisa cantábrica y sobre manera los vascos se mantuvieron muy activos, sin duda, en la última y gran época dorada de la navegación a vela. Poco después, el velero puro siguió aguantando algunas décadas más, pero con la aparición de la propulsión a vapor su "suerte estaba definitivamente echada".



(Fuente: B. Vallarino, 1888)



Como podemos comprobar en el anterior gráfico, hasta 15 tipos diferentes de veleros mercantes fueron los que arribaron a nuestro puerto de Castro Urdiales. Aunque también resulta muy evidente que bergantines, pataches y quechemarines fueron los barcos con presencia, aunque obligada, más habitual. Barcos que podemos considerar de mediano y pequeño porte, eso sí, con [aparejo](#), [velamen](#) y capacidad de maniobra bastante desarrollada, si comparamos la situación con siglos anteriores.

**NÚMERO DE TRIPULANTES SEÑALADOS EN LAS ARRIBADAS
AL PUERTO DE CASTRO URDIALES**

<u>BARCO</u>	<u>TRIPULACIÓN</u>	<u>AÑOS</u>
Ascona	7	1775
Balandra	6	1766
Balandra	6	1766
Balandra	5	1774
Bergantín	9	1765
Bergantín	9	1766
Bergantín	6	1768
Bergantín	7	1768
Bergantín	4	1768
Bergantín	6	1774
Bergantín	7	1775
Cache	10	1766
Cache	7	1773
Paquebote	7	1766
Paquebote	6	1773
Patache	5	1745
Patache	6	1753
Patache	5	1756
Patache	6	1757
Patache	5	1765
Patache	5	1766
Patache	5	1773
Patache	6	1774
Patache	6	1774
Quechemarí	3	1815

n

Fueron todos barcos “aparejados de fragata”, con sistemas de vela muy sofisticados, relativamente, siempre en comparación con épocas pasadas, fáciles de manejar. De ahí, como podemos deducir del inmediato cuadro, que necesitasen de tripulaciones cortas en número. Utilizando una expresión ya célebre en la historia naval: barcos con mucha vela y pocos hombres. Aunque evidentemente los buques todavía no se fabricaban de forma estandarizada y existían dentro de cada grupo ostensibles diferencias de arqueo, bueno resulta para la comprensión de nuestros textos realizar un pequeño repaso de cada tipo.

BERGANTINES. Con su variante de los **BERGANTINES-GOLETAS**, fueron sin ninguna clase de dudas el modelo de embarcación que más veces aparece en nuestros documentos: en un total de 31 ocasiones. Con la llegada del siglo XIX se iba a convertir en el barco más usado en la cornisa cantábrica, tanto en las operaciones de tráfico de cabotaje como en los trayectos algo más atrevidos.

El bergantín era un navío de dos [palos](#) y un [bauprés](#). Resultaban, éstos, muy similares al mayor y [trinquete](#) de las fragatas. Llevaba asimismo algunos [estays](#) entre los dos [palos](#). En cuanto al [velamen](#), portaba una mayor redonda y una gran [cangreja](#). Desde comienzos del siglo XIX, acentuadamente con el paso de los años, algunos armadores empezaron a transformar los bergantines redondos en bergantines-goletas con el fin de disminuir más la complejidad del manejo del [aparejo](#) y poder reducir un poco más también el número de tripulantes. Llevaban ahora un [palo](#) de proa al estilo de los antiguos bergantines y otro a [popa](#) como las goletas.

Con una media en torno a las 100 toneladas, en algunos casos se llegó a ver navegando bergantines con cerca de las 250. Por último, convendría apuntar que el casco de estos buques se podría describir como bastante fino y raso.

QUECHEMARINES O CACHEMARINES.

Constituyen en orden de importancia el segundo de los tipos de barcos más frecuentes llegados en apuros al puerto castreño. Fueron barcos pequeños, con dos [palos](#) y con velas al tercio. Llevaba foques en el [botalón](#) de proa y [gavias](#) volantes para tiempos bonancibles. Con un claro origen francés, el Quechemarín fue uno de los

navíos más utilizados en las costas bretonas y en toda la Cornisa cantábrica hispana.

Fundamentalmente fue utilizado como mercante de cabotaje, ya que su largo casco, [popa](#) redonda con fuerte timón y cubierta corrida, sus pequeñas proporciones y calado, hacían que sumamente apropiado para arribar a la mayoría de los desasistidos pequeños puertos del Cantábrico. Arqueaban alrededor de 20 a 65 toneladas; aunque en ocasiones, siempre muy raras, pudiesen superar las 100.

PATACHES. Navíos muy empleados desde antiguo en las costas atlánticas francesas y en el norte de la Monarquía española. Constituyeron un tipo de barco que se utilizó profusamente en la Armada Real e incluso como buque *escampavía* para guarda de las costas. Pero desde el siglo XVIII se convirtió ya únicamente en el velero mercante más humilde del Cantábrico, perdurando en actividad incluso hasta las primeras décadas del siglo XX, como se puede apreciar en multitud de fotografías y postales antiguas.

El Patache era un barco que portaba dos [palos](#): en el de [trinquete](#) cruzaba dos o tres velas, con una vela [cangreja](#) en el mayor y la [trinetilla](#) y foques que se izaban en el [bauprés](#). Su [velamen](#) y reducida arboladura eran los más sencillos de manejar de todos los buques mercantes, de ahí que utilizara una reducidísima dotación de tripulación. Incluso, el mando, en muchas ocasiones, en vez de llevar el título de capitán se conformaba con el de patrón. El arqueado rondaba las 30/80 toneladas de registro.

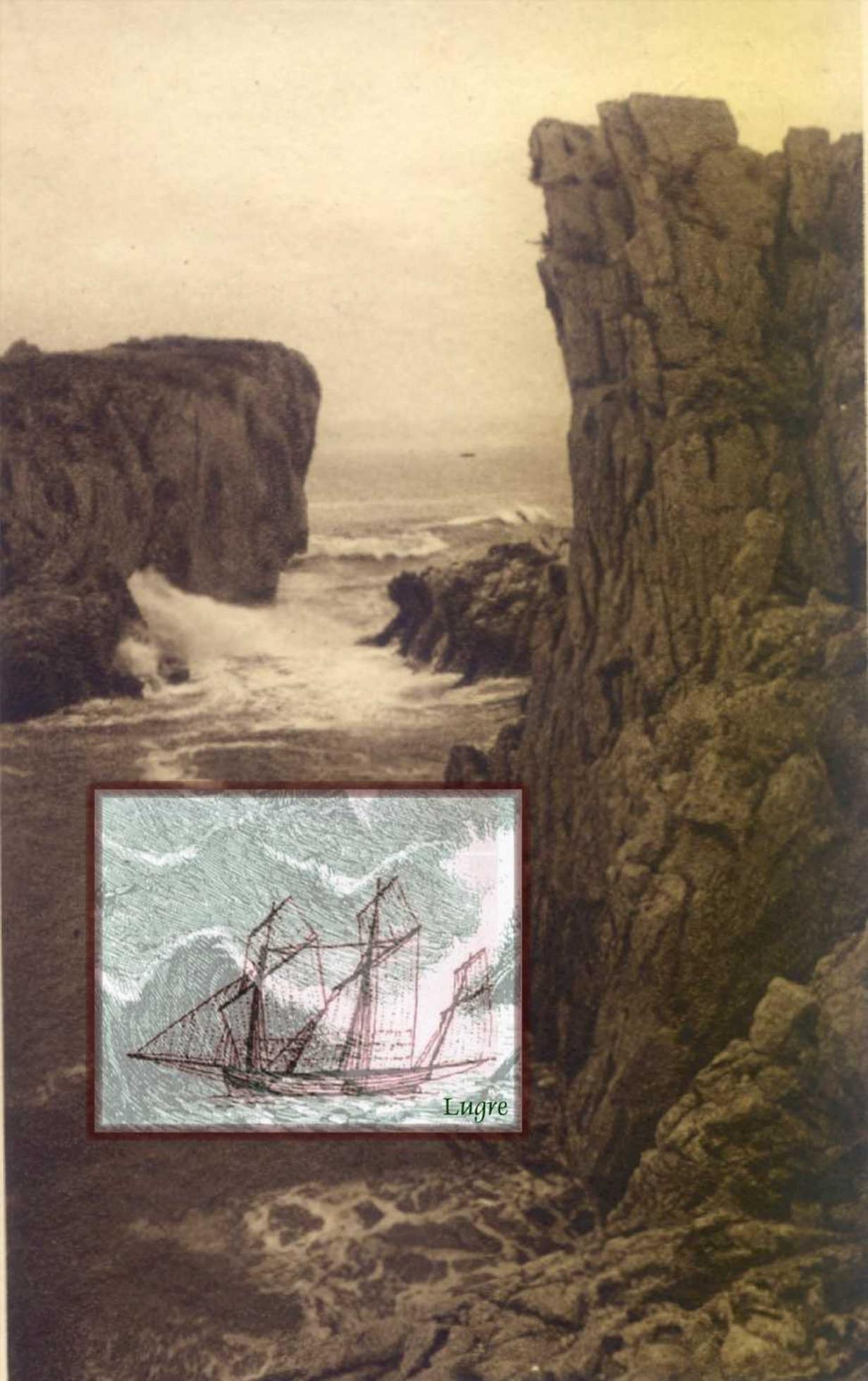
Aunque muchas veces ya publicado, no por eso menos valiosa, es la magnífica descripción que Pereda hace de este navío en Sotileza (X):

“El patache es un barquito de treinta toneladas escasas, con aparejo de bergantín-goleta. Supónese que estos barcos han sido nuevos alguna vez: yo nunca los he conocido en tal estado, y eso que no los pierdo de vista, como lo pueda remediar. Por tanto, puede afirmarse que el patache es un compuesto de tablucas y [jarcia](#) vieja. Le tripulan cinco hombres; a lo más, seis o cinco y medio: el patrón, cuatro marineros y el motil, o muchacho cocinero. El patrón tiene a popa su departamento especial, con el nombre aparatoso de cámara; la demás gente se amontona en el rancho de proa, espacio de forma triangular, pequeñísimo a lo ancho, a lo largo y a lo profundo, con dos a modo de pesebres a los costados. En estos pesebres se acomodan los marineros para dormir, sobre la ropa que tengan de sobra, y debajo de la que vistan; pues son allí tan raras como las onzas de oro las mantas y las colchonetas. Para entrar en el rancho hay, entre el [molinete](#) y el castillo de pro, un agujero, poco mayor que el de una topera, el cual se cubre con una tabla revestida de lona encerada; tapa unas veces de corredera, y otras de bisagras. De cualquier modo, si el agujero se cubre con la tapa, no hay luz adentro, ni aire, y si la tapa se deja a medio correr o levantada, entran la lluvia, y el frío, y el sol, y las miradas de los transeúntes; porque el patache, en los puertos, siempre está atracado al muelle”.

GOLETAS. Barcos algo más pequeños que los bergantines, con las misma arboladura, pero con la característica inequívoca de que sus [palos](#) tenían más altura y una pronunciada inclinación a [popa](#). Como bien señalaba a finales del siglo XIX Don Francisco Fernández Fontecha, “no llevaba ni [cofas](#) ni redondas y en su lugar usan grandes cangrejos. En el [palo trinquete](#) llevaba [gavia](#), [juanete](#) y hasta sobre; y en el [palo](#) mayor sobre la [cangreja](#) un vela triangular que se llama escandalosa”.

En general, las goletas se pueden calificar como navíos de fácil maniobra en [velamen](#), y cuyos arqueos oscilaron entre 60 y 160 toneladas.

BALANDRAS. En cinco ocasiones arribaron balandras al puerto de Castro. Siempre con matrícula extranjera. Y es que este buque tenía un claro origen y procedencia británico. Con su fino diseño y poco arqueos, eran embarcaciones



Lugre

sumamente marineras; por eso, además de al transporte de mercancías, se dedicaron en múltiples ocasiones a operaciones corsarias.

La característica más singular de la balandra estaba en que generalmente arbolaba un único [palo](#), en el que iba una enorme vela [cangreja](#), además de un foque y escandalosa. No siempre, pero en algunas ocasiones hubo balandras que llevaban un pequeño [palo](#) a [popa](#) con vela latina.

PAQUEBOTES. En cuatro momentos vieron los vecinos de Castro Urdiales llegar a navíos paquebotes en busca de salvación. Parece hoy admitida por todos los especialistas su origen también británico. En las costas españolas preferentemente fueron usados como barcos especializados en el transporte de correspondencia. Aunque, también solían embarcar a algunos pasajeros y pequeñas cantidades de mercancías.

Técnicamente se parecían mucho a los bergantines, pero con líneas más toscas: arbolaban dos [palos](#) con sus correspondientes velas, destacando la presencia de una gran vela redonda en el mayor y otra mesana o [cangreja](#). Como casi todos los navíos llevaba también [bauprés](#) para los foques. Sus arqueos oscilaban entre las 130 y 200 toneladas.

Otros tipos de embarcaciones, en mucha menor proporción también llegaron a nuestro puerto, las más de las veces desde otros países y mares. Es el caso de los **LUGRES**: navíos muy utilizados en las costas francesas e inglesas para faenas pesqueras y de pequeño comercio. Como una vez más con maestría señalaba Fernández Fontecha, su mayor peculiaridad

radicaba en que era un “buque de tres [palos](#) con velas al tercio, sobre las cuales se largan varias volantes. Viene a ser el mismo tipo que el Quechemarín en mayor escala”.

QUECHES, DIATES, ASCONAS y ESLUPAS, modelos una vez más de origen extranjero, arribaron en mucha menor proporción. E, incluso, finalmente, podemos llegar a encontrarnos con **LANCHAS, LANCHONES y PINAZAS**. Está claro que en este último caso, señalado en una única y sola vez, más parece una alusión anacrónica del escribano que una realidad, puesto que las pinazas constituyen embarcaciones de épocas ya pasadas. Es posible que también, tanto el declarante como el propio notario, quisieran señalar que aquella embarcación, curiosamente de origen gallego, era muy vieja y de muy simple construcción.

Por otra parte, sobre todo en los tiempos de guerra a principios del siglo XIX y años de la Primera Guerra Carlista, muy difíciles para la navegación comercial por razones obvias, se utilizaron lanchas y lanchones para operaciones muy sencillas de cabotaje. Probablemente era una forma de camuflaje y de poder pasar más desapercibidos frente a posibles ataques enemigos y abordajes corsarios. Eran lanchas mayores de pesca, lanchones y trincaduras utilizadas en operaciones de ataje de grandes puertos como el de Bilbao.

Nada al respecto dicen los documentos, pero por otros trabajos publicados hasta ahora, y ya en parte hemos adelantado, todos estos barcos, cuando llevaban bandera española, habían sido construidos en las gradas cercanas de Plencia, Bermeo, Lequeitio, Abando, Olaveaga y Pasajes. Aunque tampoco debieron ser raros los buques

que navegando con pabellón hispano habían salido de los acreditados astilleros franceses de Burdeos y Bayona.

6. NOMENCLATURA DE LOS BUQUES

Otra de las curiosas informaciones que proporcionan los documentos-protestas, y yo creo también importantes, son las referencias al nombre o título que llevaban los buques.

DENOMINACIONES MÁS UTILIZADAS DE LOS BARCOS*

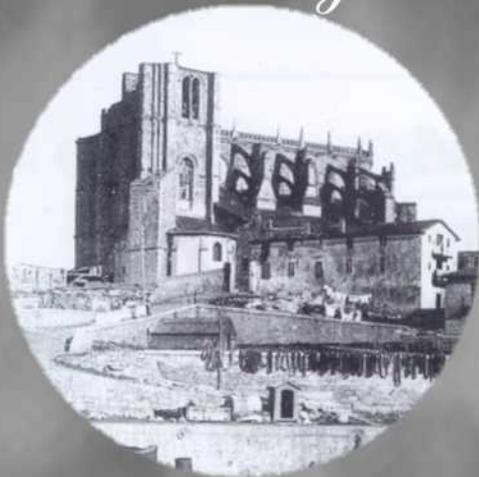
<u>NOMBRES</u>	<u>NÚMERO</u>
Nuestra Señora del Carmen	16
Ánimas	11
San Juan Bautista	9
San José	8
Nuestra Señora de Begoña	5
Nuestra Señora del Rosario	5
San Antonio	4
Nuestra Señora del Portal	3
San Agustín	3
Dulce Nombre de Jesús	2
El Postillón	2
Faina	2
Nuestra Señora de la Asunción	2
Nuestra Señora de los Dolores	2
Concepción	2
San Francisco	2

(* Anotadas como mínimo en dos ocasiones)

De entrada, aparece en términos generales una gran diferencia: entre los buques de matrícula extranjera dominan los títulos que podemos calificar como de inspiración civil o laica, mientras que los hispanos en una extraordinaria proporción eran rotulados con denominaciones de clara inspiración religiosa. No obstante, también en este último caso se puede detectar que con el paso de los años, especialmente a partir de aproximadamente



*Santa María y Santa Ana
referencias obligadas para los navegantes*



1820/30 empiezan a ser cada vez más corrientes los apelativos no religiosos.

TIPOS DE DENOMINACIÓN EN LOS BUQUES

	<u>Número</u>
Virgenes	42
Jesús @ Dios	6
Santos	37
Civiles	61

Todas estas denominaciones, además de indicarnos la “moda” del momento y sus cambios, ponen de relieve el enorme grado de implantación que desde la Reforma y Contrarreforma tenía la sociedad peninsular el elemento religioso. Destacando sobremanera la enorme veneración de los marinos por la figura y significado de la Virgen María, y muy en particular, como no podía ser de otra forma, por el de la Virgen del Carmen. Lectura, que al revés, podemos hacer para comprender lo que ocurría con los barcos extranjeros.

7. ORIGEN DE LOS NAVÍOS

De una forma más deductiva en el siglo XVIII y expresamente con la llegada del XIX, la documentación de que estamos tratando asimismo aporta al investigador, y al simple interesado en la historia marítima, otro importante dato: el origen o matrícula de los barcos que forzosamente tuvieron que refugiarse en nuestro puerto. Información que a buen seguro compone al final una fotografía bastante real de cómo era, en cuanto a los pabellones de los buques, la navegación velera del Cantábrico.

PUNTOS DE ORIGEN DE LOS BARCOS LLEGADOS A CASTRO URDIALES

<u>PUERTO DE ORIGEN</u>	<u>NÚMERO DE BARCOS</u>
Vizcaya	75
Asturias	12
Francia	11
Inglaterra	10
Galicia	9
(Sin señalar)	8
Castro Urdiales	6
Holanda	4
Noruega	4
Portugal	4
Terranova	2
Génova	2
Guipúzcoa	2
Alemania	1
Dinamarca	1
Nueva Inglaterra	1
Puerto Rico	1
Santander	1

Lo más llamativo, tal como se puede observar en el anterior cuadro, es que prácticamente la mitad de los navíos forzados a entrar eran originarios del Señorío de Vizcaya. Lo que, sin ningún género de dudas, fue debido (y pone a la vez de relieve) a la propia potencia de la marina mercante vizcaína en el conjunto del Norte español, a la propia cercanía geográfica entre nuestro puerto y aquella zona costera, y, por último, al importantísimo papel que jugaba Castro como puerto y punto de apoyo en la entrada de la ría de Bilbao.

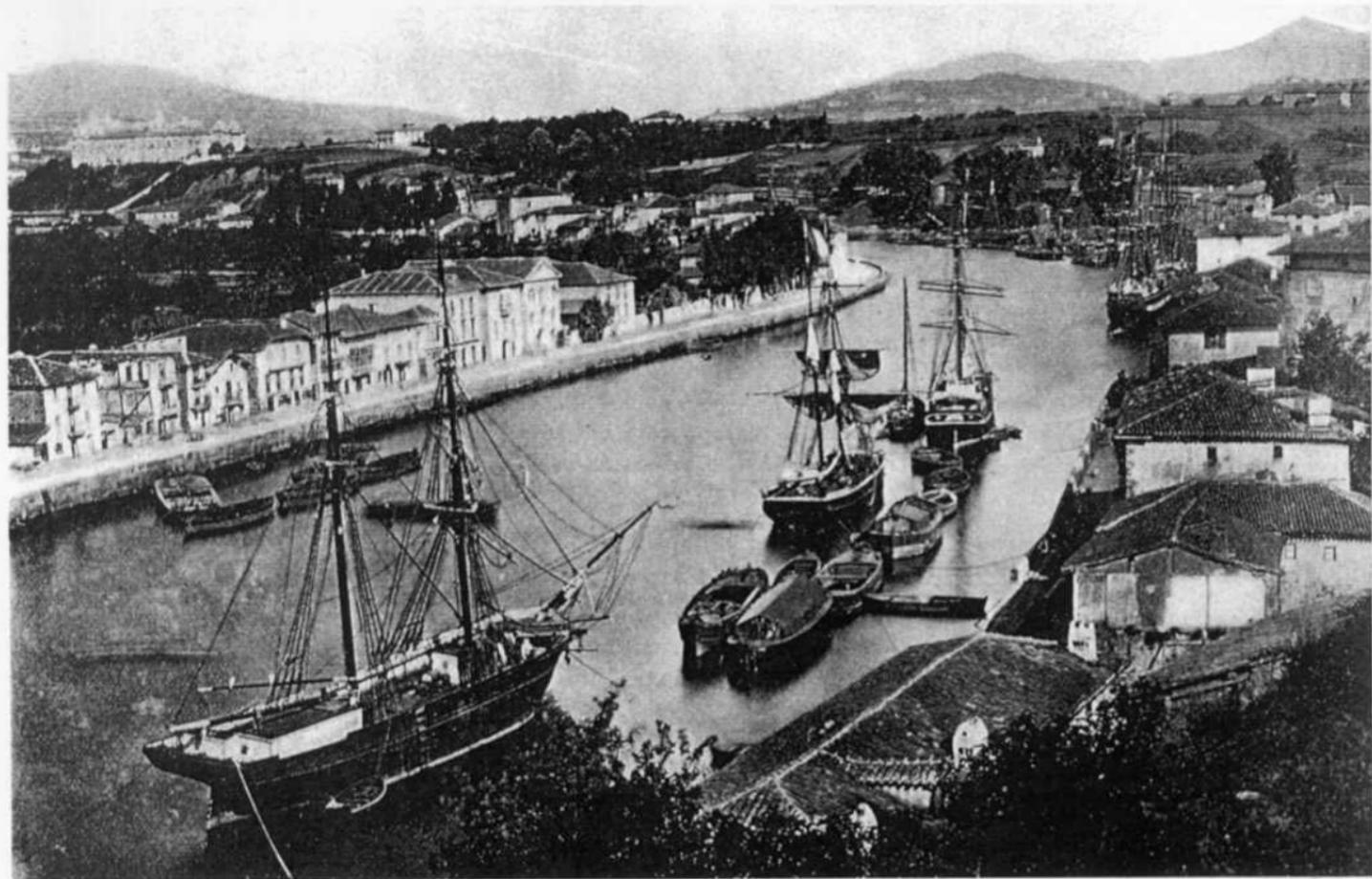
Sobre el resto de los puntos de origen se puede comentar que fue habitual la presencia de barcos de toda la franja costera norteña, desde Galicia a Pasajes en Guipúzcoa. Quizá, en este caso, lo más espectacular es que solamente en una única ocasión a lo largo de todo un siglo entró un barco con matrícula de Santander, a

pesar de que fueron años de fuerte crecimiento para la flota de aquella ciudad. Curioso, asimismo, es comprobar cómo no entraban, y seguro que apenas navegaron por el Cantábrico, barcos con pabellones de otras ciudades españolas, ya fuesen catalanes, levantinos o andaluces.

Por otra parte, tampoco fue raro la presencia en los muelles, Dársena y Concha de Castro de barcos provenientes de otras naciones y reinos: británicos, holandeses, alemanes, flamencos y muchos franceses de la costa comprendida entre la zona de Bretaña y la vasca de Bayona. Desde Noruega, origen ya mucho más lejano, llegaban navío trayendo la tan imprescindible raba para las faenas de nuestros pescadores, y numerosos con bacalao desde Terranova y Nueva Inglaterra. Sin embargo, muy sintomático es que en una sola ocasión arribara a Castro un navío proveniente de las colonias españolas en el continente americano: en concreto, una proveniente de Puerto Rico.

NAVÍOS LLEGADOS DESDE VIZCAYA

<u>PUERTO</u>	<u>Nº. NAVÍOS</u>
Plencia	16
Bilbao	13
Somorrostro	11
Santurce	7
Portugalete	6
Mundaca	5
Bermeo	3
Desuto	2
Elanchobe	2
Gorliz	2
Guecho	2
Lequeitio	2
Ciérbana	1
San Julián de Musques	1



Veleros en Bilbao

Dentro de las numerosísimas embarcaciones vizcaínas que estuvieron arribado a Castro, siempre bajo la óptica de sus puertos de origen, podemos claramente distinguir tres grandes grupos: en primer lugar, todas las villas portuarias, con Bilbao a la cabeza, que formaban parte del gran complejo portuario de la ría del Nervión; Mundaca, Bermeo y Lequeitio, en la parte más oriental de la costa del Señorío de Vizcaya; y, finalmente, el especialísimo caso de la gran villa marinera de Plencia en la salida de la ría de Butrón.

Empezando por la última, a pesar de que era prácticamente imposible [fondear](#) en su concha, **Plencia**, sin apenas construcciones portuarias de importancia, abrigó durante siglos una potente flota valiéndose de su ría en el tramo que iba hasta el puente. A diferencia de Castro Urdiales, esta villa vizcaína hasta mediados del siglo XVI había sido más pescadora que mercante; pero a partir de entonces la situación empezó a cambiar radicalmente: Castro empezó a perder su flota transportista y comercial, hasta quedar reducida a una población de pescadores, y Plencia pasó a ser una de las villas costeras más activas en la construcción de pequeños y medianos veleros mercantes, también un puerto con nutrida flota de barcos mercantes, y, lo que al final será su gran seña de identidad, una de las poblaciones con una marinería más altamente cualificada. Tanto es así, que gran número de los capitanes y pilotos de los barcos de la costa vasca eran naturales de allí y formados en su acreditada escuela náutica.

La flota de Plencia participó activamente a lo largo de los siglos XVIII y XIX en el transporte de mercancías entre el Norte hispano y las colonias

americanas. Habitual fue también ver a sus barcos navegar en toda la franja europea del Atlántico. Pero, no cabe duda, su gran especialidad fue el transporte de cabotaje por el Cantábrico.

Pataches y quechemarines, la columna vertebral de la marina de Plencia, pululaban por todo el Cantábrico. Aunque su gran especialidad, amparada por la legislación del Señorío, fue el transporte venaquero de mineral de hierro de Somorrostro hacia las centenares de ferrerías de todo el País.

Sobre **Mundaca**, **Bermeo** y **Lequeitio**, y también en menor medida **Elanchobe**, podemos decir que, excepto en el primer caso, mantuvieron siempre un pequeño número de barcos mercantes de cabotaje, a pesar de que su flota en el período que ahora estudiamos tenía ya un marcado carácter pesquero. Únicamente Mundaca, al igual que hemos visto para Plencia, conservaba un destacado conjunto de pequeños navíos de cabotaje, muy activos en el transporte venaquero y de productos siderúrgicos en bruto o semielaborados.

Ahora bien, como hemos adelantado, es del gran complejo portuario de la ría del Nervión, con epicentro en **Bilbao**, de donde provenía el mayor porcentaje de los barcos entrados de forma apurada en Castro Urdiales. A izquierda y derecha, en apenas dos leguas de longitud, con referencia en **Las Arenas**, **Guecho**, **Portugalete**, **Santurce** y **Ciérvana**, tenía lugar un intensísimo tráfico naval y mercantil. Pero este impresionante mundo portuario tenía un gravísimo obstáculo: la Barra de Portugalete. Aproximadamente entre Algorta y Santurce, a modo de semicírculo, las aguas de la mar y mareas cunado se

enfrentaban a las que bajaban del río, iban formando un gran parapeto o barrera de arena, siempre difícil y peligroso de atravesar a los buques, máxime si tenemos en cuenta que su lecho cambiaba frecuentemente de ubicación.

Este hecho, es decir, las tremendas dificultades existentes para salir y entrar en la ría, junto con el creciente movimiento de barcos, hizo que la mayor parte de las localidades de sus orillas desde finales del siglo XV, y claramente ya en el siguiente, fueron abandonando las faenas pesqueras y especializándose en materia de transporte mercante. Excepto en Santurce, lugar especialísimo y que acabará convirtiéndose en un potente puerto pesquero, en el resto de los pueblos y villas sus habitantes se dedicaron masivamente a ayudar a los barcos en el momento de cruzar la Barra o de moverse en los tramos finales de la ría. No hay más que recordar la famosa figura del Piloto Mayor y, sobre todo, de los pilotos lemanes, que tantas veces salen en nuestra documentación. Además, como bien se puede comprobar en ella, muchos de los capitanes y barcos hasta bien entrado el siglo XIX, residían y estaban matriculados en aquellas poblaciones más que en la propia villa de Bilbao.

Físicamente fuera ya, pero muy cerca del entramado de la Ría, estaba **Somorrotro**. Concejo vizcaíno que tuvo en los últimos siglos medievales y primeros tiempos modernos una poderosa flota mercante con pequeños barcos en los que dominaba el movimiento venaquero, y que todavía en la segunda mitad del Setecientos sorprendentemente seguía conservando una nutrida lista de capitanes y barcos veleros. Y digo que es sorprendente, porque la costa cercana carecía de abrigos de cierta consideración y su



Abrigo de Ontón

ría de construcciones portuarias de una mínima importancia.

Por último, para acabar este pequeño epígrafe, tenemos que volver sobre el propio puerto y jurisdicción de Castro Urdiales. En una reciente publicación mantenía, y creo que demostré, que la flota mercante castreña acabó desapareciendo en el siglo XVII, y que desde entonces la Villa únicamente mantuvo barcos pesqueros, eso sí, en un buen número. Sin embargo, las *protestas* que ahora publicamos, de vez en cuando nos hablan de barcos de Castro. Evidentemente es ya algo puramente testimonial: siempre hubo algún comerciante dueño de un pequeño quechemarín o bergantín, la mayor parte de las veces refugiados en Bilbao, que utilizaba sus posibilidades para traer materias y alimentos. Por poner un ejemplo, en el año 1746 el castreño Nicolás Peñarredonda era propietario de un bergantín con base en Bilbao (A.H.P.C., J. De Mioño, leg. 1.790, fol. 40).

Dentro de la jurisdicción de Castro, lo que sí llama realmente mucho la atención es el caso de **Ontón**. En diferentes ocasiones y años aparecen maestros y barcos allí registrados. Y es que, al parecer, en épocas anteriores su puerto de **Berrón** había tenido alguna actividad y hasta pequeñas obras de infraestructura. En este sentido, y resulta sumamente esclarecedor, el 6 de febrero del año 1802 se reunían la mayoría de los vecinos de aquel lugar a fin de comunalmente erigir una ferrería, pero a la vez decían: ***“(..)* **que habiendo reflexionado sus vecinos y naturales sobre los medios más oportunos para el fomento de sus fondos y subsistencia del vecindario, que se hallan en mucha decadencia, se halló que lo primero es poner corriente el puerto del Berrón pegante a su población en estado de poder****

entrar y salir en él Lanchas pescadoras y Barcos, en que pueden traerse víveres de fuera por mar, lo que en la actualidad es imposible por estar cegado enteramente... (A.H.P.C. R. A. Martínez, leg. 1.823, fols. 29 y 30).



8. LOS VIAJES

PUNTO DE SALIDA DE LOS VIAJES

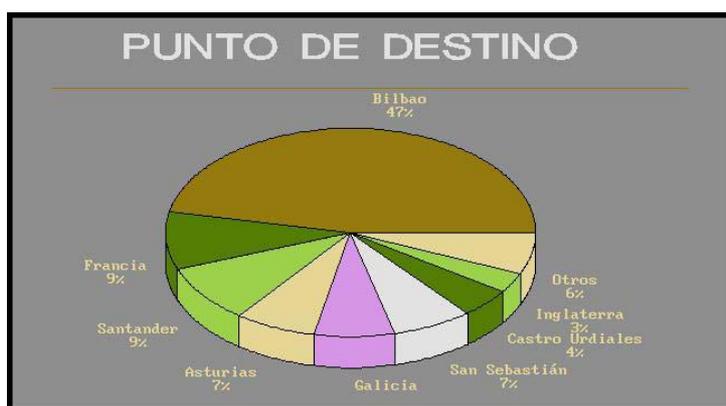
<u>ORIGEN</u>	<u>NÚMERO</u>
Francia	18
Galicia	18
Santander	17
Inglaterra	16
Asturias	10
Bilbao	10
Holanda	8
Cádiz	8
San Sebastián	8
Portugal	7
Noruega	6
Terranova	5
Sevilla	4
Portugalete	3
Irlanda	2
Guriezo	2
Nueva Inglaterra	2
Alemania	1
Alicante	1
Ría de Guernica	1

PUNTO DE DESTINO DE LOS VIAJES

<u>DESTINO</u>	<u>NÚMERO</u>
Bilbao	73
Francia	14
Santander	14
Asturias	11
Galicia	11
San Sebastián	11
Castro Urdiales	7
Inglaterra	5
Pasajes	3
Barcelona	2
Portugal	1
Cádiz	1
Puerto Rico	1
Sevilla	1
Fuenterrabía	1

Flandes	1
Plencia	1
Puerto Rico	1
San Lucar Barrameda	1

Una más, entre las muchas informaciones que ya vamos señalando y apuntando: el origen, trayecto y destino de los barcos. Hablamos de la derrota planificada por los buques que no tuvieron más remedio que guarecerse en Castro Urdiales. Los documentos señalan con mucha precisión los puertos de donde salían y a los que pretendían llegar en circunstancias normales. Y con ello dibujan fielmente los circuitos de transporte y movimiento de mercancías que utilizaban como medio al mar Cantábrico.





Después de vincular los datos, y elaborados los anteriores cuadros y gráficos, una primera apreciación llama muy rápidamente la atención: aunque dominan los del exterior, los puntos de salida de los viajes son de procedencia bastante variada; sin embargo, en las llegadas o destinos surge el puerto de Bilbao con un marcadísimo liderazgo.

Todo lo anterior, creo, una vez más prueba dos hechos indiscutibles. En primer lugar, el peso de Bilbao como centro redistribuidor de mercancías de todo el norte peninsular. No cabe ninguna duda que nuestro dibujo se parece mucho al que el profesor Fernández de Pinedo, con ocasión de la publicación que celebraba el centenario de la Cámara de Comercio, hizo sobre el gran puerto vizcaíno:

“La estructura del comercio bilbaino no había variado sustancialmente a lo largo del seiscientos. Si comparamos el origen de los barcos entrados en Bilbao desde agosto de 1614 con los de 1734 encontramos pocos cambios. Bilbao siguió siendo un puerto básicamente internacional, vinculado al Norte de Europa. El comercio peninsular continuaba absorbiendo poco menos del tercio del movimiento portuario. Aparentemente en 1734 el tráfico con Francia había disminuido, sin embargo, hay que señalar que a principios del siglo XVII una parte pequeña de los navíos franceses que entraban en la ría realizaban su comercio con mercancías holandesas, a quienes estaba prohibido el tráfico con los territorios de la monarquía hispana. Las Islas Británicas mantienen en 1734 su cuota de 1614/15, así como los navíos que con grasa y pesca salada venían de Terranova. Por contra, el comercio con Flandes se redujo. A partir del Tratado de Utrecht, Flandes dejó de ser un posesión de la corona hispana y las privilegiadas condiciones que hasta entonces había gozado en sus relaciones con la península cesaron. Aunque la estructura apenas si había variado a lo largo de más de un siglo, no obstante hay un par de fenómenos novedosos. Dentro del tráfico intrapeninsular destaca la presencia de navíos procedentes de Cádiz -nueve-, mientras que en 1614/15 solo hubo uno de Sevilla. Los productos coloniales afluyen con más abundancia, síntoma de que Bilbao participa más activamente, de forma indirecta, en el comercio con las colonias americanas. El segundo fenómeno destacable también está relacionado con el Nuevo Mundo, Nueva Inglaterra, colonia británica, mantiene un comercio de cierta importancia con las márgenes del Nervión de forma directa”.

En segundo lugar, la documentación pone de nuevo en evidencia, que el puerto de Castro Urdiales hasta bien entrado la segunda mitad del

siglo XIX constituyó un punto de apoyo y referencia fundamental para todos los navíos que al entrar en la ría de Bilbao tenían que acometer la peligrosa y arriesgada maniobra de cruzar la barra de Portugalete.

Finalmente, a través de estas informaciones también es posible hacer cálculos la duración de algunos de los trayectos efectuados por nuestros barcos. Pongamos algunos ejemplos. El viaje de Sevilla a Bilbao podía suponer con tiempo bonancible 21 o 22 días de navegación; pero con temporales llegaba hasta los 40 o 45. Pasar de punta a punta todo el Cantábrico se lograba, nuevamente si el tiempo era propicio, en 5 o 6 días.

En definitiva, aunque hoy en día con nuestra forma de ver las cosas y con unos niveles de tecnología que lo impregnan todo, aquellos viajes nos parezcan temporalmente muy dilatados, nada más lejos de la realidad. Si tenemos en cuenta, por poner una referencia con la que poder hacer una ilustrativa comparación, que en el siglo XVIII y parte del XIX en el transporte terrestre entre Madrid y la frontera francesa por Irún se empleaban en el mejor de los casos 10 o 12 jornadas de viaje, resulta claro que navegar por el Cantábrico era hacerlo por una auténtica "autopista" para la época; bien es verdad que con muchos y graves riesgos.

9. MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS

En un buen número de ocasiones, las *protestas* notariales de Castro dan inequívocos informes, aunque sin precisiones cuantitativas, del tipo de mercancías llevadas por los navíos. Algo que, una

vez más, puede utilizarse históricamente para analizar el trasiego de productos efectuado a través del medio marino.

MERCANCÍAS TRANSPORTADAS - PROTESTAS - CASTRO URDIALES

<u>PRODUCTO</u>	<u>NÚMERO DE OCASIONES SEÑALADA</u>
Azúcar	20
Bacalao	20
Aguardiente	15
Sardina	12
Sal	10
Grasa	9
Aceite	8
Hierro	8
Trigo	8
Cuero	7
Harina	7
Tabaco	5
Lana	5
Raba	4
Cacao	4
Madera y tablas	4
Maíz	3
Café	3
Lastre	2
Arroz	2
Castaña	2
Quincallería	2
Té	2
Vino	2
Vino de Málaga	2
Jarcia	2
Escobas	2
Cobre	2
Habas	1
Habichuelas	1
Lino	1
Manteca	1
Sebo	1
Sempiterna	1
Cera	1
Papel	1
Licores	1
Baqueta	1
Melaza	1
Cebolla	1
Arenque	1
Clavazón	1
Avellana	1
Nuez	1
Fruta	1
Alubias	1



(Velero en la peligrosa maniobra de cruzar la barra de Portugalete)

Salmón	1
Ballena	1
Vinagre	1
Tocino	1
Lienzo	1
Botellería	1

En la práctica se transportaba de todo, aunque dominaban los objetos y materias pesados y de considerable volumen, que bien se pueden calificar como productos de primera necesidad. Entre todos ellos destacaban aquellos que tenían a Bilbao como el gran almacén redistribuidor para todo el norte hispano. Hablamos del azúcar llegado de tierras americanas; del bacalao de Terranova y Nueva Inglaterra; la sal andaluza y portuguesa; grasa de ballena y raba para pescar originaria de los países escandinavos; o, por hablar de un último caso, de la lana castellana que salía hacia Europa por el gran puerto vasco.

Cuantitativa y cualitativamente las *protestas* marinas de Castro evidencian, sobre todo en el cabotaje, que entre los años 1750 y 1792 el transporte marítimo conoció una etapa de progresos y expansión. Pero desde esta última fecha aproximadamente hasta los años treinta del siguiente siglo surgieron dificultades muy graves: guerras casi permanentes con potencias extranjeras y conflictos armados interiores, y la aparición de corsarios franceses e ingleses casi de forma continuada. Por último, la década de 1840 parece constituirse en una fase en que la navegación volvió a retomar el vuelo.

10. INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN

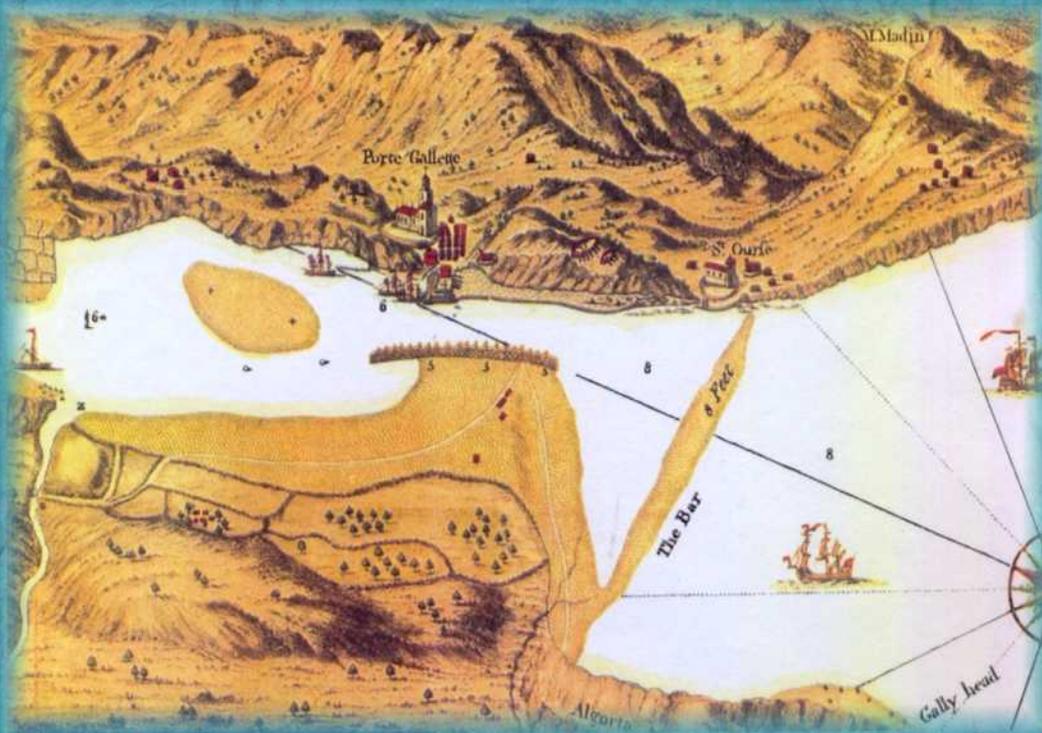
Además de otras muchas cuestiones, que ya hemos ido apuntando en el trayecto de este relato preliminar, para navegar con ciertas

garantías y seguridad era necesario conocer la posición del buque respecto a su punto de partida y a su lugar de destino. En la situación del barco, sobre todo, influían dos variables, que de alguna manera el capitán debía conocer: la *velocidad* del navío y la *deriva marina* provocada por la acción de vientos, corrientes y mareas.

En los tiempos primitivos, mientras la navegación fue eminentemente costera y diurna, aquellas variables y la propia posición del barco se calculaban de forma empírica. Se valían de la experiencia acumulada durante generaciones y transmitida de padres a hijos oralmente, así como de las señales que lanzaban los elementos naturales y el relieve geográfico.

Cuando los radios de acción de los antiguos mercantes se fueron ampliando e incluso se empezó a navegar de noche, la situación comenzó a complicarse. Sin embargo, pronto comenzaron a hacerse una idea de su posición en latitud y situación horaria aprendiendo a observar los astros. Y ya, a partir de la Edad Media, se utilizarán algunos instrumentos en ayuda de la navegación: brújulas, [ampolletas](#) y cartas náuticas.

Como ya hemos comenzado antes a perfilar, la navegación era en realidad la técnica de conducir un navío a lo largo de una [derrota](#) previamente establecida. Para ello resultaba imprescindible conocer la situación del buque en cada momento con el fin de poder corregir las inevitables desviaciones. Los marinos sabían calcular la latitud, pero el cálculo de la longitud no empezó a resolverse hasta bien entrada la Edad Moderna. Gracias a los estudios y avances en el mundo de la Astronomía, Geometría,



Plano británico, año 1739, con la Barra de Portugalete

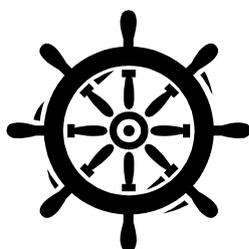
Trigonometría, Cálculo matemático, perfeccionamiento de los instrumentos ópticos y progresos de la cartografía, se fueron ideando nuevos instrumentos, que poco a poco superaron aquellas dificultades: Astrolabio, Balestilla, Cuadrante de altura y Corredera, fundamentalmente.

Desde el siglo XVII una nueva oleada de progresos en los estudios científicos, en cuya base estaban los descubrimientos de Newton y la formulación de la “ley de Gravitación Universal”, los avances en la Mecánica celeste y construcción de instrumentos de precisión, acabaron resolviendo el [lastre](#) del cálculo de la longitud. Así, surgió el conocido “Método de los cronómetros marinos” y el “Cronómetro de las distancias lunares”, con instrumentos tan esenciales en el barco desde entonces como el Cuadrante de Davis y luego el Sextante.

Concluida esta pequeña introducción, a modo de ambientación previa, podemos decir que las *protestas* notariales, el objeto documental de nuestro estudio, en su contexto indican de alguna manera que los capitanes de los veleros sabían calcular con cierta precisión latitud y longitud, pero que tenían muchas dificultades para ello cuando el tiempo y estado de la mar empeoraban. Ahora bien ciertamente las alusiones directas a instrumentos de navegación son muy escasas. Por ejemplo, un documento fechado en el año 1760 habla del empleo de una Fantasía. Otro, esta vez en 1791, cita una “aguja de marear”. Y, uno más, en 1846 menciona el manejo de un compás. Por lo tanto, informaciones muy pobres las de esta importante cuestión.

La lectura sosegada y atenta de toda la documentación castreña también indica dos hechos bastante claros. En primer término, las descripciones técnicas de la navegación son mucho más detalladas en los casos de barcos y capitanes extranjeros, sobre todo cuando se trata de holandeses y británicos. Lo que bien podría significar una mejor preparación profesional. En segundo lugar, parece que existe también una tendencia a que cuanto mayor es el barco, aplicable asimismo para los casos hispanos, el capitán hace mejor y más pormenorizadamente la exposición de su viaje, pues probablemente su grado de preparación técnica también era mayor.

Lo que acabamos de formular es especialmente aplicable a los primeros años. Ya que a partir de las últimas décadas del siglo XVIII y primeros años del siguiente la calidad técnica de las descripciones hechas por los capitanes aumenta ostensiblemente, sobre todo en el caso de los originarios de la costa norte peninsular. Aunque no vamos a entrar en detalles, bien pudieran ser los efectos de la mejora de las enseñanzas náuticas y apertura de numerosas escuelas con la llegada de la Ilustración en el País Vasco, e incluso en el propio municipio de Castro Urdiales, como bien ha demostrado en diversos estudios Gonzalo Duo.



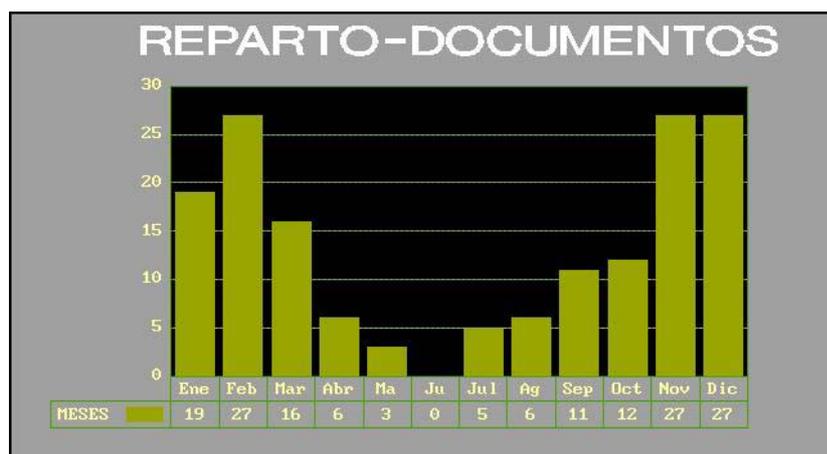
11. HACIENDO FRENTE A LA MAR

Origen de los navíos entrados en Bilbao en 1737



(Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Exposición Centenario (1886-1886))

A pesar de que entre los años 1743 y 1848, los de nuestro estudio, la preparación técnica de los capitanes y la construcción naval habían mejorado sensiblemente, navegar por las aguas del Cantábrico y del Atlántico constituía aún una empresa de considerable riesgo. Y es que las condiciones meteorológicas podían variar en un muy corto espacio de tiempo de forma drástica. En este sentido los documentos, sin duda, se podrían utilizar como una buena fuente para estudiar lo que podemos denominar como “Historia de la Meteorología en el Cantábrico”.



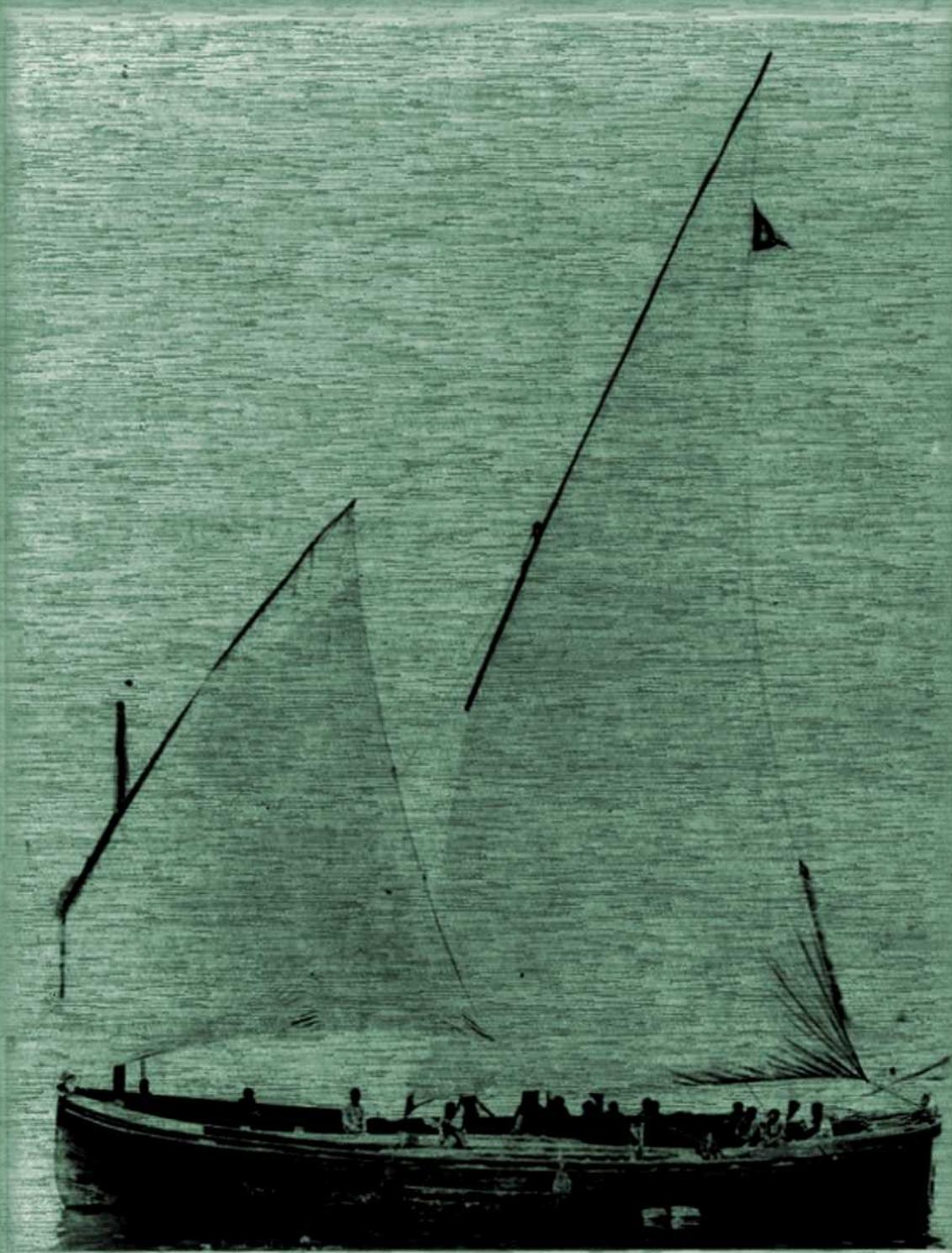
La simple cuantificación mensual de los diferentes momentos en que se redactaron las *protestas* revela que las épocas del año en que más riesgos comportaba navegar eran el otoño e Invierno. Por el contrario, aunque siempre con la amenaza de que el tiempo y vientos cambiasen repentinamente, fue la Primavera y Verano la mejor época. Con una curiosidad añadida: en el siglo que estudiamos, ni una sola vez llegó un barco al puerto de Castro Urdiales en [arribada forzosa](#) durante el mes de junio. El paso de la Primavera a Verano, así pues, parece haber sido

el momento más bonancible para la labor de los marinos.

Por otra parte, de la lectura atenta de los documentos notariales se desprende que los capitanes, maestros y pilotos no interpretaban el estallido de los temporales y los accidentes como algo originado por fuerzas sobrenaturales y como una especie de castigo divino o como lo fue en tiempos pasados. Más bien, probablemente por la mejora de la formación técnica de los mandos, predomina una visión mucho más racional y sosegada de los problemas. Sin embargo, en mi opinión, un asunto sí se presenta como relevante en esta materia: por la forma de hablar, de hacer las declaraciones ante el escribano, conceptualmente parece que los capitanes consideraban a la Mar como alguien con entidad y vida propia, y a la que respetan como a un gran enemigo que en cualquier instante se puede volver violento y agresivo en grado sumo.

Muy significativo resulta que cuando las “cosas se ponen feas” el capitán y tripulación siempre, y en primer lugar, establezcan una prioridad: salvar la carga. Mucho más que pensar en la seguridad vital de los marinos y del propio buque. Por eso, especial cuidado ponen siempre en tener a punto las bombas de achique de agua, como el medio más directo de mantener en buen estado las mercancías transportadas en las bodegas cuando los golpes de mar eran continuados en un temporal.

Leyendo los documentos literalmente se pone la “carne de gallina”. Es una de las mejores formas de acercarnos a la dureza de la vida de aquellos náuticos. Pero hay más. Se recupera en buena parte un lenguaje marineramente ya desaparecido de una época de esplendor en la



LANCHA MAYOR, el tipo de barco más utilizado por los castreños
en las operaciones de rescate

navegación a vela. También resulta chocante, a primera vista, que, contra lo que podía pensarse, los capitanes tuvieron siempre un talante tolerante y dialogante. En circunstancias difíciles consultaban las acciones a tomar con la marinería, y las soluciones eran siempre de común acuerdo.

Por último, la documentación resulta también un fuente inmejorable para observar la forma en que se hacían las maniobras de aquellos buques, y sobre todo en los momentos de mayor apuro y peligro. Cuando, por ejemplo, crecía considerablemente el viento y había que disminuir la velocidad del buque reduciendo la superficie del [velamen](#) y tomando rizos. Magníficas son las descripciones en la forma de [capear](#), cuando hacía mucha mar, ciñendo el viento y disponiendo el [aparejo](#) para [aguantar](#) el navío con el menor camino posible, en sus diferentes variantes: capear con [trinquetilla](#), con [gavia](#) arrizada, [trinquete](#) y mesana, con [cangreja](#) y [estay](#) mayor... Asimismo, cómo se disponía un “buque para correr el temporal”, cuando era ya imposible [aguantar](#) capeando por el aumento incesante de la mar y viento, recibiendo el viento en [popa](#), con una o dos velas, o bien navegando [a palo seco](#). En última instancia, cuando las cosas de veras se ponían mal, cómo se dejaba el barco a “las aventuras”.

12. PUERTO DE CASTRO URDIALES

Como puerto pesquero, Castro Urdiales a lo largo de los siglos XVIII y XIX puede ser considerado de calidad aceptable. Como puerto comercial, sin duda, carecía de las suficientes garantías para los barcos que entonces más se movían transportando mercancías. Pero como

puerto de refugio indudablemente era uno de los mejores del Cantábrico, cuando no el mejor. Creo que los documentos de este trabajo así lo certifican: muchos fueron los barcos llegados a Castro en [arribada forzosa](#) y en busca de refugio, y, sin embargo, con los dedos de la mano se pueden contar los que acabaron en naufragio, accidente grave y mortal.

En uno de los capítulos del conocido libro "Puertos españoles en la Historia" se dice acertadamente : *"Así como el concepto de "mar" está íntimamente ligado al de movimiento perpetuo, el concepto de "puerto" lo está al de "mar en calma". Las funciones y actividades marítimas propias de un puerto -abrigo, atraque, carga y descarga- precisan de niveles mínimos de agitación y movimiento de las aguas. Allí donde no existen de modo natural estas condiciones -puertos naturales-, el hombre tiene que construir obras marítimas para conseguirlas -puertos artificiales.*

Las principales manifestaciones y causas de la hidrodinámica del mar son el oleaje, las mareas y el viento. Frente a ellas, para lograr que un espacio costero desempeñe la función de puerto, el hombre tiene que oponerse o adaptarse a través de diversas obras marítimas". Castro Urdiales, a pesar de que contaba con algunas de origen medieval y buenos muelles desde principios del siglo XVI, no tenía las suficientes obras artificiales como para recibir de forma habitual y segura a barcos mercantes. Pero la Naturaleza había dado a la vieja Villa desde sus orígenes algunas importantes cualidades: su concha tenía en términos generales suficiente calado para la época; peñones, cantos y promontorios próximos cercanos en la costa daban una gran protección en buena parte de

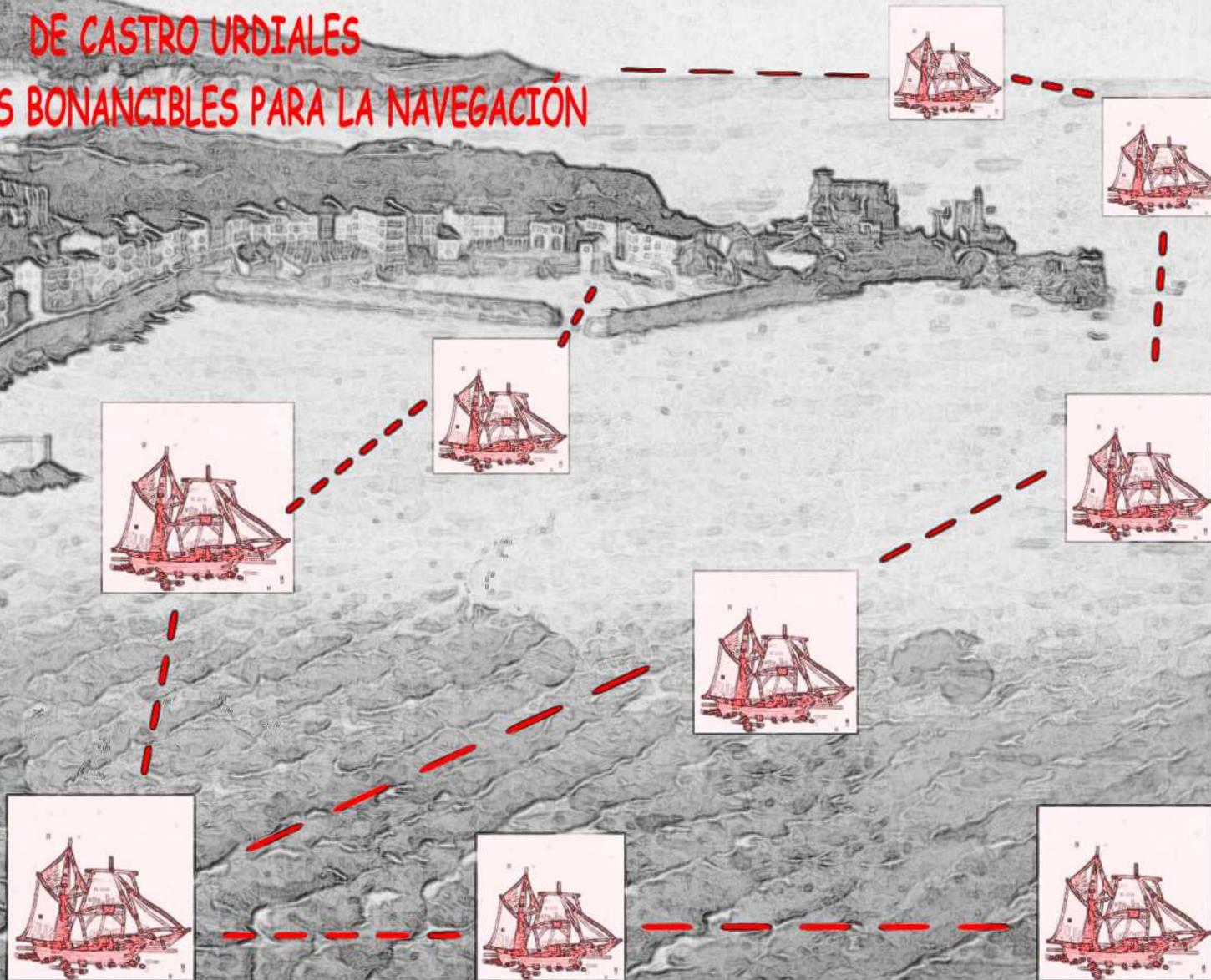
los temporales; y, además, contaba con la soberbia ventaja de no tener barra en la entrada. En definitiva, el castreño era un puerto muy abierto a la mar con relativamente fácil y rápida [arribada](#).

Los castreños, y por supuesto los marinos de todo el Cantábrico eran plenamente conocedores de todas estas ventajas. Por ejemplo, y es una prueba tangible de lo que hablamos, con ocasión de un enfrentamiento de carácter fiscal con el Administrador general de Rentas, el Ayuntamiento de Castro Urdiales hablaba así de su puerto en el año 1784: **“(...) donde con las mayores borrascas logran socorro y alivio los navíos y embarcaciones”**. Se quejaba amargamente en aquellas fechas de que la alta fiscalidad castellana alejaba a los barcos mercantes hacia Bilbao, así que **“(...) a no ser forzados de crecida tempestad y borrasca de mar se excusan cuanto pueden a arribar a este dicho puerto”** (A.H.P.C., S.R. de la Pessa, leg. 1.810, Poder, 10 de enero de 1784).

Desgraciadamente los vecinos de Castro malvivían desde hacía siglos de la pesca, de sus pequeños huertos y parrales para vino chacolí, y de algunos otros despojos: contrabando con las cercanísimas Provincias Exentas vascas, y, como estamos viendo, de lo que cobraban cuando tenían que rescatar a los barcos que buscaban desesperadamente auxilio, socorro y refugio.

Muchos de los navíos que llegaban, lo hacían después de haber fracasado en el intento de hacerlo en Santander, Santoña y otros puertos. Pero, sobre todo, cuando no podían acometer la entrada de la ría de Bilbao en la Barra de Portugalete. En este último caso, no se trataba solamente de [arribadas](#) por temporales y

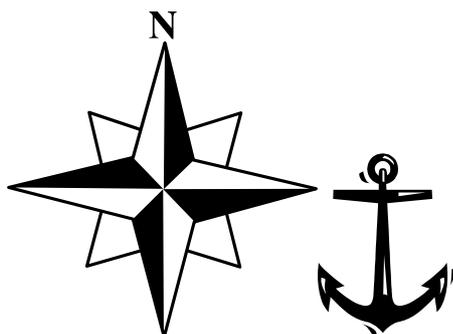
MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN DE LOS BUQUES VELEROS A LA DÁRSENA DE CASTRO URDIALES CON TIEMPOS BONANCIBLES PARA LA NAVEGACIÓN



tempestades; los barcos solían llegar, a refugiarse y esperar después de haber fracasos intentando sobrepasar la Barra portugaluja, debido a dos grandes problemas: falta de marea y viento fuerte del Sur.

Finalmente, no deberíamos, para comprender bien el contexto en el que se desenvuelven bastantes de las declaraciones de los capitanes, perder de vista que pese a todas las ventajas ya citadas, a veces permanecer en el puerto de Castro resultaba muy peligroso. Tanto en la Concha como en el interior de la Dársena algunos días de invierno y otros de fuerte resaca, resultaban muy difíciles de [aguantar](#) para los barcos fondeados o amarrados, produciéndose graves accidentes y hasta naufragios.

Pese a todo, los castreños siguieron respondiendo siempre a su fama de valientes socorristas de barcos en apuros. Algo que quisieron certificar oficialmente con el intento, repetido en los años 1701 y 1756, de que se les considerase *pilotos lemanes* como los de ría de Bilbao. Y que, quizá, por último, evidencia la patente de invención registrada en el año 1878 por Don Bernabé Rucabado y Martínez de una "lancha pescadora salvavidas" de diseño nuevo.





DOCUMENTOS*
(PROTESTAS – ESCRIBANÍA DE MARINA DE CASTRO URDIALES)
(1743 – 1848)

* Toda la documentación ha tenido origen en el Archivo Histórico Provincial de Cantabria (A.H.P.C.) en la sección de Protocolos Notariales. Se ha utilizado el indicador (...) para evitar la reiteración de expresiones rutinarias y repetitivas sin valor documental para las cuestiones estudiadas, y en los casos en que el deterioro físico sufrido por el documento ha hecho imposible la transcripción.

Documento: Información, leg. 1.790
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 14 de febrero, 1743
Motivo: Arribada forzosa y naufragio
Barco:
Origen: Francia

En la villa de Castro de Urdiales, luego que se proveyó el auto anterior de presentación de Guillermo Lemonier, pareció ante Su Merced el Señor Juez de Marina y en testimonio de mí el escribano (...), Francisco de la Llama Cruz, vecino desta dicha villa, el que juró debidamente, por Dios nuestro Señor y una señal de la Cruz (...) ofreció decir verdad de lo que supiere, y preguntado por la petición presentada por dicho Guillermo, dijo: que hallándose custodiando un navío en este puerto y tener el bote o chalupa de él separado, fue a buscarla para que la corriente de el mar que es grande, acompañada de un recio viento sur, no la llevase fuera de los muelles, donde sería dificultoso cogerla, y a el tiempo que estaba en dicho bote o chalupa a [bocana](#) entre los dos muelles (...), que la corriente de el Mar, o sea dentro, se oponía con la que salía fuera, y por razón de asegurar su bote no miró la entrada de dicho navío, solo sí oyó un golpe que dio con la cabeza de dicho Muelle de la parte de el Sur, y al mismo tiempo voces para que pudiesen socorrerle con [cables](#), en cuyo tiempo, que sería entre cuatro y cinco de la tarde, asegurado ya el bote, subió la escala, hasta llegar a la cabeza del Muelle citado, desde donde vio dicho navío y conoció que el golpe que había recibido era con la uña de la [áncora](#) oprimida en el firme de dicho muelle. Y que por la abertura que había hecho le entraba mucho agua, y se iba al fondo. Y aunque reconocido por los pilotos de esta dicha villa y haber procurado por entonces subirle a paraje donde no peligrase la carga, no pudieron conseguirlo, sin embargo de varias diligencias eficaces que se hicieron. Y las tres lanchas que le remolcaban por necesitar mucha más ayuda, y era impracticable buscar gente más que la que tenía para ella, por cuanto los más de los vecinos que se hallan en esta villa estaban al trabajo de sus haciendas, por lo cual resultó haberse ido al fondo y tiene por cierto este testigo que con el tiempo que había no podía entrar la barra de Portugalete, ni mantenerse en el mar, ni entrar en otro puerto que el de esta dicha villa, que es lo que puede decir y la verdad bajo juramento...

Documento: Protesta, leg. 1.790, fols. 213 - 220
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 25 de diciembre, 1745
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Patache
Origen: Plencia (Vizcaya)

En la villa de Castro de Urdiales (...) Juan Ibargaray, vecino de la villa de Plencia, capitán del Navío nombrado Nuestra Señora de Begoña (...), dijo: que hallándose con dicho su navío en la ciudad de San Sebastián fue ajustado y fletado para que pasase al puerto de Luarca y le cargase de cacao para conducir a la expresada ciudad, y tripulado de tres marineros y un muchacho más que yo, pasamos habrá dos meses a corta diferencia a dicho puerto de Luarca, y en el día seis del mes pasado de noviembre tomamos nuestra carga, enfadada y costaliada, y con motivo de ser los tiempos de vientos, agua y borrascas de el mar tan continuados, estuvimos detenidos por no poder hacernos a el mar con otros tres o cuatro navíos de nuestra compañía, que con cargas de diferentes géneros habían de aportar a la villa de Bilbao, hasta la noche del día veinte y dos del presente mes, entre la una de ella pareciéndonos tranquilo el mar y a que no se avistaba un corsario de nación inglesa, que algunos días se reconoció bordeaba a la vista, con tiempo favorable dimos vela y salimos de dicho puerto con los ya expresados navíos, y hechos a el mar, habiendo llegado a pasar el cabo de Machichaco, a el llegar a el de Santa Catalina de Lequeitio nos sobrevino viento contrario y borrasca tan crecidos que nos obligó a [virar](#) en la banda de [estribor](#) con ánimo de arribar para asegurar nuestras vidas y carga al puerto de Bermeo, desde donde para amparo y socorro salieron dos lanchas que no pudieron abordarnos (...); con cuya novedad y por aproximarnos y

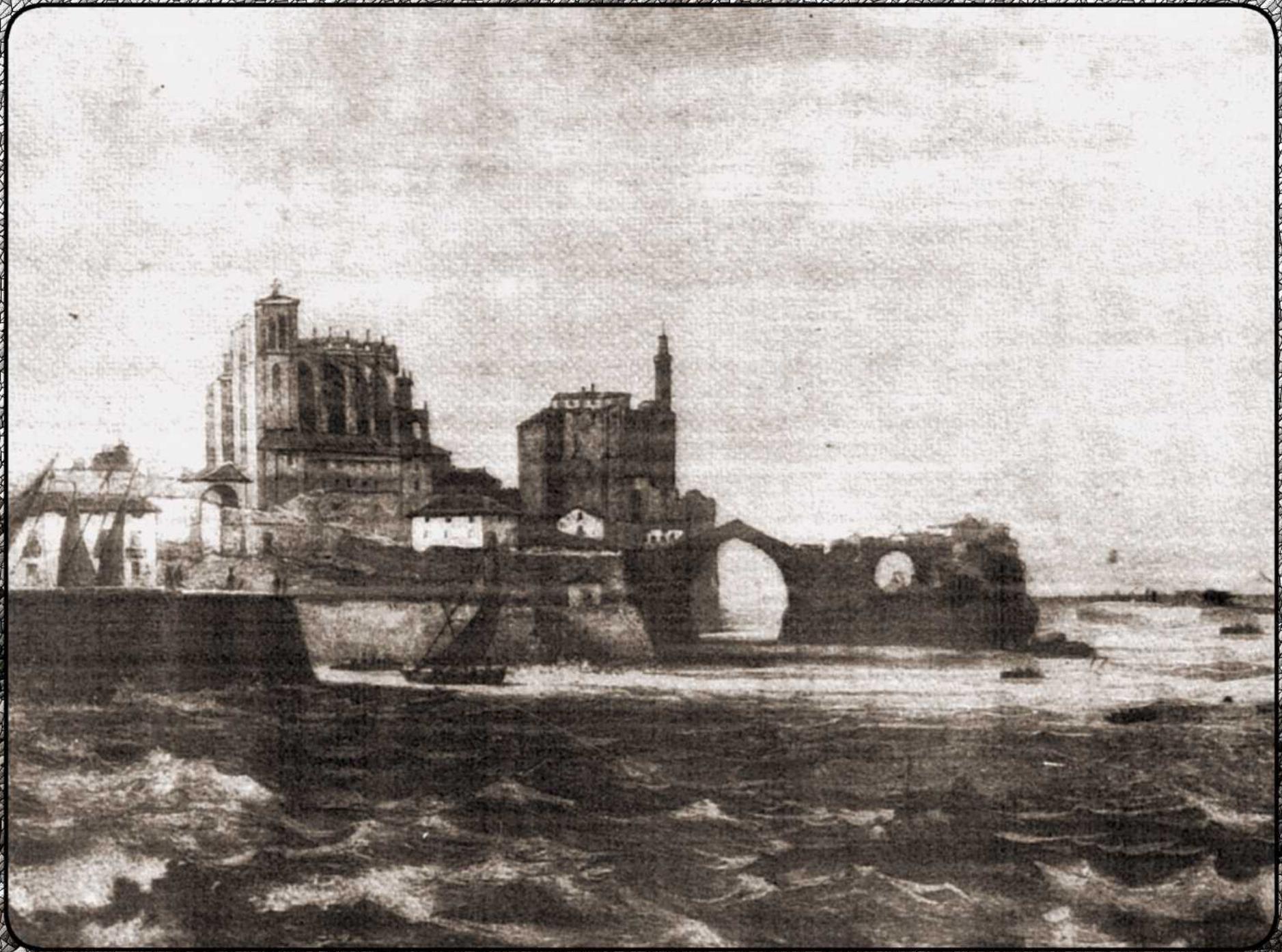


Patache

molestarnos la tormenta de viento y olas, nos retiramos y asilamos al paraje llamado Las Costales de Machichaco, con el fin de [fondear](#), como en efecto fondeamos soltando tres [áncoras](#), en cuyo estado y hallándonos en conflicto, porque la tormenta crecía en todo momento, temiéndonos de que todos los [cabos](#) nos faltasen o que el cabeceo que hacía el navío nos naufragase y nos perdiésemos, dimanamos levantar dichas [áncoras](#), de las que sólo nos habían quedado dos, pues la otra con su [cable](#) se fue chicote por mano, y en el mismo tiempo tuvimoslas que levantar por no estirarlas la fuerza de el viento. Lo cual sucedió entre nueve y diez de la mañana de ayer día veinte y cuatro de el presente mes, y después, animados y esforzados mis marineros, determinaron hiciésemos a el mar con ánimo de permanecer y [aguantar](#) la noche capeando (...), y con efecto largamos parte de las que el navío tenía y nos hicimos a ella manteniéndonos hasta esta mañana que avistamos puerto y a él [a palo seco](#) por tener las velas rotas y hechas mijajas del temporal, hemos arribado con ayuda de dos lanchas a hora que serían a corta diferencia las diez y media de la mañana, y al abocar los muelles, hallándose en ellos mucha gente y al presente escribano protesté a su presencia los perjuicios y menoscabos que se me hubiese seguido.

Documento: Poder, leg. 1.791, fols. 152-154
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 12 de julio, 1747
Motivo: Arribada forzosa y apresamiento
Barco:
Origen: Portugal

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Dn. Joseph Moreira López, que así dijo llamarse, y ser vecino de la ciudad de Lisboa Reino de Portugal, capitán de el navío nombrado Santa Clara y Ánimas, que se halla surto y amarrado en los muelles de esta villa, y expresó que habiendo ido destinado a el puerto de Dublín, dominio de la Corona de Inglaterra, para tomar su carga y conducirla a la citada ciudad de Lisboa y entregarla en ella a sus interesados; con efecto en predicho puerto de Dublín, se embarcaron a bordo del nominado navío diferentes géneros, de que se tomó razón, y le fueron entregados los conocimientos para su libre tránsito y viaje, a el que se hizo luego que el tiempo lo permitió; y hallándose en el Mar por haberle sobrevenido tiempo contrario le fue preciso hacer [arribada](#) a el puerto y ciudad de San Sebastián, donde se detuvo en tanto que abonó y salió viento favorable, con el que se hizo a la vela, y navegando el curso regular para su destino, por nuevo contrario tiempo, así bien le fue preciso aportar a la Ría de Bilbao, en la cual por el Sr. Caballero que le dijeron ser el Corregidor de el Señorío, se le pidieron sus papeles, que entregó puntual, y ínterin que hacía su presentación y inspección y reconocimiento de ellos, se le retuvo violentamente, hasta que conocidos muy por menor, y averiguado el hecho de ser cierto el destino, volviéndoselos, le dio amplia licencia y permiso para que la siguiese, como con efecto a la Bonanza primera se hizo a el Mar; y con motivo de haberle salido otro distinto tiempo de el necesario, metido entre Puntas con calmas, perseguido de el Aguaje que le arrimaba a la costa, y hacer agua el casco, y por faltarle algunos víveres, para repararse ya de algún daño si padecía, y a efecto de alimento tan preciso por los futuros contingentes, se vio precisado a entrar en este puerto, como lo practicó y en el distrito de dos días, habiendo puesto dicho navío en el paraje más cómodo, le limpió, reconoció y estancó el Agua, con que le dejó en términos de hacerse más navegable, y luego arrió a el Muelle, y le aseguró con [amarras](#), donde hizo conducir porción de leña y otros efectos necesarios. Y a causa de que la carga que tiene no es (aunque de mucho volumen) de el mayor peso, para mejor gobierno, tomó una partida de [lastre](#), y en esta forma le preparó. En cuyo intermedio por el Sr. Alcalde de esta dicha villa se le pidieron citados papeles, y no obstante haberlos dado, se le puso preso, y a los marineros de su tripulación en la cárcel pública. Manifestando ser expresa orden de el referido Señor Corregidor de el Señorío; y a breve rato, con aclaración de haber contraorden, se le soltó, y devolvieron al día siguiente dichos papeles, previniéndosele podía salir con libertad. Y para así ejecutarlo, desde el muelle que dicen de Abajo, pasó el navío al de Arriba, más derecho, y lo metió a el Abocadero de la Concha; y sin embargo de que los procedimientos le movieron a impulsos de queja, porque iguales extorsiones sólo se practican con enemigos y piratas de la Corona, en virtud de los tratados entre los Soberanos, lo suspendió, conceptuando habría sido algún error mal fundado, o entendido, y salió el día siete de el corriente mes, puesto en facha y largas todas las velas, remolcado de dos lanchas, a distancia, sobre corta diferencia, de un cuarto de legua, sereno el mar, apacible y risueño el semblante, y a lo que demostraba según



observaciones que hicieron, con un poco aunque muy breve de friaje de la tierra, que le sacó como dos leguas de ella, desde entre seis y siete de la tarde, hasta entre nueve y diez de la noche que se le acercaron otras dos lanchas muy tripuladas. Y de ellas dieron voces, llamando a parte de sus marineros, por quienes y con su consentimiento se les ordenó llegasen. Lo que practicaron, y habiendo entrado a bordo algunos, entre ellos parece iba un escribano de esta predicha villa, que se le ha dicho, y dijo llamarse Francisco Pando, el cual le hizo notorio cierto despacho u orden de el nominado Señor Corregidor para retenerle; y que en virtud de ella se le había mandado por el especificado Señor Alcalde de esta enunciada villa, conducirle y volverle; y aunque allí hizo diferentes protestas y requerimientos para que no se practicara igual resolución, so la queja de daños, demoras, injurias y malos tratamientos, pidiendo testimonio de ello, se le redujo y condujo, tomando las [amarras](#) los marineros de las dos lanchas, con las que se remolcaron, y al siguiente le fueron puestas guardas, para que ninguno saliese del citado navío, ni unos ni otros, comunicarse, todos actos contrarios a la Amistad, Alianza y Tratados de paz que tienen firmados entre su Rey y Señor natural y S. M. Católica de los Dominios de España, y se le han hecho otras muchas extorsiones, como son haberles tomado violentamente unas declaraciones y registró la cámara, cogido papales y conocimientos, que reserva dicho Señor Alcalde, o el expresado escribano en su poder; obrando más diligencias. Queriendo en virtud de ellas inculcarlos en delito de introducción; y aunque expuso por un escrito el perjuicio y daño que no solamente a el otorgante, su gente e interesados de la carga, se le siguen, si no también, la poca estabilidad y permanencia entre las dos Potencias podrá originarse, cuando de una a otra es reciproca la atención de que por sus mares, los [bajeles](#), puedan con libertad, transitar y navegar; con todo no se ha cesado, antes bien se prosigue por el relatado Señor Alcalde, como subdelegado o comisionista de dicho Señor corregidor, y parece según que a su noticia ha llegado, quiere [fondear](#) y registrar las bodegas y demás de dicho navío, no obstante que hagan alguna resistencia en defensa de su Bandera, Patria y negociación; y aunque las escolillas estén cerradas o claveteadas; y siendo esto tan perjudicial, a fin de que el citado Señor Corregidor manda suspender la diligencia, por no estar obligados a darse registro, y que libremente los conceda permiso de seguir su viaje, mandando se le paguen todas las demoras y daños originados y causados; otorga, y conoce que su Poder cumplido, el que es necesario, y de derecho se requiere a Dn. Manuel de Magana vecino de dicha villa de Bilbao...

Documento: Declaración, leg. 1780, fols. 18 y 19
Escribano: Francisco de la Torre
Fecha: 9 de diciembre, 1747
Motivo: Muerte marinero real
Barco: Real Navío
Origen: Armada Real

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Manuel de Basterrechea, residente en esta dicha villa con su mujer y familia (...), dijo que habiendo salido este declarante de la bahía de Santander en el navío nombrado La Guipúzcoa, su capitán Dn. Pedro Landinueta, que con carga de la Real C. y sujeto con otros Reales [bajeles](#) a el Comando de el Sur y puerto de Chile, y habiendo llegado a la altura dilatada de cuatro meses de navegación les sobrevino gran temporal, que precisó [virar](#) y tomar cada uno de los navíos Reales el rumbo que la tormenta les permitió, y el navío repetido La Guipúzcoa desarbolado fue a dar a las Islas de Portugal sin tener socorro ni bastimento alguno, de lo que perecieron de hambre muchos marineros y entre ellos este declarante vio morir y arrojar a el Mar el cuerpo cadáver de Lorenzo de Barroeta natural de la Ante Iglesia de San Vicente de Abando de la villa de Bilbao, a quien este declarante trató y conoció como paisano y compañero en dicho Real Navío. Y para que conste la certera muerte de el dicho Lorenzo de Barroeta y obre los efectos a que haya lugar, hace esta declaración...

Navío de línea hispano



Documento: Protesta, leg. 1.793, fols. 19 y 20
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 12 de marzo, 1750
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Burdeos (Francia)

En la villa de Castro de Urdiales (...) pareció un hombre que dijo llamarse Juan Bautista Dussaux y se de nación francés, capitán del navío nombrado el Joven Jacobo de Bordeos, para el efecto de dar su declaración de lo que le ha acontecido en su viaje, y lo que ha motivado la [arribada](#) a el puerto de esta predicha villa, y a causa de no ser inteligente en el idioma castellano puso de manifiesto un pliego escrito en parte de letra francesa y con su firma y con firma y bajo juramento que hizo en la vara de Su Merced a Dios Nuestro Señor en forma como católico cristiano y miembro que manifestó estar compreso en la Santa Católica Iglesia y Ley, declaró que el contenido del referido pliego es cierto y verdadero, cuya sustancia, por lo que Dn. Juan Leandro de Carranza intérprete que a la sazón concurrió a la presencia de Su Merced para el efecto de traducirla, dijo se reduce a que salió de Bordeos el día siete del presente mes para seguir su viaje, alegando que el día diez sucesivo hallándose a los cuarenta y seis grados y diez y ocho minutos de latitud norte y a los doce grados cincuenta minutos de longitud fue acogido de una tormenta derecha que le ocasionó la pérdida de algunas velas y [jarcias](#), y que se vio casi zozobrado por lo recio del viento, y que los continuos y repetidos golpes de el mar que rompían de [popa](#) a [proba](#) hicieron [largar](#) su navío, poniéndole en precisión y ocasión de hacer seis pulgadas de agua en cada [ampolleta](#) de media hora, y viéndose en tal aprieto y trance la gente de la tripulación rendida con la continua tarea de agorar el agua y de hacer la faena necesaria, fue precisado derribar [a Palo Seco](#) sobre esta costa con ánimo de refugiarse en algún puerto, y que tuvo la felicidad de entrar milagrosamente en éste, donde actualmente se halla haciendo mucho agua, y considerando e infiriendo que la carga habrá padecido algún daño, por lo mismo y a efecto de que no se le haga cargo, protesta contra el mar y sus avenidas...

Documento: Protesta, leg. 1.794
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 26 de marzo, 1753
Motivo: Arribada forzosa y salvamento
Barco: Patache
Origen: Bayona (Francia)

En la villa de Castro de Urdiales (...) pareció Pedro Saibats, vecino de la ciudad de Bayona en el Reino de Francia, capitán del navío nombrado La Margarita, que al presente se halla surto y [ancorado](#) en la Rivera y muelles de esta villa (...), dijo: Que estando en la ría de Bilbao se me afletó para conducir trigo a el puerto de Lagran en el Ferrol, de cuenta de la Real Hacienda, y algunos fardos que con efecto se entraron a bordo de dicha mi nave y embarcó Dn. Ventura Francisco Gómez y Dn. Basilio Gómez, vecinos y comerciantes de dicha villa de Bilbao, desde donde con tres marineros y dos muchachos y demás armamento y peltrechos, salí con la buenaventura de seguir el viaje a el paraje destinado el día once del corriente mes con bonanza y viento apacible y favorable; y habiendo corrido aunque poco largo me salió viento contrario, el cual me obligó a arribar por la fuerza y rigor que traía, y cogiéndome como me cogió sobre el cabo de Llanes el día que se contaron veinte y cuatro de corriente mes, en el que y su noche con mucho peligro, por lo expuesto que estuve a los continuados golpes de mar y temporal corrido, pude lograr volver la carrera casi sin poder mantener el gobierno y medio zozobrado y en términos de desesperanzar de el salvamento de las vidas ayer mañana, y ya manifestaba la luz y claridad avistamos la tierra de Santander, en donde no pude entrar, y vía recta vine a dar a el puerto de esta dicha villa, donde entré como a cosa de las doce de dicho día de ayer veinte y cinco muy penoso y trabajosa mi gente y el bajo de el navío casi inundado, con el auxilio y ayuda de Lanchas que tomé, y así que aseguré dicho mi navío...

Documento: Protesta, leg. 1.794, fols. 134 y 135
Escribano: Joaquín de Miño
Fecha: 3 de diciembre, 1753
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Santurce

En la villa de Castro de Urdiales del Señorío de Vizcaya (...), pareció Dn. Antonio de el Tallo vecino del Concejo de Santurce, capitán de el navío nombrado La Esperanza, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles de esta dicha villa, y después que voluntariamente juró, declaró y dijo: Que hallándose dicho su navío cargado de lana y otros géneros que tomó en la villa de Bilbao, salió con toda la gente y tripulación necesaria la Barra de Portugalete el día jueves veinte y dos de noviembre próximo pasado, se hizo a el mar, estando el tiempo bonancible y favorable, siguiendo su [derrota](#) a el puerto de Nantes, Reino de Francia, y habiendo corrido sin novedad hasta llegar a los cuarenta y siete grados de Norte el día veinte y siete de dicho mes de noviembre, les sobrevino y se levantó tan gran Borrasca y tempestad con viento contrario, que les obligó a [hacerse a la vela](#) y mantenerse con ella cuatro días medio naufragando, entre olas, sin poder avistar puerto alguno de salvamento, hasta que desesperanzados de poderle tomar, dieron [popa](#) a la Mar y se echaron a las aventuras con el fin de arribar y si pudiesen salvar las vidas, con efecto, hoy en este día corriendo a lo largo llegaron a avistar el puerto de esta referida villa, en que entraron como a cosa de las nueve de la mañana, muy hundidos y perdidos de valor y fuerza a todos los marineros, y por cuanto de este accidente sospecha algunas [averías](#) en la expresada carga, recelos (...) había hecho (...) repetidas protestas...

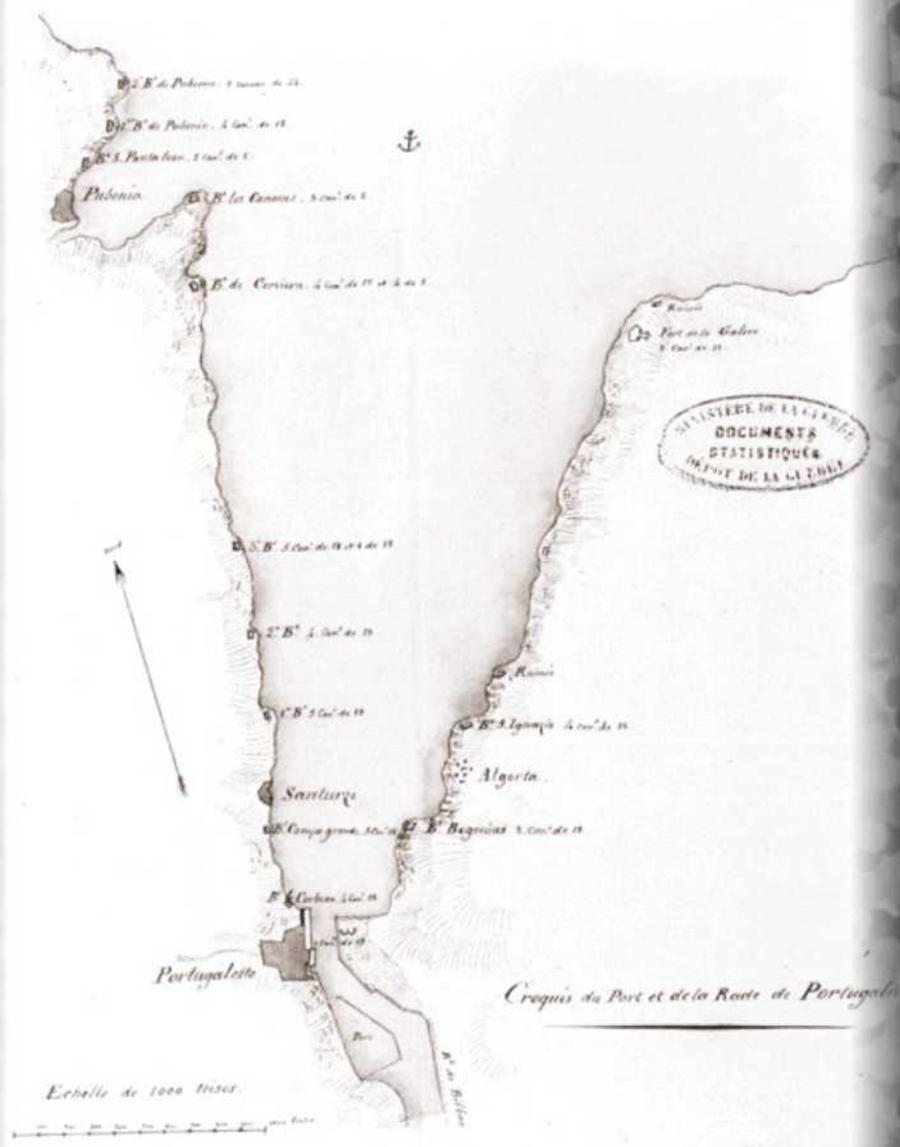
Documento: Protesta, leg. 1794, fols. 1 y 2
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 2 de enero, 1.754
Motivo: Arribada forzosa y salvamento
Barco:
Origen: Santurce

En la villa de Castro de Urdiales (...) pareció ante mi (...) Dn. Nicolás del Puerto y Zuazo, vecino del Concejo de Santurce y capitán del Navío titulado Nuestra Señora de la Antigua, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles y Rivera de esta expresada villa, que en después de voluntario juramento, que hizo en forma debida, dijo: Que estando el referido su navío de parte de ochenta toneladas, poco más o menos, en el puerto de Londres, Reino de Inglaterra, cargado de fardos de sempiterna, cera y otros diferentes géneros, con destino para la villa de Bilbao y ciudad de San Sebastián, prevenido y aparejado de el armamento y tripulación necesaria, bajó la bahía el día catorce de el mes de diciembre próximo pasado de el año de mil setecientos cincuenta y tres y en el diez y ocho de el mismo fondeó en Dunas, desde donde salió el veinte y ocho a las cuatro de la mañana, viento por el nordeste y tiempo favorable, y a las cuatro de la tarde de el treinta, levantándose muy recio y sobre recio aquel viento le obligó a quedarse solo con papalgos, a causa de su violencia y haberse embravecido el mar, que continuamente entraba a bordo de el citado navío, sus golpes y olas tan espesos que llegaban casi a sumergirlos, lo que dio motivo para preservar de [avería](#) los géneros de la carga , a [galafatear](#) las portas de la [popa](#) y la cámara, y sin embargo de igual prevención y de el mayor cuidado en el [timón](#) y [velamen](#), a cosa de las seis y media de aquella misma tarde y día entró otro golpe de mar a bordo de el nuestro navío, tan vehemente y espeso que les destrincó el bote a la altura de los cuarenta y ocho grados a corta diferencia. Con lo cual, viéndose trémulos y tímidos se echaron a correr a [popa](#) cargas a la vela mayor, con el fin de sujetar al mencionado bote, y volverle a poner, como le pusieron, celeradamente con tallas, a

que se les siguió, que en lugar de tener algún alivio de bonanza, proseguían de más en más, y con mayor continuación los golpes y olas de el mar, que avanzaban el casco y cargabanstre y sobre el de el enunciante bote, y en esto les fue preciso hacer agujeros y brechas con trancha para que saliese el agua y aliviarse el especificado navío, que viene corriendo con aquella tempestuosa borrasca, medio naufragado y zozobrado hasta el día treinta y uno correlativo, y a cosa que serían las doce de la noche de él se les puso celaje de alguna serenidad, que aunque poca, lográndola siguieron su [derrota](#) casi desesperanzados de salvamento de las vidas y demás, con deliberación de arribar a el primer puerto, sitio o paraje que avistar en terreno y de alguna seguridad. Como con efecto a los crepúsculos de la mañana de hoy, abriendo el horizonte su claridad, rasgado el velo de la oscuridad que tenía en sumo grado, reconocieron hallarse a las cercanías de el puerto de esta dicha villa, y entrado el día salieron en su socorro algunas lanchas, que le tomaron remolque y pusieron en seguro, cual está y se halla, entre once y doce, recelando que no obstante la vigilancia que tuvo y tuvieron sus marineros para precaver la carga (...), protestó repetidas veces contra el Mar y sus Avenidas cualquier pérdida o menoscabo que hubiese...

Documento: Protesta, leg. 1.794, fols. 12 y 13
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 15 de febrero, 1754
Motivo: Arribada forzosa y salvamento
Barco:
Origen: Portugalete

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Dn. Juan de Silba, que así dijo llamarse, y ser vecino de la villa de Portugalete y capitán del navío nombrado San Juan Bautista y al Trinidad, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles y Rivera de esta expresada villa, y bajo juramento voluntario que hizo en forma adecuada, dijo y declaró: Que hallándose cargado el dicho su navío de azúcares, fardos, baquetas, bacallao y otros géneros de mucho valor y estimación en la ría de Bilbao, para conducir y portear a el puerto de Vega Principado de Asturias, teniendo la tripulación y armamento necesario se hizo a el Mar el día veinte y siete de enero próximo pasado, con apariencia de tiempo sereno y bonancible, estanco el casco de su navío de toda agua así por los altos como por bajos, y el día inmediato veinte y ocho por la oposición y contrariedad de el viento le fue preciso arribar a esta misma villa, en donde permaneció sin poder salir por los temporales que ha habido hasta el diez del que rige, en el cual poniéndose bonanza y tiempo propicio, con quietud de la Mar, salió a ella, largas las velas a fin de seguir su [derrota](#), y a el siguiente once, puesto sobre Ribadesella, a distancia de ocho leguas de tierra, poco más o menos, siendo la hora de las once de la mañana, sobrevino el viento por el Mar Norueste tan crecido y violento que movía las olas con crecidos golpes y avenidas, de suerte que les obligó a aferrar todas las velas excepto la de el [trinquete](#), con que tan solamente corrieron a largo tomados los rizos, medio zozobrando hasta las seis de la tarde de aquel mismo día, y entonces por la oscuridad de la noche se vieron precisados a echarse a la capa, y así pasaron todo el otro día correlativo sin saber a donde llevaba el curso el especificado navío, con tanta oposición y opresión de el temporal y mar embravecida que entraba a bordo continuadamente y con tal energía y fiereza que los sumergía bajo el agua, dejando la gente sin poder maniobrar lo necesario a el gobierno del [bajel](#); en que reconocieron haber entrado bajo la [escotilla](#) mucha porción de agua por entre costuras de los altos y bajos, de las que con el continuo [zozobrar](#) y la opresión del casco había faltado, y les faltó parte de estopa y en medio de que para precaver el daño daban sus marineros a la bomba incesantemente, como la porción que había recibido y entrado a bordo llegó a arrendarse la bomba y no poder expeler ni sacar lo que correspondía. Con lo cual quedaron toda la gente sin esperanza de salvamento ni socorro alguno, y a el día trece amanecieron sobre catorce o quince leguas a el Lueste del C. del Arcajón y allí quiso poner semblante de alguna bonanza y serenidad, y sin embargo de que todos los marineros se hallaban sin fuerzas, alentándolos volvieron a [largar](#) restos de las velas mayor y trinquete a fin de poder conseguir coger la costa de este Reino, como con efecto para repararse tomaron el rumbo y lograron llegar a reconocer la tierra de esta especificada villa ayer, que se contaron catorce desde donde salieron seis Lanchas y con su ayuda, echándoles [cable](#), les remolcaron, entraron y pusieron seguro cual se ve, a hora que serían las cinco y media de la tarde. Y recelando y sospechando que la carga que tiene a bordo dicho navío, si no toda si parte, se halla averiada del agua que



ENTRADA DE PORTUGALETE

(Fuente: Archivo Histórico de la Armada,
Ministerio de Defensa, R. Francesa)

el casco recibió en el accidente y tempestad que ha corrido (...), hizo varias verbales protestas a vista de su tripulación..

Documento: Protesta, leg. 1.794, fols. 28 y 29
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 16 de febrero, 1756
Motivo: Arribada
Barco:
Origen: Castro Urdiales

En la villa de Castro de Urdiales del Señorío de Vizcaya (...), pareció Dn. Nicolás de Marroquín capitán del navío, titulado Nuestra Señora del Portal y las Ánimas y vecino de la referida villa, quien dijo, que habiendo recibido en su navío carga de grasa y sardinas arenques en el puerto de Falamua, teniéndola a bordo, y estando con la tripulación de siete marineros comprendiéndose en su número el Piloto y mozo, y puesto en facha de navegación para transportar la carga a la barra y ría de Bilbao, que era la de su destino, reconociendo el día dos de enero tiempo bonancible y favorable, se hizo a las velas de dicho navío y salió a el mar desde el referido puerto de Falamia Reino de Inglaterra, y habiendo corrido a lo largo los correlativos días tres y cuatro, el cinco y seis hallándose sobre el Cabo de Nairsan les sobrevino tormenta tempestuosa, borrascas de mar y tierra y viento contrario, tan recio que con los golpes de el mar y fortaleza de el aire se les destrincó el bote, y estuvieron precisados a izar todas las velas y quedar [a palo seco](#), a los cincuenta grados de latitud y viéndose comprimidos con igual zozobra y tempestad contraria, les fue forzoso hacerse a donde el tiempo les llevase, desesperanzados de salvamento, como con efecto lograron a medio de la mañana del citado día seis hacer [arribada](#), siguiendo la tormenta y al sitio inmediato...

Documento: Protesta, leg. 1.794, fols. 92 - 94
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 19 de agosto, 1756
Motivo: Ataque corsario y arribada
Barco: Patache
Origen: Figueras (Asturias)

En la villa de Castro Urdiales de el Señorío de Vizcaya (...), pareció ante mi el escribano (...), Pedro de Sexave, vecino que dijo ser de la villa de Figueras Principado de Asturias capitán de el Patache nombrado Nuestra Señora de el Carmen y San Antonio, que al presente se halla surto y amarrado en los Muelles y Puerto de esta citada villa y dijo y declaró bajo voluntario juramento que hizo, que estando con dicho su patache en el puerto de Nantes Reino de Francia, donde recibió la carga de Azúcar, aguardiente y otros géneros, para transportar a el puerto de Begas en el mencionado Principado de Asturias con la gente de su tripulación, el día catorce de el corriente al haberse puesto tiempo sereno y favorable se hizo a la vela, dando principio a su curso y viaje saliendo de el nominado puerto de Nantes y boca de su barra que llaman Salazar, siendo la hora de las cinco de la tarde de la que hasta el siguiente día quince corrió sin novedad ni peligro que le molestase como catorce leguas de la tierra, y habiendo avistado Navío, no obstante que por lo que pudiese ofrecerse procuró extraviarse de su [derrota](#), siguiéndosela a aquel, y poniéndosele a la vista de su bordo, le hizo amainar los velachos y ponerle y entregarle la gente que tenía y era de Nación Ganesi, corsarios o piratas, que le obligaron a el declarante y su tripulación a que pasasen a bordo de su [bajel](#), en tanto que a el que declara le desbarataron y abrieron las [escotillas](#) para reconocer su carga, y viendo ser lícito comercio en esta Potencia y Dominios de España (...), aunque les

quitaron de sus efectos cuanto quisieron, dejaron libre el nominado Patache, reduciendo a el declarante y sus marineros a el después de tres horas largas que gastaron en el despojo y reconocimiento, y ya libres volvieron a proseguir su [derrota](#) ocupándose parte en la maniobra de [aparejos](#) y parte en volver a cerrar y reformar las [escotillas](#) que quedaron desbaratadas, y puestos en una y otra forma a breve rato se levantó viento Huestenorueste recio y contrario ensoberbeciéndose las olas de el mar, de tal forma que fatigaba en un todo el casco de el [bajel](#), poniéndole en trance de hundirse con la abundancia de aguas que entraba sobre la cubierta no obstante que arriaron y amainaron todas las velas y echaron mano a la bomba para liberar el peso de la agua que iba entrando, y en esta conformidad casi [a palo seco](#) yendo a el Aire corrieron hasta el día siguiente y correlativo, que [largaron](#) las dos velas en consideración de que aunque nada había avanzado podría mantener. Como en efecto mantuvieron y tuvieron hasta la mañana de este mismo día, que dando sobre la altura o Puerto se hallarían, así (...) avistaron el Puerto de esta especificada villa, a el que resolvieron arribar para repararse de cualquier quebranto, tomar fuerzas y alientos de el temor y aflicción en que estuvieron y a por la vejación de las tres horas de despojo y recogimiento que les hizo el relatado corsario o pirata y por la tempestad repentina que sobresaltó. Y habiendo salido dos Lanchas a favorecerlos, les echaron [amarras](#) y remolcado (...) entraron a los muelles a cosa de las diez, poniendo en seguro, afianzó el predicho Patache...

Documento: Protesta, leg. 1.794, fols. 107 y 108
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 25 de octubre, 1756
Motivo: Accidente, arribada forzosa y salvamento
Barco:
Origen: San Sebastián

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Dn. Manuel Ventura de la Calleja, vecino que dijo ser de la ciudad de San Sebastián, capitán de el navío nombrado La Bastilla, que se halla surto y amarrado y [ancorado](#) en los muelles y puerto de esta dicha villa, en virtud de voluntario juramento que hizo, declaró que después de haberle entrado a bordo y parte baja de [escotillas](#) de el citado su navío la carga que tiene de fardos, aguardientes, fardos de papel y otros géneros para transportar y conducir a la bahía y ciudad de Cádiz desde la expresada de San Sebastián, permaneciendo fondeado en la de ésta esperando oportunidad a partir y salir y otorgar su [derrota](#) el día catorce o quince de el que rige sobrevino alterarse el Mar con crecido temporal de viento a que no pudieron resistir las [amarras](#), que oprimidas con los balanceos de [babor](#) a [estribor](#) y de [popa](#) a [proba](#) reventaron y faltaron, quedando en el fondo la [áncora](#) mayor, por cuyo motivo quedándose sin resistencia iba el especificado navío retrocediendo a dar a las Peñas, lo cual así hubiera sucedido a no haber premeditado que echando la bandera de socorro saldrían lanchas a dársele, como con efecto largándola salieron y se le dieron y buscando otras [amarras](#) firmes (...) para llevar, y llevó, a paraje que no corriese riesgo y peligro y entrar si el tiempo se ponía favorable, sacaron sus [áncoras](#) los cuatro marineros, el piloto y muchacho que llevaba de tripulación y el declarante, y con ellas mantuvieron hasta el veinte de este dicho mes, que como a cosa de entre las tres y las cuatro de la tarde los levantó, y puesto sereno el semblante, con viento oportuno se hizo a la vela para seguir su [derrota](#), sacando además de su tripulación cinco pasajeros, y arriando los papigos, [gavias](#) y demás [velamen](#) que tiene en el referido su navío prosiguió corriendo a un largo hasta el otro día siguiente, que se les levantó a tres leguas de tierra Norueste tiempo opuesto y violento, de forma que por su gravedad impulsaba el Mar y echaba a bordo continuados golpes, de tal manera que creciendo y en aumento el viento Nueste les precisó cargar las velas y hacerse a la capa para poder mantenerse, sin embargo de lo cual las repetidas olas y borrascas de Mar que continuaban sobre la cubierta los sumergía con gran peligro de casco de el navío, y muy fatigados (...), reconocieron este citado puerto, tiraron con gran desconfianza de salvamento, aunque pusieron la mira y atención a [virar](#) de bordo para arribar a él, de donde salieron, no les era conseguible su pretensión (...), hoy salieron lanchas en su busca, y tomándole a remolque la afrontaron, que se halla surto y amarrado...



BAYONNE. — Vue du Port.

N.D. Plat.

Bayona



Bilbao

Documento: Protesta, leg. 1.794, fol. 14.
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 21 de noviembre, 1756
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Patache
Origen: Ontón

En la villa de Castro de Urdiales (...), ante mi el escribano (...), Sebastián de la Serna, vecino de el lugar de Ontón, jurisdicción de esta dicha villa y Maestre del Patache nombrado y titulado Nuestra Señora del Rosario, que se halla amarrado y [ancorado](#) en los muelles de esta citada villa, Dijo: Que habiendo entrado a bordo de el expresado navío por carga en la Ría de Bilbao para conducir y transportar a el puerto de Gijón en el Principado de Asturias diferentes pipotes de aguardiente, estando el tiempo sereno y el Mar tranquilo, se hizo a la vela con la tripulación necesaria de cuatro marineros el día de hoy y a las seis de su mañana y con efecto, sin alteración siguiendo su [derrota](#) salió tiempo contraste opuesto y contrario a las dos de la tarde, que el obligó a hacer [arribada](#) a el puerto de esta especificada villa, y entraba, [fondearon](#) y yendo a darle a la bomba en la espesura de agua que por ella expelía y arrojaba, percibieron olor de dicho aguardiente por donde infiere haber padecido alguna quiebra y [avería](#) la cargazón (...), y para que en ningún tiempo le pueda perjudicar lo que se hallare, que protestaba por lo que pueda conducirle, una, dos, y tres veces...

Documento: Protesta, leg. 1.795, fols. 118 y 119
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 21 de julio, 1757
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Patache
Origen: Figueras (Asturias)

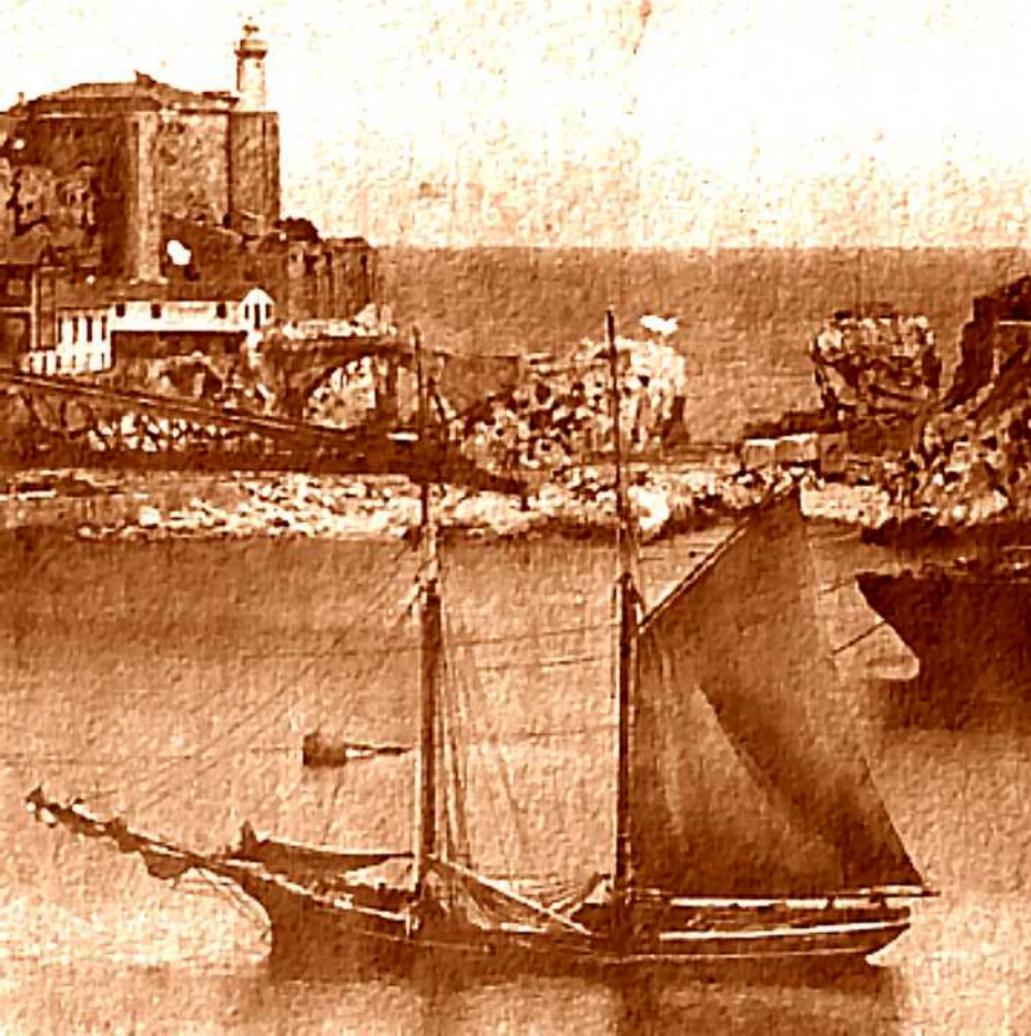
En la villa de Castro de Urdiales (...), Antonio Fernández de Montaña, que así expresó llamarse y ser vecino del partido de las Fiegueras en el Principado de Asturias, capitán del patche nombrado Nuestra Señora del Carmen y San Román (...), dijo y declaró que habiendo tomado carga de té en el puerto de la Coruña para conducirla a la villa de Bilbao, hallándose ya con la tripulación necesaria de cuatro marineros y un muchacho, estando el viento proporcionado y favorable, se hizo a el Mar, y así corrió hasta el día diez y seis que le vino Nordeste contrario al de su curso, y aunque no riesgoso, le obligó a arribar a la ría de Luanco, de la que salió el diez y ocho, y ha puesto proporcionado el vendaval con el que ha seguido hasta ayer veinte, que de en más en más, iba creciendo el aire y embraveciéndose el Mar, de tal forma, que entre doce y una de la noche prosiguiendo la violencia, les entraba a bordo muchas y continuadas olas, con tanta abundancia de agua que les llevó la [bitácora](#) con los dos compases que servían de gobierno, y suspendió y desclavó las topas de [escotillas](#) con los encerados que traen puestos para resguardo, arrojando dos de dichos marineros que traían la caña del [timón](#) a su cuidado, desde [popa](#) a proa, quedando de este accidente todos muy comprimidos y tímidos de no poder lograr con facilidad, afianzó y aseguró sus vidas, pero no obstante de igual temor, volviendo en sí, en la forma que buenamente pudieron, sin dejar más [velamen](#) que la mayor risada, desde entre San Martín de Larena y Santander, que fue donde padecieron la mayor presión, se echaron a la ventura y hacer [arribada](#) a la primera costa que pudiesen, y lograron correr hasta el Abra de esta dicha villa, que tomaron por auxilio, y siendo la hora de entre ocho y nueve de la mañana de hoy entraron dicho navío dentro de los muelles, donde se halla surto, amarrado y [ancorado](#)...

Documento: Protesta, leg. 1.795, fols. 161 y 162
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 12 de noviembre, 1757
Motivo: Arribada y rescate
Barco:
Origen: Santurce

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Lorenzo Villar, que así dijo llamarse y ser vecino del Concejo de Santurce, capitán de el navío nombrado Nuestra Señora del Portal, que se halla surto y amarrado en el puerto y muelles de esta dicha villa (...), dijo y declaró que hallándose en el puerto de Villaviciosa con dicho su navío y gente que le tripula, tomó carga de avellana, correspondiente para transportar a el Puerto de Corque Reino de Inglaterra y Provincia de Irlanda; y proporcionándose el tiempo para hacer su salida y tomar el destino, se hizo a el Mar el día veinte y ocho del próximo mes pasado de octubre y su mañana, como a cosa de las tres, en el que corrieron a [Popa](#), y siguieron sin novedad hasta el día seis del que rige, que puestos sobre siete leguas de Corque y a su vista se levantó les sobrevino viento Norte, tan recio, violento y tempestuoso, mezclado con interpolados aguaceros, que les obligó a volver de bordo, y tomar todo el [velamen](#) y echar las vergas mayores sobre cubierta, y así, cuasi sin poder [aguantar](#), corrieron cuarenta y ocho horas [a palo seco](#), a las que se hallaron sobre cincuenta grados del Hueste con las Orlingas y cuarenta leguas a el Mar, y después saltando a el Norueste muy tormentoso, y el Mar ensoberbecido ha corrido con notorio y grave peligro sin que los golpes de mar, continuación de las aguas llovedizas y presencia de el viento les permitiese maniobrar lo necesario para poder sumergir y mantenerse, de forma que de instante en instante se han visto todo oprimidos y maltratados, que desesperanzaron de salvamento desde dicho día seis, andando a las aventuras y zozobras donde les quisiese arrojar el Mar, hasta el día de hoy que con amanecer reconocieron la tierra de dicho puerto de Villaviciosa, que no pudieron tomar, y vinieron a parar y [fondear](#) en la ría y concha de Santoña, donde dejaron la [áncora](#) de esperanza con el [cable](#) mayor de Horma que se fue largo chicote por mano, a causa de no poder mantener, y siguieron hasta la cercanía de esta predicha villa, de donde salieron Lanchas en su socorro, y por no poder dársele ellas por sí, le llevaron [estachas](#) que fijaron en tierra, y aseguradas a bordo de dicho navío, a fuerza de gente, le tiraron y arrastraron hasta entrarle dentro de los muelles de esta dicha villa, según se halla sin peligro, pero parte de sus marineros entumecidos y maltratados...

Documento: Protesta, leg. 1.795, fols. 163 y 164
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 13 de noviembre, 1757
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Somorrostro

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció ante mi el Escribano del Número y Juzgado de dicha villa Joseph de Sanfuentes, que así dijo llamarse y ser vecino del Valle de Somorrostro de las Nobles Encartaciones de este Señorío de Vizcaya, capitán del navío nombrado Santa Mónica y Ánimas, que se halla surto y [ancorado](#) en los muelles de esta dicha villa (...), dijo y declaró: Que hallándose en el puerto de Breste reino de Francia con dicho su navío y gente que le tripula, que son Piloto, tres marineros y un muchacho, habiendo tomado la carga de azúcar y fardería con destino para la villa de Bilbao, viendo y reconociendo tiempo proporcionado y favorable se hicieron a la vela, día ocho del corriente mes como a cosa de las diez de la mañana de él, y así siguieron si alteración ni novedad alguna hasta las nueve, por la mañana que les sobrevino tiempo fresco Nornorueste, contrario, con gran borrasca de mar, hallándose Leste Hueste con la boca de Nantes, que les obligó a aferrar todo el [velamen](#) a excepción de el trinquete, así que rizándole capearon un tiempo, y luego se echaron a correr, y así siguieron hasta el día once, en que apretándoles el temporal y sumergiéndoles las olas de el mar tuvieron por conveniente dejar dicho trinquete, solo a tres velas, de forma que ni aún con ellas podían [aguantar](#), hallándose en tal extremo que cuasi llegaron resolver picar los [palos](#), por no poder maniobrar en manera alguna lo preciso para la Guía,



pero acordando lo que se les propuso y reflexionaron, se dejaron caer y llevar en esta forma a las aventuras del tiempo sin condimento ni esperanza alguna de salvamento, y de esta suerte vinieron a parar a la vista de Santander, ayer doce por la mañana, de donde tomaron el rumbo a la Buena Ventura, que lograron acostándose y enterrándose hasta avistar el puerto de esta mencionada villa, de la que salieron diferentes lanchas en su socorro, y aunque con bastante peligro remolcándole, pudieron conducirlo, entrarle y asegurarle dentro de los muelles de esta expresada villa...

Documento: Poder, leg. 1.795, fols. 173 y 174
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 18 de noviembre, 1757
Motivo: embargo
Barco:
Origen: Ontón

En la villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Joseph Antonio Pérez del Camino, vecino y regidor capitular de esta dicha villa. Dijo que hallándose Sebastián de la Serna, vecino del lugar de Ontón, maestre del navío titulado Nuestra Señora del Rosario, en el puerto de Gijón, para de él hacer viaje a la villa de Bilbao, le fueron entregados por Dn. Antonio Rocando, Administrador de la Real Aduana de aquel puerto, tres barriles de vino de Málaga que se obligó a entregar en la referida villa a Dn. Manuel Salcedo, vecino de ella, para lo que se le dieron señalados cada uno de ellos con las marcas de M.S. según los conocimientos que de ellos se dio y otorgó, y habiendo arribado a el Puerto de esta expresada villa, por la Justicia y Regimiento de ella se le obligó a que los pusiese en poder de Dn. Andrés López Administrador de Arbitrios (...), como con efecto los puso (...), y noticioso el mencionado Dn. Manuel ha encargado a el otorgante los recoja y saque de aquella lonja...

Documento: Protesta, leg. 1.795, fols. 33 - 36.
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 7 de marzo, 1758
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Paquebote
Origen: Portugalete

En la villa de Castro de Urdiales Señorío de Vizcaya (...), Dn. Joseph Saldamando, que así expresó llamarse y ser vecino de la villa de Portuglete y capitán del navío nombrado el Paquebote de Santander, que ahora se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta dicha villa (...), declaró que hallándose en la Ría, Puerto y ciudad de Londres con su navío, tomando en aquel paraje alguna carga para el complemento de la que necesitaba pasó a Dartemouth de el mismo Reino, a donde igualmente entró a bordo una porción de bacalao, y que de allí navegó a otro puerto que llaman Tapiston de expresado Reino de Inglaterra, en el cual enteramente acabó de tomar la carga que le faltaba y que había de conducir a los puertos del Padrón y la Coruña en el Reino de Galicia compreso en este de España, y proporcionándose tiempo apacible y seguro se hizo a la vela y larga empezó a navegar con tres marineros, dos mozos y el Piloto que completan hasta el número de siete el día diez y ocho de febrero próximo pasado corriendo a un largo hasta la noche de él, y la mañana del siguiente diez y nueve se les quedó calma por un rato de tiempo, y a breve saltó viento opuesto y contrario el que les precisó volver de bordo y arribar a el dicho puerto de Dartemouth en donde se detuvieron hasta el día veinte y tres, que la tarde de él apareció semblante de serenidad y viento proporcionado, y el necesario para el curso de su destino, con el cual volvió de nuevo a hacerse a el Mar y [largar](#) sus velas, y así sin novedad corrió hasta el veinte y seis que a

las cinco de la tarde imprevisiblemente asaltó crecida borrasca sobre los cuarenta y siete grados y nueve minutos de latitud, poco más o menos, con tanta violencia que saliendo el viento con el Norueste y Nornorueste mezclado de repetidas aguas llovedizas y elevando las olas de el mar muy furiosas, les hizo aferrar todo el [velamen](#), dejando largo el trinquete, solo con el que prosiguieron el resto de la noche hasta el otro día inmediato que hicieron poniéndola en facha la mayor, no obstante de verse continuamente sumergidos, en cuya disposición navegaron hasta el día primero del corriente mes, que avistaron el Cabo de Ortegá, sobre el que experimentaron se arrimaba el viento a el Sudeste (...) sumamente violentos y recios de forma que no se veía otra cosa que un [Huracán](#) cerrado de agua, de las olas y aire, que les comprimía de calidad que continuados golpes de mar por [popa](#) se introducían a bordo sobre la [escotilla](#) rasándola de extremo a extremo y de costado a costado por todo el casco del navío tres o cuatro días en disposición de que pudieron haberse ido a pique, considerándose ya perdidos y desesperanzando tomar puerto de salvamento, en medio de que sin embargo de la ruina y accidentes, cada uno de sus marineros se esforzó echando por horas manos a las bombas para arrojar y expeler la agua que entraba, y entre cuatro en cuatro horas hasta cuarenta o cincuenta pulgadas con motivo de haber quedado el citado navío y verse abierto en las costuras de su principal formación y forro y quedando la [jarcia](#), [aparejo](#) y velas muy maltratados y de poco servicio, ya sin ánimo, ni esfuerzo, ni consideración de poder llegar a reconocer tierra firme, se dejaron caer a las aventuras de el Mar, y ayer que se encontraron por la tarde a avistar la de esta referida villa que a mucho trabajo y penalidad pudieron tomar, llegando a su abra a el anochecer, en la cual dieron fondo para repararse de el conflicto que les tenía tan oprimidos con la abundancia de agua y marítimas olas...

Documento: Protesta, leg. 1.794, fols. 54 y 55
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 25 de marzo, 1758
Motivo: Arribada
Barco:
Origen: Lisboa

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Dn. Manuel González, que así dijo llamarse, y ser natural de la ciudad de Lisboa Reino de Portugal, capitán del navío Nuestra Señora de la Encarnación que se halla surto y amarrado en los muelles de esta dicha villa, y bajo de voluntario juramento que hizo, dijo y declaró: Que estando en el Puerto de Dublín reino de Inglaterra con su dicho navío cargado de manteca, velas de sebo, vino de Francia, agua de Bristol, salmón, cobres y otras mercaderías, con destino para la Barra y Ría de Bilbao, apareciendo tiempo sereno y favorable salió a el Mar y hizo a la vela desde dicho Puerto de Dublín a las cinco horas de la mañana del día ocho de el corriente mes, y siguiendo su curso con cinco marineros y su piloto, al día inmediato sobrevino viento por el Sudeste, y hallándose a la altura de treinta y ocho grados de longitud sobre Cabo de Duisante ensoberbeciéndose el Mar y levantándose Temporal crecido con el viento de Nordeste y Lueste les obligó, por no poder [aguantar](#) vela alguna, izarlas y echarse a la capa en dos ocasiones, y en cada una estuvieron así por el término de veinte y cuatro horas, sin que pudiesen avistar tierra alguna, y pasados tres días, después también con la contrariedad y oposición de los Aires y continuadas olas y borrascas de el Mar, volvieron de nuevo a echarse a la capa a las ocho horas de la noche, y cuyo intermedio pasaron otras veinte y cuatro horas que obstruyeron el casco, dando a la bomba por cuartos de hora, sin dejarla de la mano, casi desesperanzados de salvamento y a las aventuras de los que el tiempo pudiese dar, hasta que siguiendo en estos términos, zozobrados y sin conocimiento de su [derrota](#), corriendo a lo largo, ayer miércoles veinte y cuatro por la mañana, ignorando a que distancia se hallaban, avistaron el puerto de esta enunciada villa, con viento Norte, muy recio, y habiendo concurrido y abordarle algunas Lanchas de socorro, informado de la distancia de su destino recibió Piloto Práctico de la Barra, de quien tomó parecer para seguir su curso, y asegurándole no podía, por lo continuado de el tiempo y escasez de marea, por no haber podido estancar el agua a la bomba, se vio precisado a valerse de dichas lanchas, que le remolcaron y le entraron en este dicho puerto...

Documento: Protesta, leg. 1.783, fols. 101 - 103
Escribano: Francisco de la Torre
Fecha: 24 de octubre, 1758
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Somorrostro

En la villa de Castro Urdiales del Señorío de Vizcaya (...) ante mi el escribano (...), Dn. Pedro de la Bodega Llano, vecino del Concejo de Somorrostro y capitán del navío nombrado San Joseph, dijo: Que hallándose surto y [ancorado](#) en el puerto de Ámsterdam en los Estados de Holanda con dicho su navío, cargado de fardería y otros géneros exquisitos, con la gente de su tripulación, reconociendo por el horizonte los cielos serenos, viento favorable, a las nueve de la mañana de el día veinticinco de septiembre próximo pasado de este año mandó levar las [áncoras](#) y [hacerse a la vela](#), y tardaron ocho días hasta llegar a Texel, y a las diez del día con viento por el norte bonancible, gobernó observando a el mediodía, se halló en los cincuenta y dos grados y veinte minutos con vientos frescos y claros hasta el día cinco y el seis, que experimentó viento del Oeste al Onorueste, y a las diez de la noche se vino el viento a el Oeste, bonancible, y empezó a las seis de la mañana a afrescar y precisó a tomar dos andanas de rizos a las [gavias](#). Y a las diez avistaron las torres de Dunquerque, y viraron de bordo; y el día siete a las cuatro de su tarde de este presente mes avistaron tierra de Inglaterra y las Torres de Doblás y virando el bordo a montar el paso, se largó una andana de rizos, con lo que siguieron con vientos frescos y bordos cortos hasta el ocho, que habiendo anochecido con la boca de Rit, viró de bordo, y amanecieron avistando las dos tierras de Francia e Inglaterra, y al medio día de dicho día ocho y el nueve experimentaron los vientos muy tormentosos del Sur al Oeste, que les precisó tomar rises, y a las dos de la tarde, por haber vuelto el viento a el Sur, precisó [virar](#) de bordo, y fueron a anochecer con la tierra alta de Rit, y a las ocho de la noche cayó tormenta de viento, que precisó [virar](#) de bordo en vuelta del Sur hasta las cuatro de la mañana que viraron a el Oeste, y por ser el viento tan fuerte y la mar sin poder regir, y el Navío a la capa, se mantuvieron aumentándose la mar y viento, estribó el navío zozobrado y metida la Batiporta de [estribor](#) debajo de el mar, sin querer arribar, y un golpe de mar entre los muchos que habían recibido se llevó hasta la bandera con tamborte y todo, cuatro barricas de cerveza, el agua encima de la cubierta, y otras diferentes cosas, y viéndose en este aprieto, le precisó mandar [largar](#) el trinquete y la [trinetilla](#), para hacer arribar al navío, que logró, pese a la vehemencia de el viento, se llevó estas dos velas, y yendo corriendo también se llevó el [Juanete](#) mayor que estaba aferrado, y las barandas de la Alcazar se rompieron y les precisó correr en [popa](#) a montar la Vudina, que pasaron pegante a ella, viendo romper los golpes de mar, como montañas, sin poder meter a un lado ni a otro, por no [zozobrar](#) el navío, y de este modo corriendo siempre a [popa](#), hasta las doce del día que fue aclarando el tiempo; y los vientos en el nueve frescos y recios del Oeste, la mar muy grande y los horizontes de mal semblante, y a las cuatro de la tarde poniéndose a la Capa mandó envergar el trinquete, sufriendo las veinticuatro horas se mantuvieron en bordo para guardar el medio del Paso de Cales, y al medio día observó el Sol, en los cincuenta y un grados y treinta y seis minutos, y que dando en vuelta del Sudeste, con las dos velas principales navegaron hasta el día once, experimentando los vientos tormentosos del Oeste con mucha mar y los horizontes achubascados, el día claro y en bordos se mantuvieron las veinte y cuatro horas, y a las cuatro de la tarde se avistaron dichas Torres de Dunquerque; a las cinco se viró de bordo y largando las dos [gavias](#) tomados todos los rizos navegando al Norte, y al medio día observó el Sol en los cincuenta idos grados y veinte minutos. Y en el día doce experimentaron los vientos del Oeste a el Este, la mar bella, los horizontes claros, y a la una de la tarde viraron de bordo, en vuelta del SO y se vino llamando el Viento al Este, a el amanecer se [largaron](#) las andanas de rises y al [velacho](#) una, con suma prevención navegaron hasta el trece que a medio día experimentaron los vientos del Este y la mar bella, el día claro, los horizontes achubascados, a las diez de la noche avistaron la luz de Megat, a las diez y media las de Doblás, a las doce montaron el paso, y toda ella gobernando al Sudeste, con el Compás al ojo, y a las seis de la mañana amanecieron con la tierra alta de Rit y Cabo Blanco, y demoraba el navío al NO a el Oeste cosa de cuarenta y cinco leguas, y siguiendo su viaje para la barra de Portugalete que es su destino a causa de los acaecido en los días ocho y nueve y siguientes, en que zozobró como deja dicho el navío y le llevó el viento el trinquete y [trinetilla](#), y dando a las bombas reconoció haber hecho por las costuras agua el navío y recela tiene la carga de fardería y demás géneros que mencionan los conocimientos y facturas al g. [avería](#), por los golpes de mar y trabajosos temporales que ha sufrido, por tanto protesta una, dos y tres veces, y las demás que en derecho es de protestar a huso de lícita navegación contra el Mar y sus vientos todos los daños o perjuicios, atrasos y menoscabos que se le han seguido, siguen y puedan ocasionar. Y



de cómo así lo protesta pide a mi el Escribano se lo dé por testimonio, y también me requiere para que luego que entre dicho navío San Joseph dentro de los muelles de esta dicha villa por estar [ancorado](#) en su Concha...

Documento: Poder, leg. 1.783, fols. 179 y 180
Escribano: Francisco de la Torre
Fecha: 26 de septiembre, 1759
Motivo: Apresamiento corsario
Barco:
Origen: Castro Urdiales

Sébase que yo Dn. Antonio de Aqueche, vecino que soy de esta villa de Castro Urdiales del Señorío de Vizcaya y dueño del navío nombrado Nuestra Señora de los Dolores y San Antonio, digo que teniendo por Capitán que gobernase este navío a Alejandro Marube, vecino del Reino de Galicia de esta Corona de España, le fletó de cuenta y riesgo de vecinos y mercaderes de la ciudad de la Coruña que los compraron en ella para interesarse y conducir a el puerto de Nantes del Reino de Francia, y habiendo salido de dicho puerto de la Coruña para hacer su viaje, dos corsarios ingleses por uno de los días del mes de agosto pasado de mil setecientos cincuenta siete, le apresaron y contra fuerza, aunque dicho capitán les protestó las demoras, fletes, perjuicios y demás, con todo le condujeron a el puerto de Foxvey reino de Inglaterra en donde se está controvirtiendo en razón de la nulidad de dicha presa, por tanto y para que así se declare, Otorgo y conozco que doy mi poder cumplido y el que de derecho se requiere más pueda y deba valer a el dicho Dn. Alejandro Marube en primer lugar, y en segundo a el Sr. Jorge Briyn hombre de negocios y vecino de la ciudad de Londres especial para que en mi nombre y representando mi propia persona parezca ante los Jueces y Justicias, Ministros, Cónsules y demás ante quienes pende y pude pender el pleito...

Documento: Protesta, leg. 1.796, fols. 14 y 15
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 29 de enero, 1760
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco:
Origen: Dinamarca

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció ante mi Salue Johamsufac, que por medio de Javier Antonio de Muñoz intérprete práctico en su idioma y lengua, refirió llamarse así y ser de nación dinamarqués, capitán del navío titulado Salvador, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles (...), Dijo que estando en el puerto de Lisboa Reino de Portugal en el expresado su navío tomó y recibió a bordo de él la carga necesaria de bacalao y cueros para transportar a la Ría de Portugaete y villa de Bilbao, y teniendo cual tenía la gente y tripulación necesaria, reconoció tiempo y viento proporcionado y sereno, se hizo al mar el día veinte de el corriente mes a las nueve de su mañana poco más o menos, largas las velas a fin de seguir su [derrota](#), y así prosiguieron sin novedad ni alteración hasta el día veinte y cinco, que hallándose sobre las Islas de las Berlingas Norueste Sueste les asaltó y sobrevino viento por el Hueste tan fuerte, violento y recio que obligó a apretar el [bajel](#) con motivo de rebasar el Cabo de Finisterre, viéndose precisados a tomar risos en [gavias](#) y [velamen](#) por la braveza de el mar y fortaleza de el aire que de continuo entraba a bordo repetidos golpes de mar, y así siguieron con trinquete y [gavia](#) rizada hasta el día veinte y siete que llegaron a recalar sobre la Boca de Santander, de donde continuando su [derrota](#), se dejaron de caer sobre la banda de Leste; y el veinte y ocho correlativo estando por Norte Sur con el Cabo de Quejo repentinamente viento sur corrido, y tanto que el elemento de el mar un borrao descompuestísimo y aunque era estación de quedarse [a palo seco](#), por no sotaventarse quedaron solo con

los Papaygos experimentando gran tormenta e inundación sobre [escotillas](#) y cubiertas, en tal modo que temieron naufragar y no poder tomar puerto de salvamento, en medio de que dicho día avistaron el de esta dicha villa, y que con trabajo grande procuraron salvarse, lo que consiguieron y lograron a las dos y media de su tarde de hoy con ayuda de diferentes Lanchas que salieron a darles socorro, favorecerle y remolcarlo, lo que efectuaron poniéndole cual se halla en seguro...

Documento: Protesta, leg. 1.796, fols. 16 y 17
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 29 de enero, 1760
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco:
Origen: Somorrostro

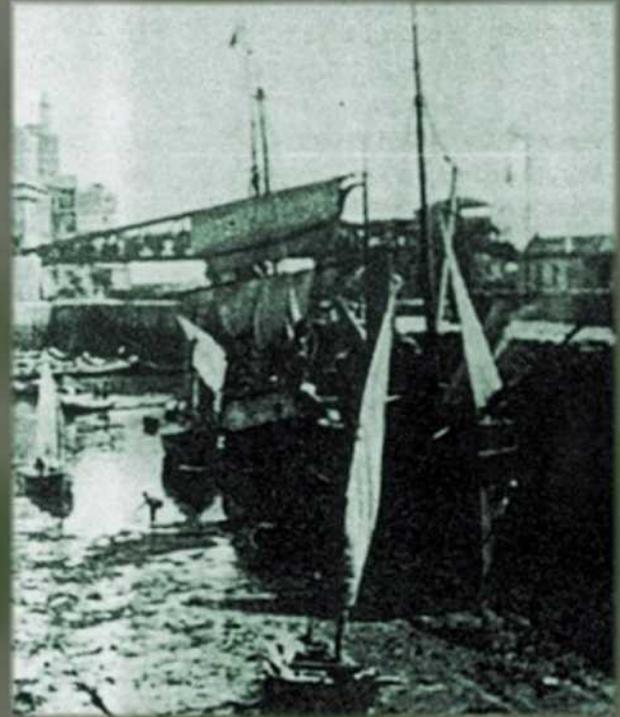
En la villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Joseph Medrano, que así dijo llamarse, y ser vecino de el Concejo y Valle de Somorrostro, uno de las Nobles Encartaciones (...), y capitán de el navío nombrado la Santa María, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles de esta dicha villa, dijo: Que estando en el puerto de Lisboa, reino de Portugal, con el expresado su navío, tomó y recibió a bordo de él carga necesaria de bacalao y cueros para transportar a la Ría de Portugaleta y villa de Bilbao, y teniendo cual tenía la gente y tripulación necesaria, reconociendo tiempo y viento proporcionado y sereno, se hizo a el mar el día veinte del corriente mes a las nueve de su mañana, poco más o menos, largas las velas a fin de seguir su [derrota](#), y así prosiguieron sin novedad ni alteración hasta el día veinte y cinco, que hallándose sobre las Islas de las Berlingas norueste sueste les asaltó y sobrevino viento por el Hueste, tan fuerte, violento y recio que obligó a apretar el [bajel](#) con motivo de rebalzar el Cabo de Finisterre, viéndose precisados tomar risas en [gavias](#) y [velamen](#) por la braveza de el mar y fortaleza de aire, que continua entraba a bordo repetidos golpes de mar, y así siguieron con trinquete y [gavia](#) rizada, hasta el día veinte y siete que llegaron a recalar sobre la boca de Santander, de donde continuando su [derrota](#) se dejaron caer a la banda de Leste, y el veinte y ocho correlativo, estando ya Norte Sur con el Cabo de Quejo, repentinamente reconocieron viento sur corrido y tanto que el elemento de el mar era un Borrao, descompuestísimo, y aunque era estación de quedarse [a palo seco](#) por no sotaventarse quedaron solo con los Papaygos risaos, experimentando gran tormenta e inundación sobre [escotillas](#) y cubiertas, con tal modo que temieron naufragar y no poder tomar el puerto de salvamento, en medio de que dicho día avistaron el de esta dicha villa, y que consiguieron y lograron a la una de la tarde de hoy con ayuda de ocho lanchas que salieron a darles socorro, favorecerle y remolcarlo, lo que ejecutaron poniéndole cual se halla en seguro...

Documento: Protesta, leg. 1.796, fols. 20 y 21
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 15 de febrero, 1760
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen: Vigo

En la villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Juan Fernández de Villar, vecino que dijo ser de la villa de Vigo, y capitán del navío nombrado el Bergantín San Pedro Telmo, San Antonio y Ánimas, que al presente se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles de esta dicha villa (...), declaró y manifestó, que habiendo tomado en referido su navío y puerto de la expresada villa de Vigo la carga que tiene a bordo bajo [escotillas](#) que es bacalao, para conducir y transportar a la Ría y ciudad de San Sebastián, proporcionado al parecer el tiempo se hizo a el Mar con la gente y tripulación necesaria, largando las velas el día primero de el corriente mes, y como a cosa de las nueve de su mañana, pero al anocheecer entrando el viento por el Norte muy fuerte y violento, le fue preciso entrar y arribar a la ría de Alalan, en



**Veleros
en el
muelle Sur**



donde se mantuvo hasta el día nueve sin que permitiese el temporal hacer viaje, en tanto, y en dicho día con apariencia apacible y serena, viento por el Sur, volvió a salir y tomar su [Derrota](#) para seguir su destino, y al anochecer se puso sobre el Cabo de Finisterre, a el que siendo las nueve de la noche, poco más o menos, entró el aire Nurhueste, muy fuerte, violento y espeso mezclado de repetidas aguardadas y golpes de mar de forma que iba corrida Borrasca; y poniendo la mira a tomar el puerto de la Coruña, no pudo por gran cerrazón, motivo con el que salió dejando largo el trinquete y [gavia](#), les fue forzoso dejarse correr, como vinieron corriendo a gran riesgo hasta sobre el Cabo de Peñas, pasando conocida inundación, y en aquel sitio viento al Sur con visos de mejoría y alivio de el temporal, con cuya esperanza que tenían perdida sus marineros volvieron a [largar](#) las velas enteramente y llegaron sobre el abra y ría de Santander, donde saltó el viento a el Susueste, y con él se dejaron caer a la [bordada](#) de fuera hasta la media noche de el día catorce, que virando de bordo a la vuelta de tierra cogieron el Cabo de Quejo, donde mantuvieron a corta distancia hasta el amanecer que tomaron el rumbo del Leste por si podían lograr avistar el puerto de esta dicha villa y entrar en él precisados de un fuerte viento terral y mar crecidísimo, que no permitía tomar otro destino, ni rumbo, y con efecto consiguieron con otras más embarcaciones llegar a ponerse al amanecer, y saliendo en su socorro Lanchas consiguieron, remolcándole, entrarle y ponerle cual se halla...

Documento: Protesta, leg. 1.796, fols. 264 y 265
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 26 de octubre, 1760
Motivo: Arribada forzosa y salvamento
Barco: Bergantín
Origen: Somorrostro

En la villa de Castro de Urdiales de el Señorío de Vizcaya (...), Pedro de Acoranoquea dijo llamarse y ser vecino del Concejo de Somorrostro, capitán del navío Bergantín, titulado la Ama de María que se halla amarrado y [ancorado](#) en los muelles de esta referida villa, bajo voluntario juramento que hizo por Dios Nuestro Señor y una Señal de la Cruz, según derecho declaró y manifestó que hallándose en el puerto de Brete Reino de Francia con dicho navío cargado de farderia para transportar y conducir a la Ría de Portugalete y entregar en la villa de Bilbao, teniendo la gente y tripulación necesarias, el día veinte de el corriente mes, siendo las ocho de la mañana con corta diferencia, reconociendo tiempo propicio y viento por el Nornorueste, largando las velas salió del citado puerto cara a el Mar; y así, sin novedad alguna corrió aquel día; y el veinte y uno correlativo hasta los cincuenta grados según fantasía, sobre los que sobrevino el viento por el Leste u Sudeste con alteración grave de Mar, en cuya disposición, y [a palo seco](#), corrió toda aquella noche con gran zozobra, y entrando a bordo repetidos golpes de Mar (...), de tal manera que faltó muy poco para sacar lo que sobrellevaban, venía sumergido el [bajel](#) (...), prosiguieron veinte leguas variando dicho viento a el Susueste, con que se puso a los cuarenta grados y diez minutos conforme dicha fantasía, a los que entró viento violento y recio por el Este que sólo les permitió [largar](#) la mayor tomadas tres [amarras](#) y rises, y el trecomentín de [proba](#) para hacerla gobernar bien, lanzaron rayos de salvamento, repetidos tenazmente, y ninguna apariencia de serenidad, de cuyo modo, sofocando y comprimiendo el [bajel](#) sin aliento, ni espíritu reforzado de su gente, pudieron llegar a el Fraile de Santoña, donde dieron fondo largando dos [áncoras](#), el día veinte y cuatro, y a cosa de las cuatro de su tarde, con que mantuvieron hasta las nueve de la mañana del de ayer veinte y cinco que empezaron a levarlas y en esta maniobra se detuvieron por espacio de tres horas que pasadas y alevantadas dichas [áncoras](#) y después de [largar](#) las tres principales velas se hicieron con ellas a la aventura de conseguir envarar y tomar puerto de salvamento, salieron por el Lueste mezclado con Sorueste, y con efecto avistaron el de esta recordada villa. Del cual estando a cercanía salieron corto número de lanchas, hasta tanto que [esquiparon](#) todas las que pudieron componer el número completo de marineros, con las que echándoles [amarras](#) le remolcaron y redujeron dentro de los muelles de esta preinsinuada villa, reservado y seguro según se vé, a cosa de las cinco y media de la tarde de dicho día de ayer veinte y cinco, a cuyo tiempo y entrada teniendo recelos de que el especificado navío y carga hubiese padecido y experimentado algún quebranto ya sería por la tempestad experimentada, protestó contra el Mar...

Documento: Auto y diligencias, leg. 1.784, fols. 339 - 341
Escribano: Francisco de la Torre
Fecha: 7 de abril, 1761
Motivo: Naufragio dentro del puerto de Castro Urdiales
Barco: Patache
Origen:

(Auto de oficio) En la villa de Castro de Urdiales del Señorío de Vizcaya en esta mañana, a las nueve y cuarto de hoy martes, siete de abril de mil setecientos sesenta y uno, el Señor Dn. Joaquín Hurtado de Mendoza y Taranco Alcalde y Justicia Ordinaria de ella y su Jurisdicción por Su Majestad que D. G., en testimonio de mi el escribano, dijo que habiéndose abierto audiencia Pública recibieron voces que un barco redondo de dos [gavias](#) a el entrar en el Cay y Muelles de esta villa la resaca le arrimó a la parte de las Peñas que dicen de abajo y junto a la punta del muelle se halla tocada, y para hacer se le socorra, que sin detención alguna yo el Escribano y Domingo del Castillo ministro Alguacil asistimos a Su Merced para todas las providencias correspondientes a poner en salvo dicho barco y su carga si la tuviese, y que todo se ponga por fe y diligencias cuanto resulte, para que el capitán e interesados a este [bajel](#) no pretexten detrimento alguno...

(Diligencia) Luego que se produjo el Auto anterior, Su Meced el Señor Alcalde acompañado de mi el escribano y de Domingo del Castillo ministro Alguacil, pasó a la punta de el muelle (...) en el que se hallaban muchas personas socorriendo el Patache (...), y entre los que asistían a esta faena Dn. Joaquín de Abellaneda Procurador General del Cabildo de San Andrés de los mareantes y navegantes de esta expresada villa y su Alcalde de Mar dando las providencias correspondientes para socorrer el naufragio, y habiendo preguntado Su Merced si corría riesgo el Patache, respondió (...) que la carga de vino de Francia y el casco del navío por lo que el mar corre con precisión han de recibir mucha [avería](#) a causa de que el barco se halla entre dos peñas y se ha de rendir y abrirse, y que por haber pedido Francisco de Butrón capitán de él le socorra, ha mandado a la gente del Gremio marítimo asistan, y se va a dar la providencia de quitarle todos los [aparejos](#), [áncoras](#) y demás, para que el naufragio de este patache no sea tanto, y que aunque se arriesgue toda la carga de barricaje, se pueda entrar dentro del muelle, en cuya vista Su Merced dicho Señor Alcalde mandó a el expresado Dn. Joaquín de Abellaneda dé todas las providencias más útiles para el socorro seguro y afianza de la cargazón, pertrechos y [aparejos](#) del patache...

(Diligencia) Doy fe que de mandado del Señor D, Joaquín de Abellaneda Procurador del Cabildo de Mareantes, diferentes marineros de los que se hallan socorriendo a el naufragio del patache, le han quitado a éste la vela mayor, trinquete, [gavias](#), [jarcia](#) a excepción de los estais, y bajado el mastelero del [Palo](#) Mayor, y también se ha sacado los [aparejos](#)...

Documento: Protesta, leg. 1.797, fols. 185 y 186
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 22 de noviembre, 1764
Motivo: Naufragio
Barco: Bergantín
Origen: Francia

En la villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Bernardo Pablo Kelly, vecino y comerciante de la N. Villa de Bilbao (...) dijo que habiendo salido de la barra de Lisboa el Bergantín nombrado San Francisco con carga que sacó de ella de azúcares y sal, para transportar a la Ría de dicha villa de Bilbao (...), a el comando del capitán Juan Casanistre de nación francés, sucediendo el caso de haber echado al mar los pasaportes, contratos y papeles que traía, y aun arrojarle el mismo precipitadamente vencido sin duda (...), haberse

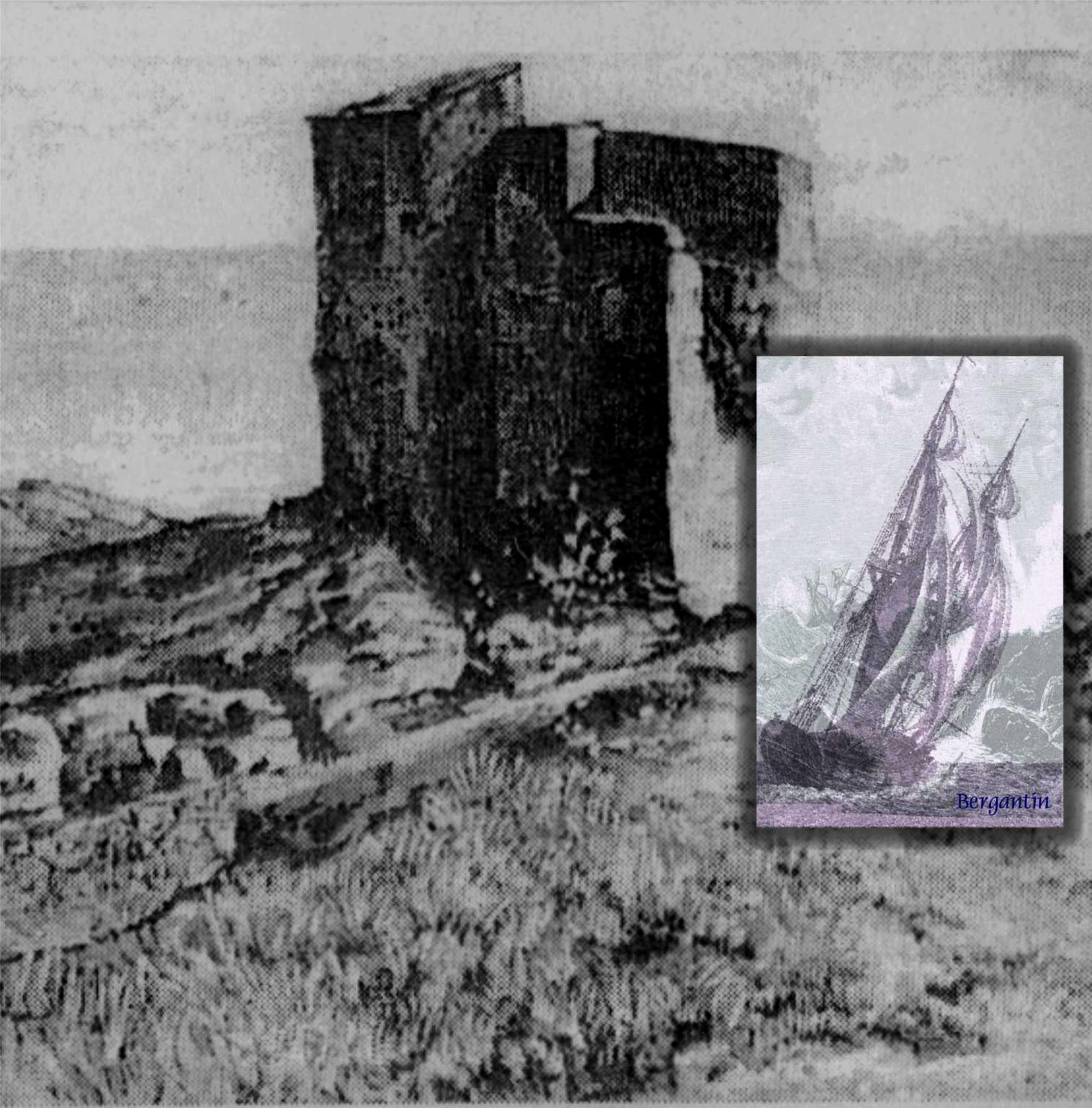
quedado naufragado, sin poderle favorecer, ni hallar facilidad, ni arbitrio alguno de ello; y siendo forzoso tomar el puerto de esta villa por [arribada](#)...

Documento: Protesta, leg. 1.797, fols. 13 y 14
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 3 de febrero, 1765
Motivo: Arrojo de carga por temporal
Barco: Patache
Origen: Corcubión

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Pedro Fernández, que así expresó llamarse, y ser vecino de la villa de Corcubión, Reino de Galicia y patrón del Patache nombrado la Santa Trinidad y Ánimas, que se halla surto, amarrado y [anclado](#) en los muelles de esta referida villa (...), dijo y declaró que hallándose en el puerto de la expresada villa de Corcubión y teniendo a bordo del referido su patache la respectiva carga de congrio seco en fardos, barricas de sardina y grasa, destinada la ría de Portugalete y villa de Bilbao, y estando así bien la gente necesaria de la tripulación, representándose a la vista tiempo propicio y viento favorable, largando velas, se hicieron a el Mar a el amanecer del día viernes que se contaron diez y ocho del próximo mes pasado de enero del año que rige, y así prosiguieron la [derrota](#), sin novedad ni alteración hasta las doce de la noche del día siguiente, que se levantó fuerza de viento (...) el que les llevó a largo, hasta alcanzar el amanecer de que se hallaron sobre la Estaca de Bares, en donde habiendo tomado más de ocho leguas, sin velas, resolvieron dejarse a la inclemencia por si acaso cansado el viento podían dar alguno con que arribar, o tomar algún seguro, pero sin esperanza de tranquilidad, pasaron hasta el medio día con gran aflicción y aprensión, habiendo hecho carrera a la parte de fuera, como otras diez y seis leguas más con conocido temor y peligro de que el casco y barco se perdiese y naufragase; y con seguimiento toda la gente, y el Mercader, (...) en calidad de pasajero (...), resolvieron echar el bote a el agua, y aligerar de la carga cuanto pudiesen a fin de que con menos peso pudiese más bien el barco sufrir el rigor que el temporal les causaba; y en efecto a la callada por [Popa](#) y Proa, y sin arbitrio alguno de abrir en [escotilla](#) consiguieron echar y arrojar el citado bote, cuatro barricas de sardina y dos fardos de congrio...

Documento: Protesta, leg. 1.797, fols. 48 y 49
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 14 de abril, 1765
Motivo: Arribada
Barco: Patache
Origen: Somorrostro

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Dn. Julián de San Llorente, vecino del Concejo de Somorrostro (...), patrón y maestro del Patache titulado Nuestra Señora de Begoña, que se halla surto, amarrado y [anclado](#) en los muelles de esta dicha villa (...), dijo y declaró, que estando en la ría de Nantes, después de haber tomado su carga de fardos a bordo del expresado su patache, con la tripulación necesaria que se compone en todo de cuatro y un muchacho, destinado para la villa de Bilbao, apareciendo tiempo proporcionado y favorable para hacer viaje el día que se contaron doce del corriente mes a cosa de las seis de su mañana, igualmente que otras embarcaciones largó el [aparejo](#) y velas y se hizo a el mar, y así siguieron hasta el día trece, en el cual a la altura de cuarenta y siete grados leste (...) sobrevino viento al sudueste algo violento y opuesto, por el cual aferraron las [gavias](#), quedando solo con la mayor y trinquete largos y se hicieron a la banda del Lueste; y a las seis de la tarde del mismo día



Bergantin

asaltó viento Huesnorueste (...) fresco y recio que a veces era ya embravecido (...), y los golpes les sumergía el agua que avanzaba a bordo de [popa](#) a [proba](#) y de [estribor](#) a [babor](#), corriendo con este riesgo toda la noche hasta el día de ayer (...), y solo con la necesaria vela larga corrió hasta el presente día, con el deseo de la Buenaventura y tomar el primer puesto que hubiese seguro para poder salvarse, y con efecto, a cosa de las cinco del amanecer se hallaron sobre Santander (...), a cuyo reconocimiento esforzados y alentados sus marineros resolvieron apretar por si podían lograr la marea y llegar a entrar a tiempo dicha ría y barra de Bilbao, pero sin embargo por haberse quedado medio calma, sólo llegaron sobre esta dicha villa...

Documento: Protesta, leg. 1.797, fols. 106 y 107
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 14 de abril, 1765
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco:
Origen: Somorrostro

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Dn. Francisco de Llano, vecino del Concejo de Somorrostro y capitán del navío titulado San Juan Bautista, que se halla surto, amarrado y [anclado](#) en el Puerto de esta villa (...) dijo y declaró, que hallándose en el puerto de la Rochela con dicho su navío y correspondiente tripulación, y habiendo tomado la carga que trae a bordo de harina para transportar a el puerto del Ferrol, conociendo que para poder hacer su viaje estaba viento propicio y favorable mar, largando velas (...) todo aquel día, su noche y el siguiente trece sin novedad contraria, hasta que por la noche sobre cuarenta leguas hueste de la Rochela y veinte (...) Santander, imprevisiblemente aumentó viento sudueste muy recio (...), que les obligó a rizar las mayores, y sin embargo (...), tanto tiempo contrario (...) y golpes que recibían y entraban de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), les obligó a ponerse bajo el monte de Santoña por el riesgo conocido y notorio de naufragio, de el que procuraron como buenamente pudieron retirarse entre el crepúsculo de sí amanecía o no, por si en algún modo lograban avistar tierra de seguridad, dejándose ir a las aventuras, de cuyo modo con efecto consiguieron ponerse sobre esta dicha villa, de la que salieron en su socorro diferentes lanchas equipadas y de ellas le tomaron cuatro remolque y le entraron y aseguraron cual está, entre once o doce de la mañana...

Documento: Protesta, leg. 1.797, fols. 145 y 146
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 3 de octubre, 1765
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco: Bergantín
Origen: Nueva Inglaterra

En la Noble villa de Castro Urdiales (...), pareció el capitán Thomas Dixi, que por medio de Manuel del Río, vecino de la villa y puerto de Santoña de este Reino de España, intérprete que le acompañó. Dijo, llamarse así y serlo tal capitán del bergantín titulado Hamuest y vecino del puerto de Marblett en la Nueva Inglaterra (...), declaró (...) que estando el citado su navío bergantín en el expresado puerto de Marblett, cargado de bacalao para la Ría, barra y villa de Bilbao, reconociendo tiempo proporcionado el día diez y siete de agosto y teniendo la tripulación necesaria, que con él y su piloto se compone de nueve hombres en todos, siendo ya las doce de aquel día largando velas se hizo al mar para seguir su destino (...) sin oponerse los vientos, ni haber habido alteración que le obligase a retroceder, llegó a la Abra de dicha Ría y barra de Bilbao con Hueste el día primero del corriente mes, donde por no haber coyuntura de acercarse a el abocadero para pasar la mencionada barra, dio fondo a las cuatro de la tarde, echando una

[áncora](#) para mantener y hacer tiempo, hallándose ya con el piloto de barra, que llaman Lemán, y en lugar de haber permanecido bonancible (...), de improviso se alteró y embraveció tanto el mar aquel día y siguió la noche con repetido viento sur, muy recio y fuerte, que les puso a extremo de perderse y naufragar, obligándoles para libertarse de igual peligro, por no poder resistir maniobrar cosa ni levantar la nominada [áncora](#), dejarla con su [cable](#), buyando, para en caso de lograr puerto de salvamento y tiempo haciendo y no pudiendo conseguir el hallazgo de ella, y largando aunque poco alguna vela se dieron a bordiar a la parte de fuera, y así aunque con gran peligro y dificultad, avistados desde el puerto de esta recordada villa salieron en su busca diferentes lanchas y tomándole remolque, le trajeron, como a otros que así bien pasaron igual conflicto a hora entre dos y tres del día de ayer...

Documento: Protesta, leg. 1.797, fols. 12 y 13
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 5 de enero, 1766
Motivo: Abordaje, naufragio y hundimiento
Barco: Cache
Origen: Deusto/Francia

En la villa de Castro de Urdiales (...), Don Felipe del Castillo, vecino de la Ante Iglesia de Deusto (...), capitán del navío titulado San Agustín, que se halla surto, amarrado y [anclado](#) en los muelles de esta dicha villa (...), dijo y declaró que hallándose en la Bahía de Santander el día viernes que se contaron tres de el corriente mes con dicho su navío, tripulación de diez personas, compresa la suya, y destino a la Ría de Bilbao, siendo la hora de las ocho y media de la noche, poco más o menos, reconociendo el tiempo proporcionado y el viento por el Ohueste, salió y se hizo a el mar y corrió así hasta la barra de Portugalete, que no pudo, ni otros navíos y embarcaciones, entrar el día de ayer, por no proporcionarse disposición sin peligro del mar, y se vio precisado a andar bordeando afuera (...), en cuyo modo permanecieron por la noche y hasta cosa de las seis de la mañana que antes de amanecer yendo el bordo de tierra y a la banda el susueste dio a tope y como a el abordaje con otro navío cache francés que iba por la parte del nordeste, cuyo encuentro causó al que del navío del que declara se le hicieron (...) contrabranque y [bauprés](#) de cuya farria quedó colgado uno de los de la tripulación del cache, y a breve tiempo éste fue poco a poco sumergiéndose, y echado el bote al agua y los demás salieron en él, y el que declara hizo esfuerzo de tomarlos y ampararlos, como los recogió a todos en su bordo, del que abierto el día reconocieron haberse ido a el fondo el expresado navío cache, sin que óbviase indicios de él, por lo cual y obligándoles la mar y tiempo a hacer [arribada](#) (...), a la vista de esta expresada villa entró...

Documento: Protesta, leg. 1.797, fols. 24 y 25
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 6 de febrero, 1766
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Paquebote
Origen: Santurce

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Dn. Juan Ballivián, vecino del Concejo de Santurce y capitán del navío Pacabote titulado San Luis, que se halla surto, amarrado y [anclado](#) en los muelles de esta dicha villa (...) dijo y declaró que hallándose en el puerto de San Sebastián ciudad de estos dominios de España con dicho su navío y seis de la tripulación, que con el que se declara componen siete, habiendo tomado y recibido a bordo la carga necesaria de fierro para transportar a el puerto y ciudad de Burdeos el día primero del corriente mes, y a cosa de las ocho de la noche reconociendo que por lo que demostraba el tiempo se proporcionaba favorable para su viaje, se hizo a el mar, largando velas, y así



siguió y corrió sin novedad toda la noche hasta el día inmediato donde se les hizo el viento del mar. Y con él anduvieron atravesado hasta las seis horas de aquella tarde, que ha salido viento a el sueste, con el cual dieron en proseguir hasta las doce del otro día tres que le dio viento al nordeste, y por esto contrario, cortándoles el curso y carrera, permitiéndole su violencia quedarse tan sólo con el trinquete largo, bordeando sin poder discurrir medio ni modo de destino, y así fueron pasando, repitiendo el tiempo tempestad rigurosa con soberbia de mar, que les avanzaba a bordo de [estribor](#) a [babor](#) y de [popa](#) a [proba](#), hasta el otro día cuatro, que obligados de la necesidad y por no naufragar resolvieron hacer [arribada](#), pudiendo tomar salvamento, que llegaron a lograr con conocido riesgo el día de ayer a cosa de las seis de la mañana, que avistaron esta misma villa y en la confianza de que de ella saldrían lanchas en su socorro...

Documento: Protesta, leg. 1.797, fols. 176 y 177
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 27 de octubre, 1766
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco: Patache
Origen: Somorrostro

En la villa de Castro de Urdiales (...), Roque de Nozedal, vecino del Concejo y Valle de Somorrostro y capitán y Patrón del patache titulado Nuestra Señora del Carmen, que se halla surto y amarrado dentro de los muelles de esta dicha villa (...), dijo y declaró que hallándose con el expresado su patache en el puerto del Barquero Reino de Galicia, tomó y entró a bordo de él la carga de sardina embarricada destinada para el de San Sebastián Provincia de Guipúzcoa, y siendo la hora de entre cuatro y cinco de la tarde del día trece del corriente mes, estando en disposición y con la gente de su tripulación que en toda se componen de cinco personas, proporcionando el tiempo propicio y favorable, largando velas y sin novedad alguna corrió hasta el día veinte y cinco, que de cabo de Machicahco al de Yguea dio en perseguirle el viento su susudueste, tan fuerte y recio que alterado el Mar en gran manera encontraron que sus olas les avanzaban a bordo repetidos golpes de agua de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), obligándoles a de rato en rato cerrar velas y dejarse a las aventuras, y prosiguiendo con igual borrasca el día veinte y seis cogidos entre golpes y expuestos a naufragar, desesperanzados de salvamento, dejaron caerse a el tiempo que hiciere, y así el presente día de que amaneció consiguieron avistar la tierra de esta repetida villa y sus cercanías, y resolviendo el medio de ponerse seguro, consiguieron el que saliesen lanchas en su busca y que le tomasen remolque, como con efecto le tomaron a hora de entre nueve y diez y le entraron, amarraron y ancoraron, cual se halla...

Documento: Protestas, leg. 1.797, fols. 186 y 187
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 15 de noviembre, 1766
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco: Balandra
Origen: Inglaterra

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...) pareció ante mi, el escribano de su Número y Juez de Marina para el puerto de ella y demás agregados, Tomas Esmiti, que por medio de Piloto Lemán dijo llamarse así y ser de nación inglés y capitán de la balandra titulada Frisport, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles de esta (...), declaró que hallándose con dicha su balandra en el puerto de Exem de aquel Reino de Inglaterra, después de haber tomado la carga necesaria de farderia para conducir y transportar a la Ría de Portugaleta y villa de Bilbao, teniendo la tripulación necesaria que con su persona se componen seis incluso el piloto y dos mozos, reconociendo tiempo propicio y favorable el día cuatro del corriente

mes se hizo a el Mar, largando velas y así siguió sin novedad ni alteración los correlativos cinco y seis, hasta que puesto a los cuarenta y siete grados de latitud y cuatro o cinco de longitud a el medio día de Londres les asaltó tal tempestad y borrasca de viento Leueste, con impetuoso furor de Mar, tan repetido y continuado, que avanzándoles sus golpes a bordo, de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), sumergía el casco del navío poniéndole en conocido naufragio, llegando a extremo de no dejarles maniobrar para su gobierno y aún haber hecho jiras y pedazos la vela mayor (...) y de cuyo modo absolutamente desesperanzaron de vida y salvamento, mayormente permaneciendo cual permaneció sin intermisión ni visos de serenidad la tempestad hasta cerca del medio día de el inmediato ocho, que apareciendo en algún modo descubrirse corrido el celaje y apacible con algunos intervalos, esforzados los marineros y alentándolos buenamente, pudieron repararse y hacer frente para correr en seguimiento de su [derrota](#), aspirando a el fin de avistar Puerto para en él tomar seguro, afianzó como en efecto el día de ayer catorce, manteniéndose los demás restantes en disposición proporcionada y no variable, consiguieron ponerse a la vista de esta relatada villa, de la que salieron Lanchas en su busca, y tomándole remolque le entraron y pusieron seguro, cual se halla, antes de anochecer..

Documento: Protesta, leg. 1.787, fols. 197 y 198
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 1 de diciembre, 1766
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco:
Origen: Plencia

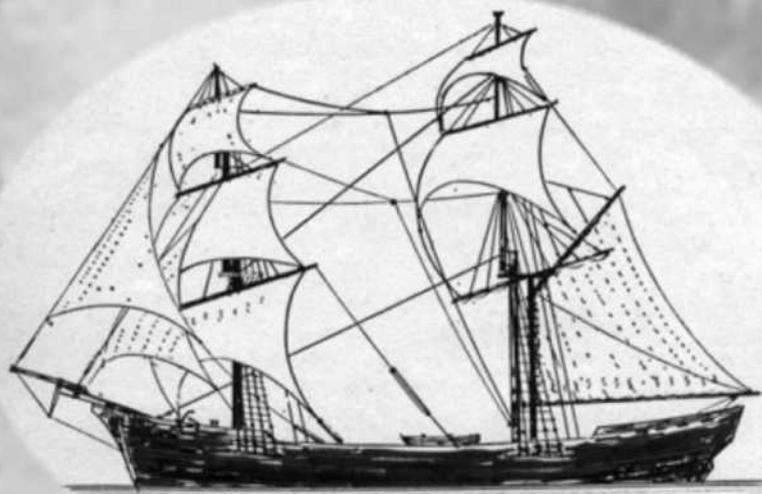
En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), pareció Joseph Antonio de Artiga, vecino de la villa de Plencia en el Señorío de Vizcaya, patrono y maestre del navío titulado Santa Ana y Ánimas, que se halla surto, amarrado y [anclado](#) dentro de los muelles (...), declaró que hallándose en la Ría y Puerto de Bayona Reino de Francia con dicho su navío, y habiendo tomado la necesaria carga de aguardientes, fardería y otras mercancías que constan en los libros de los conocimientos recogidos, y teniendo la tripulación necesaria, que en todo se compone de seis, reconociendo viento propicio y sereno salió de refería ría y se hizo a el Mar el día que se contaron quince del último pasado mes de noviembre, para la Ría de Portugalete y villa de Bilbao, a donde trae destino, y sin novedad y siguieron sin alteración y novedad alguna hasta pararse en la Abra donde les asaltó viento sudueste tan recio con alteración de las olas, que les puso en extremo de no poder regir vela alguna y a andar [a Palo seco](#) entre Plencia y Portugalete , y aunque esforzándose ponían la mira de entrar en el puerto de dicho Portugalete o venir a esta dicha villa, imposibilitados no pudieron conseguirlo, ni menos esperanzarse de salvamento, hasta que por la tarde de aquel día acudieron dos lanchas del puerto de dicho Plencia bien tripuladas y le tomaron remolque y entraron en él (...), y que de entonces hasta el día sábado veinte y nueve de dicho mes último con ansias y vivas diligencias pretendió salir para seguir su [derrota](#), tomando lancha, de nuevo no ha sido dable por lo opuesto de el viento contrario y efectuándolo citado día sábado ha andado bordeando en referida Abra sin poder seguir ni para dentro ni para fuera con su piloto Lemán llamado Ramón de Deliz, que tomó en el mencionado puerto de Plencia o Placencia, resultando haberle llevado y hecho jiras las ráfagas tempestuosas de vientos opuestos las velas, trinquete y [velacho](#), y sin ninguna esperanza de llegar a el fin de su jornada, pues mezclado el viento con el mar y éste revuelto avanzaban a bordo repetidos golpes de mar que les sumergía el casco del [bajel](#), por lo cual, dejándose ir a lo que decidiese el tiempo les facilitó ponerse a la vista de esta relatada villa, de la que salió el día presente y entre dos y tres de la tarde una lancha y echado calabrote, tomándole remolque hasta entrarle, ponerle seguro, afianzarle y amarrarle, cual está...

Documento: Protesta, leg. 1.797, fols. 207 y 208
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 21 de diciembre, 1766
Motivo: Arrojo de carga, arribada forzosa , socorro y accidente en el puerto
Barco: Balandra
Origen: Inglaterra

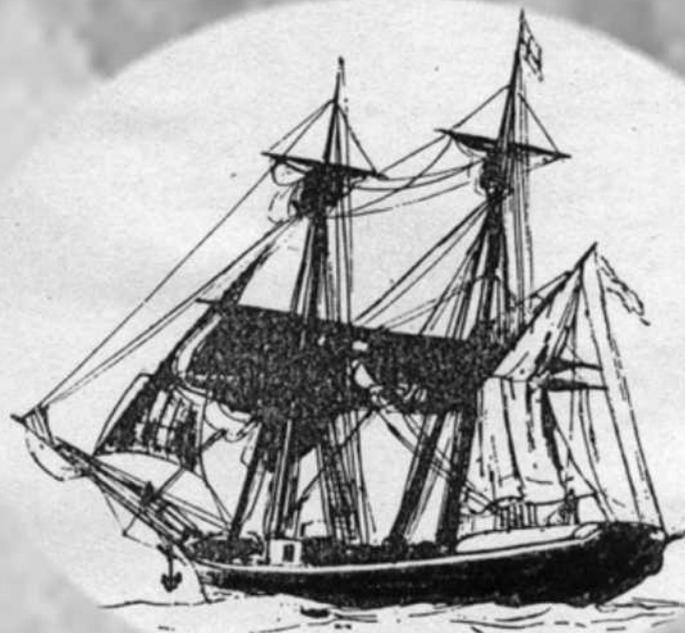
En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), pareció Tomas Smiths, que así dijo llamarse, capitán del navío titulado Firecport de nación inglés que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta expresada villa, y bajo voluntario juramento que su Ley ánglica le permite hizo por medio de Joseph de Horbeitia vecino de Santurce (...) inteligente y práctico en el idioma y lengua, dijo y declaró que hallándose en la villa de Bilbao y su Ría que llaman de Portugaleta con el mencionado su navío balandra teniendo la tripulación necesaria, que se compone de seis personas fuera de dos pasajeros que trae a bordo, tomó su carga reducida a fierro, avellana, nuez y castaña para transportar a el Puerto de Exon del citado Reino de Inglaterra, y reconociendo que el tiempo estaba propicio y favorable para hacer su viaje y curso, largando velas salieron de nominada ría el día que se contaron diez y seis del corriente y dos horas después de amanecer, en el cual siguieron con bonanza ni alteración hasta el siguiente (...), que corrieron diez y siete millas y se pusieron sobre cuarenta y siete grados de latitud a los que experimentaron mudanza de viento Hues norueste, tan pertinaz y soberbio que les afligió en tal manera que prosiguiendo de más en más con revolución del mar y inundación de las olas tempestuosas les puso en extremo de naufragar, con cuyo riesgo conocido y aumento de zozobra han andado desesperanzados de salvamento y en inteligencia de que aligerando el caso, aunque dejándole a las aventuras, podría andar a alguna costa aunque sin conocimiento, el día diez y nueve, desbaratado y roto enteramente el foque, abriendo las [escotillas](#) arrojaron a el mar ciento cuarenta y dos barras de fierro, un saco de avellanas y nueve de nuez, y así con menos peso se dejaron correr sin poder refar la vela ni dar gobierno, sumergidos de agua de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) hasta llegar a medio [Palo](#) a lo casual y accidental que de sí diese el tiempo, de cuyo modo consiguieron ponerse a la vista del Puerto de Santoña y corriendo largo a cosa de las diez el de esta citada villa, donde procuraron tomar sagrado seguro y reconociéndole desde él salieron diferentes Lanchas en su socorro, para el que echándoles [cables](#) a el siete le tomaron remolque y trajeron entre once y doce, aún a la entrada de los muelles la tiraña del mar venciendo tanta resistencia y furor hizo dar de [proba](#) y baupres contra sus cabezas el [bajel](#), exponiéndole a otro quebranto del cual se libertaron con el puro trabajo, aunque con destrucción de las [bitas](#) del [molinete](#)...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 28 y 29
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 8 de febrero, 1767
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco:
Origen:

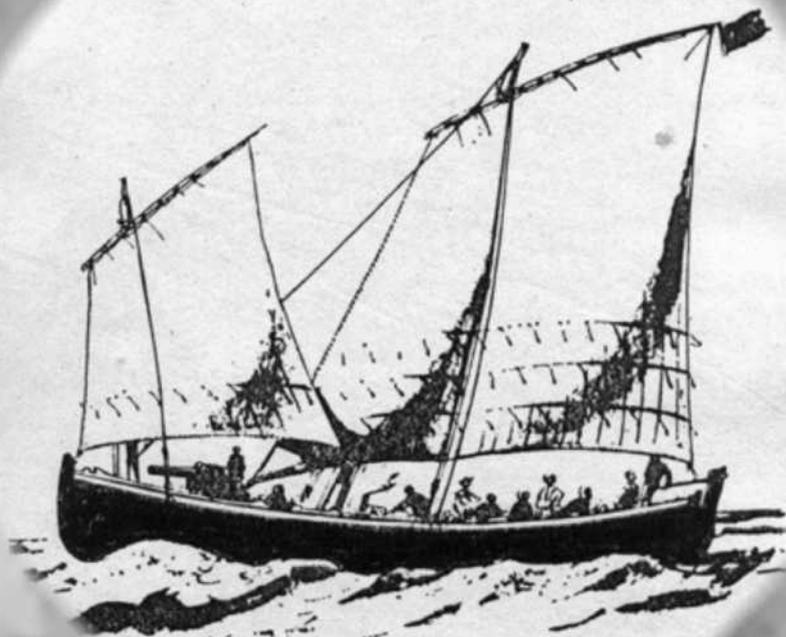
En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Francisco de Urquixo, capitán del navío titulado San Agustín Español, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles (...) dijo y declaró que hallándose en la Ría de Burdeos Reino de Francia con el expresado su navío, y habiendo tomado y entrado a bordo de él la carga que tiene de azúcar, vino y otros géneros para transportar a la villa de Bilbao, estando en disposición de hacer viaje con la tripulación necesaria, que se compone de siete incluso el mismo, proporcionándose tiempo favorable, salió de aquel puerto el día que se contaron veinte y cinco de enero próximo pasado, estando el viento por el Sueste, y así corrieron sin novedad hasta el veinte y siete que les sobrevino aire fresco muy recio con revolución tempestuosa de mar, que les avanzaba a bordo repetidas olas con que se cubrían sus [escotillas](#) de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), impidiéndoles de este modo el maniobrar en los [aparejos](#) para el mejor gobierno, por lo que han corrido



Paquebote (T. Ordoñez)



Palacra (R. Monleón)



Lancha - Trincadura (R. Monleón)

con conocido riesgo de naufragar, hasta ponerse en el Abra de Portugalete, donde han andado bordeando por si podía lograr abocar y entrar la barra, lo que no ha podido conseguir por la fuerza y braveza de el Sur opuesto y continuados golpes de mar embravecida, lo que le obligó por no exponerse a conocido riesgo a recibir de bordo para avistarse a esta relatada villa, con el fin de arribar en ella y conseguir seguro salvamento a que aspiraba, como con efecto reconociéndole desde ella salieron la tarde de ayer diferentes lanchas en su busca y socorro, y tomándole remolque, le trajeron, entraron y pusieron afianzado, cual se halla...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 113 y 114
Escribano: Juaquín de Mioño
Fecha: 11 de septiembre, 1767
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen: Rotterdam (Inglaterra)

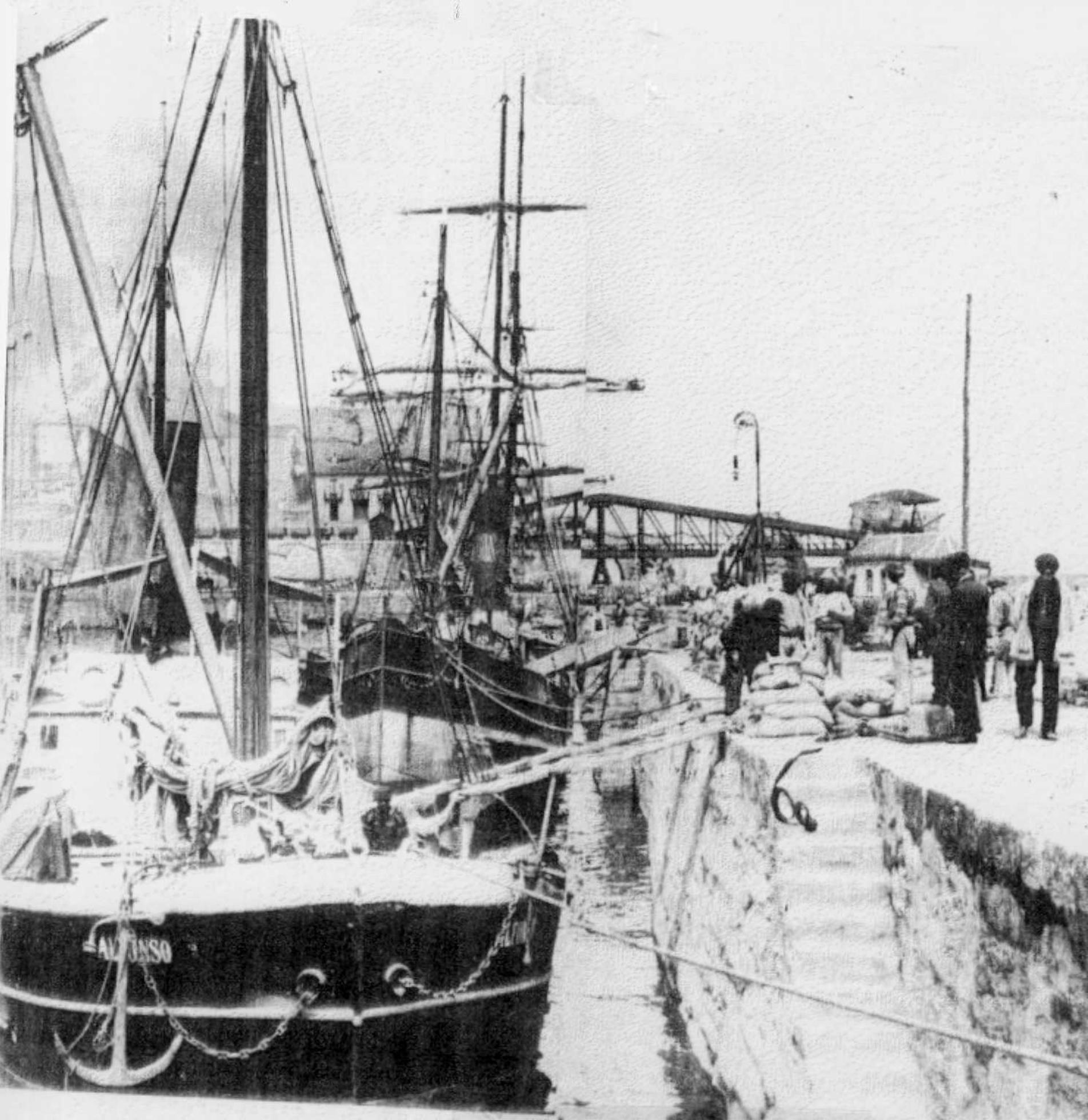
En la noble villa de Castro de Urdiales (...), Andrés Christians de nación holandés, capitán del navío bergantín titulado Binhoms de Rotterdam, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta referida villa, por medio de Antonio Cuello portugués, y uno de los marineros de su tripulación, quien como práctico en la lengua castellana y española se me presentó (...), dijo y declaró que hallándose con el predicho navío en el puerto de la Mata de Alicante, y habiendo tomado a bordo de él su carga de sal para de cuenta de la Real Hacienda transportarlo y conducirlo a esta referida villa, su entrega al Administrador del Real Alfolí, teniendo en disposición de hacerse a el Mar todo el [aparejo](#) y gente, que con dos muchachos se componen de nueve personas, el día veinte y cuatro de julio del año que rige y como a las nueve horas de la mañana, largando velas y con el fin de seguir su viaje y derrota (...), siguió hasta el veinte y nueve del mismo mes, que puestos sobre la altura de Dalmonicar se levantaron y entraron a bordo continuados golpes, sumergiéndoles sin dejarles gobernar el [bajel](#), de modo que de [popa](#) a proa y de [babor](#) a [estribor](#) iban corridos, no permitiéndoles descanso alguno ni menos el echar mano a las bombas, pues aunque procuraban efectuarlo lo hacían con conocido riesgo, exponiéndose a que los sacase un golpe de a bordo las aguas, con cuyo peligro, que duró tres correlativos días, anduvieron desesperanzados de la vida, y al cabo de él serenado en algún modo, prosiguieron hasta el trece de agosto último, en el cual igualmente volvió ensoberbecido a levantarse el mar a los treinta y seis grados y cincuenta minutos de latitud y cinco grados y cuarenta minutos de longitud con viento Norte, Nordeste, que no les dejó maniobrar los correlativos días catorce, quince, diez y seis, diez y siete, diez y ocho y diez y nueve, que puestos el último, con tal conflicto, a los treinta y siete grados y treinta y seis minutos de longitud pudieron correr hasta el veinte y cinco faltos de conocimiento de la Estación y situación demasadamente rendidos, experimentando en aquel y el veinte y seis, y veinte y siete aún con mayor exceso la soberbia del Mar bravío, no pudiéndose descubrir por las borrascas de adonde salía el viento, que aunque se proporcionaba en algún favor nada le aprovechaba, y estando en este desconsuelo, dejándose como cosa perdida acostar a donde diese así la aventura, pasaron en largo los otros días y el seis, siete y ocho de septiembre, ya los vientos contrapuestos causaron tenebrosas oscuridades y aguaceros, con que no pudieron, ni podían, descubrir sobre qué tierra estaban, ni menos conocerse asimismo en la embarcación, a la que de los astros bajó un manguzo de agua que les hubo sumergido, bien que quedando libres de su rigor el día nueve avistaron tierra de Santoña y Laredo, y de este último puerto con norueste y nornorueste que les daba se les acercó una lancha de la que les fue preciso tomar práctico, y por la noche volvió nuevamente tormenta de viento, agua y mar, tan violenta y recia que les rompió vela y [gavia](#) mayores, y cogió otro mangueo de los astros, de forma que tanto la tripulación como el Piloto se consideraban ya naufragados y mortales, y a la media noche se echaron a la capa, y a las tres del día diez viraron de bordo para fuera por ver si lograban descostarse y ponerse a la altura y así anduvieron hasta que el día de hoy se proporcionó reconocer la tierra de esta enunciada villa, la que procuraron tomar con la guía del insinuado práctico, y aunque haciendo mucha agua el casco, dando a las bombas, por lo rendido que ha quedado el navío de tan larga e incesante intemperie tuvieron la felicidad de entrar y ponerse seguros según se ven ya, después de las cuatro de esta misma tarde y día...

Documento: Protesta, leg. 1.798
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 11 de diciembre, 1767
Motivo: Arribada forzosa y refugio
Barco: Goleta
Origen: Hamburgo

En la noble villa de Castro de Urdiales (...) pareció ante mi el Escribano de su Número y Juzgado de Marina para el puerto de ella y demás agregados Joan Andreas Meiez, capitán del navío goleta nombrado Better Rooper de Nación hamburgués, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles (...), por medio Joseph de Orbeta vecino de esta misma villa intérprete práctico e inteligente en su idioma y legua, que traducía a la castellana; dijo y declaró que habiendo tomado a bordo del expresado su navío la carga que tiene de fardería y quincallería para transportar y conducir desde el puerto de Hamburgo a la Barra de Portugalete y Ría de Bilbao a la consignación de Nauste Palme, puesto en disposición con los pertrechos y tripulación necesaria, que se compone en toda de seis personas con él, que reconociendo tiempo propicio y favorable para el viaje, largando velas se hizo a el mar a las dos horas de la tarde del día veinte y dos de noviembre próximo pasado mes, y así corrió sin novedad los cuatro correlativos días hasta ponerse sobre la costa de Noruega, en donde les asaltó viento Norte tan recio que les obligó a quedar sólo con la Vela de [estay](#) y el foquerito de [Popa](#), y a tomar las demás con zozobra de viento y mar, tan crecidos que les avanzaba y echaba sobre [escotillas](#) repetidos golpes y olas, entrándoles de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), sumergiendo bajo ellas a el Bajel, que no podía resistirlas ni permitían el que maniobrasen los marineros los [aparejos](#) para el gobierno, llegando a extremo de haber desesperanzado de vida, y no discurrir medio de salvamento mayormente permaneciendo como permaneció y les duró aquel temporal y pertinaz, opuesto aire, seis consecutivos días, a el [cabo](#) de los que aflojó en algún modo y se les presentó Norueste, con el cual a lo largo y vueltos así animados vinieron corriendo hasta el día de ayer quince, que consiguió ponerse en el Abra a poca mediación de dicha Barra, cuyo tránsito y paso le impidió fuerza de viento Sur y braveza de mar que asaltó, y forzosamente después que tomó en ella Piloto lemán le precisó arribar a esta referida villa, de la que salieron Lanchas a socorrerle, y tomándole remolque le entraron y aseguraron, cual se halla, a cosa de las cuatro de la tarde...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 175 y 176
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 12 de diciembre, 1767
Motivo: Arribada forzosa y refugio
Barco: Bergantín
Origen: Inglaterra

En la villa de Castro de Urdiales (...), Thimoteo Neal de nación inglés, capitán del navío bergantín la Expedición, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles de esta referida villa (...), mediando Juan Ángel del Calvo vecino del Concejo de Zierbana Piloto Lemán que tiene a bordo y Joseph de Orbeta vecino de esta expresada villa, ambos inteligentes y prácticos en el idioma y lengua, traduciendo e interpretando por ellos de la Anglica a la Castellana (...), dijo y declaró que hallándose en la Isla de Sarse (...) con dicho su navío, habiendo tomado la carga de bacalao que tiene bajo escotillas, para transportar a la Ría de Portugalete y villa de Bilbao, consignada a Don Ventura Gómez de la Torre y Jarabeitia, vecino y del negocio de ella, teniendo la tripulación necesaria y apareciendo viento y tiempo



favorable, apacible, sereno y propicio se hizo a el mar, largando velas el día primero del corriente mes, y que a cosa de las dos de la tarde, de cuyo modo y sin novedad corrió hasta el cuarto, que puesto en los cuarenta y cinco grados y cinco minutos latitud y cuatro grados y veinte y nueve minutos de longitud le asaltó el Aire a el Nordeste tan violento y fuerte que le obligó y precisó a [arriar](#) velas y quedar sólo con la de trinquete y [trinquetilla](#), y así mantuvo veinte y cuatro horas zozobrando entre borrascas del mar, que embravecida le entraba en repetidas olas de tres en tres y avanzándose de [popa](#) a proa y de [babor](#) a [estribor](#) se vio sumergido el casco varias veces y en estado de conocido naufragio, de modo que no podía maniobrar su gente a no ser en peligro grave y aún con él desesperanzados de vida, como aborrecidos de ella por no discurrir modo de salvamento, echaron mano a la bomba y reconocieron que descubría agua, siendo como era el navío de toda fortaleza y resistencia la que vencieron y rindieron las olas, y así no dejándola de mano pudieron lograr el que fluctuando y yendo ya pasadas dichas veinte y cuatro horas en disminución y serenándose, alargó (...) y faltos de conocimiento por el conflicto a la Abra donde les abordó una lancha y de ella tomó a el referido Piloto Lemán Juan Ángel del Calvo, con el cual y de que le admitió que fue el miércoles nueve, ha hecho esfuerzo y puestos a el abocadero de ella así algunas ocasiones, no ha sido conseguible por defecto de estar el viento opuesto, el mar furioso y revuelto y no exponerse de noche a [zozobrar](#), lo que precavió el Piloto Mayor que es el gobierno de la misma barra y observa sin cesar dentro de ella toda embarcación, dando aviso o señales para que no se expongan a contingencias futuras que les anunció, y esto y el de salvarse le animó hacer noche virando de bordo y tomando rumbo a esta enunciada villa, de la que avistado caída la tarde salieron lanchas y le remolcaron, poniéndole cual se ve ya sin peligro...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 183 y 184
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 22 de diciembre, 1767
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Ascona
Origen: Terranova

En la noble villa de Castro de Urdiales (...), pareció (...) Roberto Hodege capitán del navío Ascona nombrado Jehxner Hound, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles (...), mediando Juan Ángel del Calvo vecino del Concejo de Zierbana, intérprete práctico e inteligente del idioma, traduciendo a la legua castellana lo que iba explicando y refiriendo, dijo y declaró que hallándose en el puerto de San Juan de Terranova, después que tomó carga de bacalao que tiene a bordo del expresado su navío, para transportar y conducir a la Barra de Portugalete y Ría de Bilbao, comprada a Dn. Tomas de Santaulaxi vecino y comerciante de aquella villa, preparado con la tripulación necesaria se hizo a el mar, largando velas a las seis horas de la tarde de día veinte y cuatro de noviembre próximo pasado, con viento (...) propicio, y así anduvo hasta el día cinco del corriente, que sobre los cuarenta y cinco grados y veinte y dos minutos de latitud al Norte y los treinta grados y quince minutos de longitud, en cuya estación se mantuvo con calmas, y al siguiente día seis salió el tiempo a el viento nor nordeste fresco que no les afligía, aunque era opuesto, pero sí el mar que se embraveció y enfureció de tal modo que entrándoles y avanzándoles sobre [escotillas](#) continuados y corridos golpes de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) los sumergía, y aún estuvieron expuestos a naufragar, cuya continuación incesante les obligó, viéndose rendidos a dar la bomba sin dejarla de mano de media en media hora, descubriendo tanta agua que les inundaba, lo que les duró sin mejorar ni poder discurrir alivio como tres días, a el cabo de los cuales se serenó el tiempo y vino a lo bonancible, con lo que consiguieron llegar a la costa de España y a avistar el día catorce el Cabo de Ortegá, y con el viento por el sudeste el veinte con la distancia de tres leguas de esta referida villa reconocieron su tierra, y a las cuatro de la tarde tomó de una Lancha Piloto Lemán, pero aún no había dejado de maniobrar la bomba por no haber cesado el agua, y el de hacer veinte y uno en la Abra y a poca mediación de dicha barra, aunque quisieron entrarla no les fue conseguible por la fuerza de viento sur y revuelta de mar que rompía fuertemente, cuyo temor y recelo les causó resolver hacer [arribada](#) y entrar a esta enunciada villa, como lo consiguió saliendo de ella lanchas en su socorro, le tomaron remolque y condujeron, dejándole seguro, según está, pero sin que hasta ahora haya cesado el agua descubierta ni dejado de darse a la bomba...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 28 y 29
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 28 de febrero, 1768
Motivo: Arribada y refugio
Barco:
Origen: Somorrostro

En la villa de Castro de Urdiales (...), presenciado personalmente Dn. Andrés de Salzedo, vecino de Somorrostro, capitán del navío nombrado San Juan Bautista, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...); dijo y declaró, que hallándose en el puerto de Londres Reino de Inglaterra con dicho su navío, habiendo tomado y recibido a bordo de él la carga de farderías, cajas, barricas y otros géneros, consignados para la villa de Bilbao, teniendo el armamento y tripulación correspondiente, que en todos se compone de nueve personas, reconociendo tiempo bonancible y proporcionado, salió del referido puerto y largando velas se hizo a el mar a las once de la mañana de el día treinta y uno de enero próximo pasado, y así siguió sin novedad hasta la altura de cuarenta y ocho grados latitud Norte, donde empezaron los vientos a reinar y refrescar por el Sur susudueste, que les obligó a quedar capeando con sólo un palmo de velas, zozobrando el navío entre tempestuosas borrascas de mar enfurecida que se levantó y salvaba el [bajel](#), llegando aún hasta la [cofa](#) de [Palo](#) trinquete, y entrando de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), lo que continuó largos días corriendo el tiempo por el mismo lado del sur, susudueste y susueste, sin reconocerse serenidad alguna de mar ni viento, hasta que pasaron diez o once días, desesperanzados de salvamento, a el cabo de los cuales se aplacó y moderó el temporal, y les entró, aunque poco, viento favorable, de cuyo modo arribaron frente la Abra de Portugalete con el fin de transitar y pasar la Barra, pero viendo que las Mareas no eran a tiempo oportuno y que el mar estaba fuerte, recio y muy embravecido, tomando acuerdo hizo por venirse par asegurarse a esta mencionada villa, de la que salieron lanchas en su socorro caída la tarde del día de ayer, y tomándole remolque, bien que con harto peligro por la tiraña crecida a el abocadero de la cabeza de los dos muelles, le afianzaron cual se ve, sin temor, ni peligro después de haber anochecido...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 26 y 27
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 28 de febrero, 1768
Motivo: Arribada forzosa , rescate y accidente en los muelles
Barco: Bergantín
Origen: Francia

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), pareció Luis Leoman de nación francés, capitán del navío Bergantín titulado Santiago María, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles (...), por medio de Manuel García residente en esta misma villa, inteligente y práctico intérprete en la lengua; Dijo y declaró que con cinco hombres marineros que trae de tripulación, salió de la ciudad de Cádiz el día veinte y nueve de diciembre del año próximo pasado con carga de aguardiente, aceite y grasa de sardinas y otros géneros, de cuenta de mercader y destino a la Ría y villa de Bilbao, proporcionándose tiempo que propuesto y contrario le precisó a arribar a el puerto de Camariñas el día seis de el que rige, (...) y por cuanto habiendo salido del enunciado puerto de Camariñas el día veinte a cosa de las seis de la mañana con proporcionado tiempo para seguir su [derrota](#), y logrado ponerse en el Abra de Portugalete, tomó en ella el día de ayer a las diez de la mañana Piloto Lemán para entrar la Barra, pero a el abocar reconoció tal revuelta de mar que le obligó a [virar](#) de bordo con el fin de refugiarse, y hizo hacia el puerto de esta dicha villa, de la que más que mediada la tarde salieron diferentes lanchas que tomaron remolque, pero no

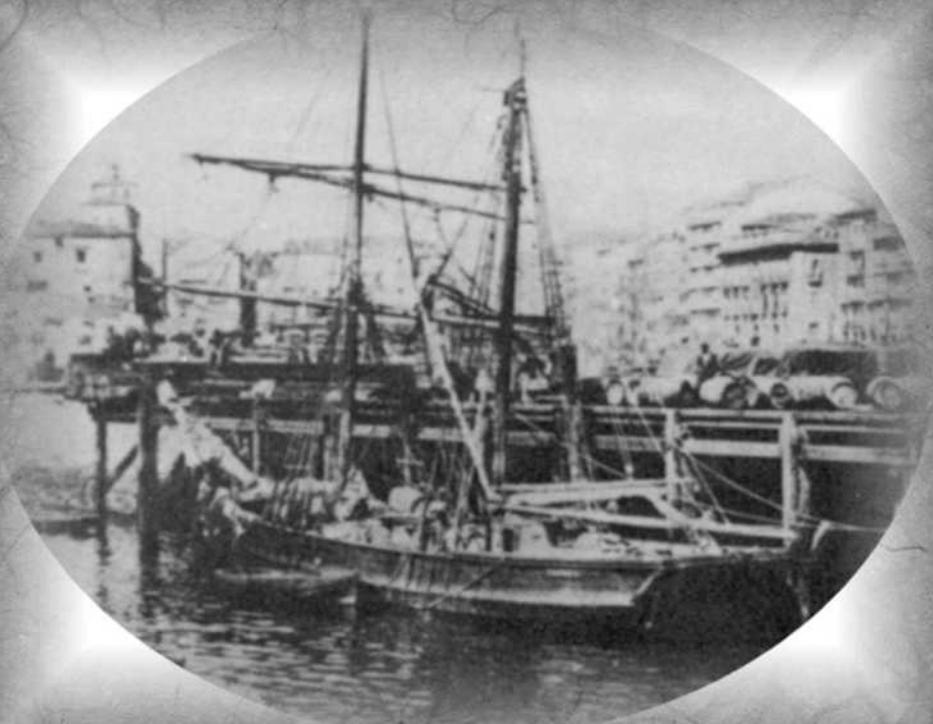
pudiendo entrar por la gran tiraña de el mar hizo demora dando fondo hasta que fuese marea plena, que entonces ya se resolvieron, sin embargo de la resaca que amenazaba peligro, con la que se arrimó el navío a las Peñas de entre las que le sacó la fuerza de la gente marinera que equipaba referidas lanchas, y a costa de mucho trabajo lograron abocarle entre los muelles, no sin quebranto (...) porque la resaca y tiraña era vehemente, y le hizo dar contra las cabezas de ambos muelles, causándole aquellos golpes la quiebra del botolo, no obstante sin más pérdida le aseguraron y afianzaron según lo está...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 124 y 125
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 12 de mayo, 1768
Motivo: Arribada y registro
Barco: Patache
Origen: Canala (Vizcaya)

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Joseph de Canala Echebarría maestre de el Patache nombrado San Joseph, que se halla dentro del Puerto y muelles de esta misma villa, que expresó ser de el lugar de Canala en el Señorío de Vizcaya, y dijo que habiendo tomado a bordo de dicho su patache la carga de maderamen que les entregó Juan Bautista de Aurreportua, vecino de la Ante Iglesia de Mújica, y recibida en la renería de Guernica y puerto del Concejo de Ajanguiz, cortado en el monte de Gantiburze de la Ante Iglesia de Arrazua, todo de dicho Señorío, con destino, y a la consignación de Dn. Lorenzo de Thellaeche, para la fábrica de los Reales Paquebotes que se están haciendo en el Astillero de Zorroza, también del referido Señorío (...), saliendo a su viaje se vio precisado a arribar por contratiempo en los puertos de Bermeo y Plenzia, y después de ellos sin que tuviese novedad en el de esta expresada villa forzado y sin poder seguir el viaje a que iba, y de luego que entró pasó a reconocerle y registrar los guardas del resguardo de Rentas Generales de esta mencionada villa...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 204 y 205
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 19 de septiembre, 1768
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Somorrostro

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció (...) Dn. Bernabé de Llano, vecino del Concejo de Somorrostro (...), capitán del navío nombrado San Ignacio que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles, (...) dijo y declaró que hallándose en la Ría de Santander con el referido su navío y tripulación de ocho personas, de que con la suya, la de su piloto y mozo se compone, tomó y recibió a bordo la carga de sacas de lana, para conducir y transportar a el puerto de Ruan Reino de Francia, y estando el tiempo propicio y bonancible, largando velas, se hizo a el Mar, y salió de dicha Ría entre cuatro y cinco de la mañana del día once del corriente, de cuyo modo siguió y corrió sin experimentar alteración, ni novedad, hasta ponerse en los cuarenta y cinco grados y ocho minutos de latitud y diez grados de longitud, sobre cuya altura improvisamente se levantó viento Norueste hues norueste, tan violento, opuesto y contrario, alteración y revolución de mar que les obligó a hacer vela, y quedarse capiando sólo con la mayor, a dos andanas de rises, oprimiéndoles en tal manera que los golpes de mar que les daban y entraban a bordo de [popa](#) a proa y de [babor](#) a [estribor](#) los sumergía, poniéndolos el temporal corrido en extremo de haber desesperanzado de tomar puerto de salvamento, y dejarse ir a las aventuras, por espacio de seis días que les ha durado sin muestras de serenidad, hasta que el día de ayer diez y ocho se hallaron sobre Santoña, y corriendo avistaron la tierra de esta dicha villa la que procuraron tomar, y como en efecto arribaron y



Santander

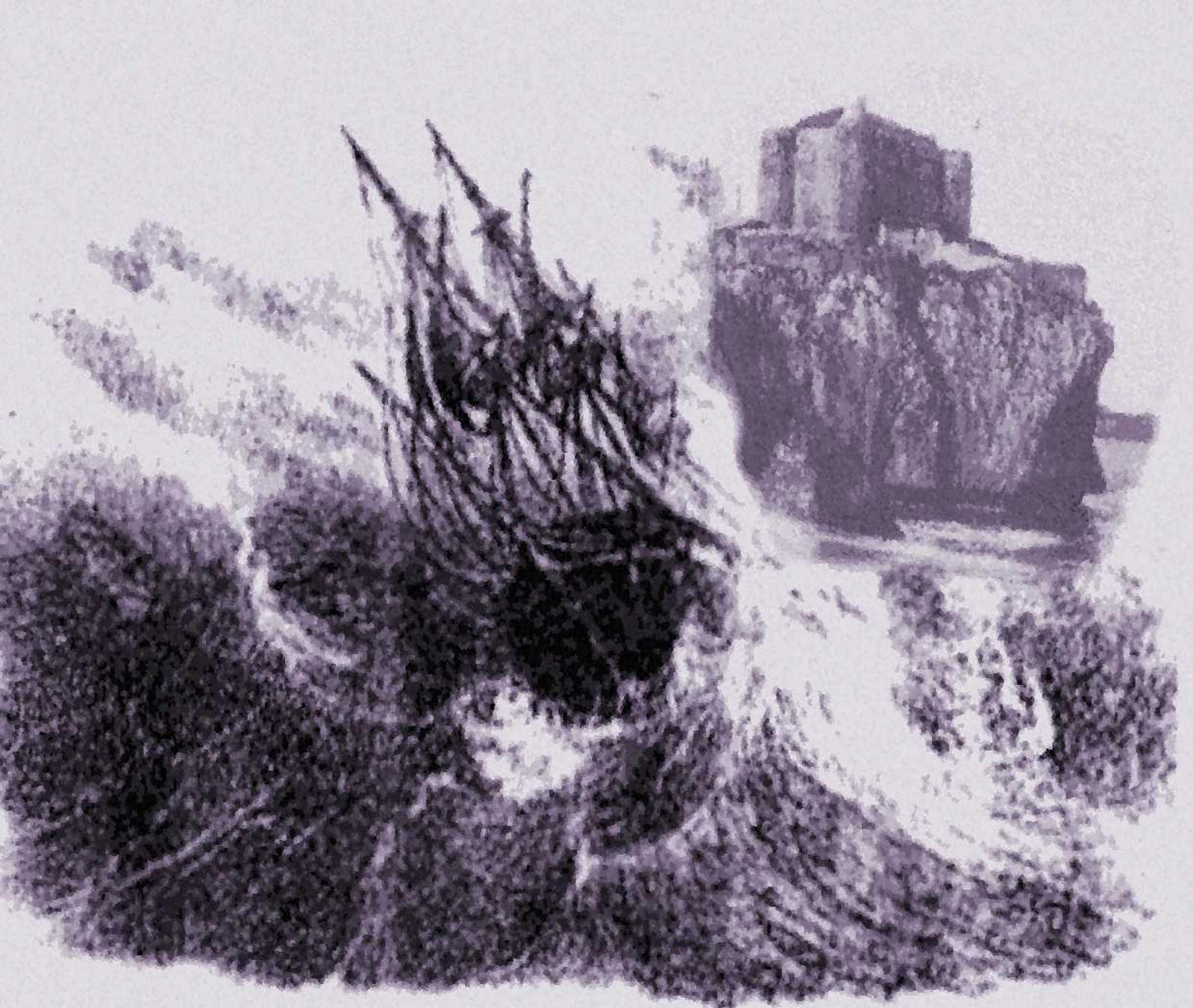
dieron fondo sobre su abra, a la que salieron varias lanchas en su socorro que le fue preciso tomar y recibir, y remolcándole, le entraron entre tres y cuatro de la tarde, asegurándole cual se halla...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 231 y 232
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 27 de octubre, 1768
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen: Plencia

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Juan de Oñandi vecino de Plencia y patrón de el barco bergantín nombrado Nuestra Señora de la Asunción, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles (...), dijo y declaró que estando en el puerto de Puenteden Reino de Galizia con el expresado su navío bergantín, recibiendo a bordo bajo de [escotillas](#) la carga de sardinas embarricadas que tiene, con destino de haberla de transportar y conducir a la ciudad de Santander y su ría, reconociendo tiempo proporcionado de hacerse a el mar, salió dando velas el día Domingo que se contaron veinte y tres de el corriente mes, con la tripulación correspondiente que se compone en todas de cuatro personas, y habiéndose puesto sobre el Cabo de Peñas le sobrevino viento Norte nornorueste y mar continuada y recia, que aunque lo uno le favorecía lo otro le perjudicaba, porque el viento se oponía al mar, de modo que no les dejaba andar (...), ni menos hacer curso para tomar como le competía, y anduvieron zozobrados desde el día martes que se contaron veinte y cuatro, por lo que resolvieron, no experimentando ninguna bonanza, el arribar a puerto donde más cómodamente pudiesen para libertarse de peligrar, como con efecto el día de ayer veinte y seis consiguieron avistar el de esta dicha villa, del cual salieron en su busca lanchas, que tuvo a bien recibir, por cuanto desde sobre el Ortegal reconocieron hacía agua el barco y habían venido con manos en bomba, y esto causó el que tomando remolque por las lanchas que le entraron y aseguraron según se ve, a el tiempo de la entrada, que fue a las cinco de la tarde, a vista de la gente de las mismas lanchas, tímidos de que la carga padezca alguna [avería](#) protesta contra el mar...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 242 y 243
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 21 de noviembre, 1768
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Somorrostro

En la noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Andrés de Salzedo, vecino del Concejo de Somorrostro (...), y capitán del navío nombrado San Juan Baptista que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), dijo y declaró que estando con el expresado su navío en el puerto de el Abe de Gracia Reino de Francia, y teniendo la tripulación correspondiente, que en todo, con el piloto y muchacho de cocina, se compone de nueve personas, habiendo recibido y entrado a bordo la carga de lino que incluye y comprende bajo escotillas, con destino para Bayona del mismo Reino y consignación de diferentes mercaderes de aquella ciudad, se hizo a el mar entre diez y once de la mañana del día sábado, que se contaron doce del corriente mes, con tiempo propicio y favorable, corriendo el viento leste, que se le mantuvo hasta entrada la noche de aquel mismo día que se hizo a el Nordeste, pero tan recio y violento que embraveciéndose el mar les obligó a tomar las [gavias](#), de cuyo modo se mantuvieron dos días zozobrando, y avanzándoseles repetidos golpes y olas que les inundaba, y al cabo de ellos, se pusieron leste hueste (...), y en esta altura sobrevino viento sudueste, que les persiguió por espacio de otros dos



días, trayéndolos sin poder gobernar y el casco de el [bajel](#) sumergido y inundado, y así mantuvieron cruzando en varios bordos de [babor](#) a [estribor](#) sin esperanza de poderse salvar por cuanto la violencia y fiereza del viento y temporal les rompió las velas y los barrotos de la [cofa](#) mayor, y con aquella falta de dejaron a la buena ventura y lo que la mar quisiese disponer, como destituidos de las propias vidas, y poniéndose el viento a el Norueste determinaron aspirar a hacer [arribada](#) a el primer puerto que avistaran, como con efecto, saliendo el aire a el Sur, corriendo, con él consiguieron la mañana de hoy ponerse sobre Santoña, de donde siguiendo a un largo pasaron hasta ponerse a la vista de esta referida villa, de la que salieron diferentes lanchas a darles socorro, que admitió, y echándoles sus [amarras](#), les remolcaron y entraron, poniendo seguro y afianzado cual lo está el repetido navío a hora de las once poco más o menos...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 249 - 251
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 24 de noviembre, 1768
Motivo: Arribada y temporal dentro del puerto
Barco:
Origen: Terranova

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Elías Surez, que así dijo llamarse, y por medio de Miguel de Sueza, intérprete, residente en esta villa como inteligente en la lengua Anrica, declaró ser de las Islas de Fersey y que profesa la religión que se sigue en el Reino de Inglaterra, capitán del navío el Betas, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), refirió y manifestó que habiendo tomado a bordo de el referido su navío la carga que tiene bajo de [escotillas](#) que es pescado bacalao en Terranova, y estando en disposición de hacer viaje para la Ría y villa de Bilbao, a donde va destinado, compuesta la correspondiente tripulación que en todo se señala de diez personas, y cumplido armamento, dando y largando velas salió a el mar el día 19 de octubre próximo pasado caída la tarde, y vino corriendo sin molestia ni aflicción de temporal marítimo ni terreno hasta el día diez y siete del presente, que después que tomó Piloto Lemán se puso en la Abra de Portugaete fondeando por no proporcionársele la entrada de la Barra, y a el amanecer del día siguiente diez y ocho vio a su bordo una lancha equipada a advertirle no solicitase acometer ni entrar dicha Barra por ser aguas muertas y muy bajas en aquellos cuatro correlativos días, con cuya advertencia saliéndole viento a el sueste levantó las [áncoras](#) y se anduvo virando todo aquel día, y no reconociendo bonanza ni serenidad, antes bien alteración de el mar a el segundo día, volviendo el viento a el Norte, le precisó y obligó a arribar a esta enunciada villa, de la que caída ya la tarde de el día diez y nueve fueron Lanchas en su busca. Que recibió y admitió para que le afianzasen, asegurasen y no quedar en conocido riesgo y peligro, y echándoles sus [amarras](#) le remolcaron y entraron dentro de los muelles de esta nominada villa, y pusieron en el sitio cómodo de la Cueva del Luno que llaman el Muelle de Allá Arriba, a cuyos pajones aseguraron sus cables, echando otros a el Muelle de Allá Abajo, y en esta forma ha permanecido sin considerar quebranto hasta el día veinte y uno, que yendo de más en más la revolución de el mar empezó a entrar y una fuerte tiraña que llegaba poco menos que a llegar a la Plaza, avanzando toda la Ribera, de modo que le fue forzoso valerse a mayor seguro del [cable](#) de orna y todos los demás que había sobre escotillas, para que no le sacase fuera y excusar malograrse, pero sin embargo con igual tempestad en que los [cables](#) trabajaron fuertemente aquella noche porque los golpes de mar iban corridos sobre los muelles, la tiraña con mayor velocidad y la tempestad más furiosa, de modo que echó por tierra porción de casas de la calle del mar arrancándoles los cimientos y dejando otras sin ellos en el aire, también a el [bajel](#) y casco de su navío le faltó el uno de los cables, se le rompió una abita del [molinete](#) y el mismo [molinete](#), con cuya novedad, no pudiendo remediar de otro modo el dejar de perderse, a fuerza de gente que le ayudó el día veinte y dos amarró los [cables](#) que en tierra estaban seguros a el [palo](#) mayor para asegurarlos de él, no obstante lo que siguiendo la tempestad en excesivo aumento, considerando los prácticos marineros y terros del el Pueblo que aquella noche sin remedio alguno naufragaban, les amonestaron y aconsejaron que separase el navío y salvarsen las vidas, el cual consejo no siguió, antes bien permaneció a bordo con su gente pues sin bonanza, ni esperanza, ni apariencia se reconocía su confianza perdida y descompuesta del soberbio elemento, enfurecido, tan pertinaz que aún en el centro de la República causaba un continuo lamento y temor de que no la arrastrase. Y últimamente para contrarrestarle a fuerza de fortaleza sacó cuatro [cables](#)

nuevos que en las bodegas tenía, y sobre los otros los echó para mantener, que aún reducidos en sustancia cual lo están únicamente a el valor de uno, no han sido suficientes, y exponiéndose a conocido riesgo resolvió el día de hoy pasar el casco y navío del muelle de Arriba a el de Abajo con dos [estachas](#) que le suministraron de la Cofradía de Ánimas nuevas, obligándose a pagar los quebrantos y la ayuda y favor que el Cabildo de Mareantes le ha dado, con que ya se considera zafo y libre, aunque subsiste el tiempo de perecer, y porque durante él no pudiendo salir a tierra ha protestado...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 271 y 272
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 2 de diciembre, 1768
Motivo: Arribada
Barco:
Origen: Holanda

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...) pareció Adrián Yansbur, acompañado de Joseph de Horbieta práctico en el idioma holandés y vecino de esta dicha villa, por medio de quien dijo llamarse así y ser natural de los Estados de Holanda y capitán del navío titulado Seguebas de la misma nación, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), declaró que habiendo tomado en el puerto de Ámsterdam de aquella Potencia a bordo del dicho navío la carga que tiene de fardería, grasa y otros géneros para conducir y transportar a la villa de Bilbao, bajó el veinte y siete de noviembre y hora de las doce a el fondeadero (...), con la suficiente tripulación, que entera se compone de cinco personas (...), con tiempo favorable, propicio y sereno se hizo a el mar (...), largando velas con que mantuvo hasta la tarde que sobrevino huesNorueste contrario, tan fuerte, violento y recio que embravecido el mar traía su navío sumergido bajo de él, y así anduvo encontrándose y revolviéndose todos los vientos, unos contra otros, zozobrando y con conocido peligro, tomados todos los rizos de las velas y dejando algunas de ellas sólo con un [palo](#) y lienzo, en los doce correlativos días y algunos (...) por no poder resistir, ni regir y creyendo que los golpes de mar que les daban y rasaba el [bajel](#), entrando largo tiempo de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) los inundaba, dando mano a la bomba (...), cuando la vista demostró apercebida quietud, no enteramente, y se descubrió viento a leste, con el cual corrió otros dos días, y después de ellos improvisamente volvió nuevamente temporal de mar y contrarios vientos y el hueste a el catorce de noviembre le obligó a quedar sólo con dos velas rizadas, con que mantuvieron hasta el diez y siete, vino tiempo al nordeste que únicamente duró la mitad de él, y así hizo alta a el norueste, y sin que la observación le fijase sin esperanza (...) de salvarse les llegó el día diez y ocho, con menos aireados los elementos, que apacibles al parecer les proporcionó en él y el diez y nueve moderado aire, y aún hasta el veinte y uno que retrocedió, asaltándoles nuevamente la tempestad de aire y mar, y los vientos a el hueste norueste atemperados por lados, no permitiéndoles regir ninguna vela hasta los cuarenta y seis grados y cuarenta y dos minutos que la zozobra, apuro, impulso de violencia les puso a la boca de Burdeos, llevándoles el día veinte y dos de a bordo y arrancándoles las olas dos [anclotes](#), el uno de ciento y cincuenta libras de peso y el otro de sesenta y dos varas y dos burgas que estaban en la cubierta, y haciendo pedazos un soberbio e incomparable golpe de mar el [palo](#) de el [timón](#) y dos escabones de proa, y sin embargo de que toda seguridad [trincaron](#) tres cables, a las doce del veinte y cuatro otro golpe de mar de igual magnitud y soberbia les echó fuera (...) rompiéndoles las trincaduras (...) obligándoles para no perderlos enteramente (...), y estando hacia la costa de Arcajón internados en ella, puestos a tres leguas de distancia, la tarde de del relatado veinte y cuatro les descubrió el viento huesnorueste, a el que (...) [largaron](#) toda la vela, con la que les apretó que rompió el [bauprés](#) y un foque, pero sin embargo, teniendo a el sueste, que caída la noche de el día veinte y ocho sobrevino volviendo como a las doce de ella a hacer benigno susudueste, consiguió, desesperanzando de salvamento, avistar la costa del Reino de España...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 274 y 275
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 5 de diciembre, 1768
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Bayona (Francia)

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Dn. Domingo Pordelanne, que así dijo llamarse y ser vecino de la ciudad de Bayona en el Reino de Francia y capitán del navío titulado la Buena Grammel, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en los muelles (...), declaró que hallándose con el dicho su navío en el puerto de la ciudad de Lisboa Reino de Portugal, tomando y entrando a bordo de él la carga que tiene de grasa y cuero, con destino para la Ría y villa de Bilbao, estando con la correspondiente tripulación, que enteramente se compone de diez personas, reconociendo tiempo bonancible y propicio el día diez y nueve de noviembre y a la tarde de él, se hizo a el mar, largando velas (...), le asaltó improvisamente el aire al norueste, violento y mezclado con mar soberbia (...) y les echaba y avanzaba (...) de modo que se vio obligado a hacer (...) velas, a la altura de cuarenta y tres grados y treinta minutos de latitud y tres grados de longitud, de cuyo modo anduvo hasta el día veinte y dos, y cuatro horas de la tarde de él que serenado, en parte, dejando sólo el trinquete, prosiguió, y como a cosa de dos horas de su curso sobrevino tal viento fuerte y violento que con precisión y prontitud dieron en cerrarle, habiéndoles llevado el portalón y la inundación que de [babor](#) a [estribor](#) y de [popa](#) a proa, se les avanzaba, por lo que oprimido todo el casco, sumergido bajo las olas que le afligían, se reconocía que por las costuras de las cintas trascolaba el agua afuera y por la cubierta a la bodega, en cuya consideración y conflicto no pudieron menos de correr a las aventuras, desesperanzados de salvamento y donde el tiempo los destinase, vigilando si algún rato aparecía en suavidad [largar](#) con recelo de vela que se pudiese [aguantar](#), y así mantuvieron hasta el día veinte y nueve que se avistaron sobre Santoña, donde les vino el viento (...) fresco y recio, y aunque quiso tomar el puerto, se anduvo a su vista, sin poder, hasta que de una lancha le dieron Piloto leman para tomar la barra de Portugalete, quien fue de sentir que aguantase seguir su destino por el temporal, y que fondease, como lo ejecutó, en el sitio de Trile, largando sus [áncoras](#), con lo cual permaneció hasta la tarde del día dos del corriente, que contando la borrasca y tempestad que les aflige, y corriendo la tiraña a la costa porque la [áncora](#) no trabajaba, estando flojo su cable, echaron mano los marineros y hallaron haber faltado a violencia de otras [áncoras](#) perdidas por los otros navíos que le comieron a el [cable](#) el cuerpo; y considerándose sin remedio, ni advertencias de medio para salvarse, tuvo por mejor resuelta y última determinación el [largar](#) todas las velas y irse a la parte de fuera, con el fin de si lograba arribar a esta mencionada villa buenamente con dictamen de el citado Piloto Lemán, que los inclinó a ello (...), y salieron en su socorro y ayuda diferentes lanchas, que admitió, y echándoles [amarras](#), le condujeron seguro y afianzado cual se ve...

Documento: Protesta, leg. 1.798, fols. 282 y 283
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 30 de diciembre, 1768
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Bergantín
Origen: Somorrostro

En la noble villa de Castro de Urdiales (...), pareció Dn. Joseph de Aroñano, vecino del Concejo de Somorrostro (...) y capitán del navío bergantín titulado Nuestra Señora de la Asunción, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta dicha villa (...), dijo y declaró que estando con dicho su navío bergantín en el puerto de Bristol Reino de Inglaterra, teniendo la necesaria y correspondiente tripulación, que en todo se compone de siete personas, habiendo tomado y entrado a bordo de él la carga que contiene bajo de escotillas, y es parte tabaco para la ciudad de San Sebastián y parte carbón de piedra y botellería vacía para la ría y villa de Bilbao, salió y bajó aquel puerto el día veinte y seis de noviembre



próximo pasado a el mar, en donde se mantuvo hasta el día ocho del corriente que a cosa de las cinco de su mañana (...), se halló a la altura de cincuenta grados de latitud sin experimentar novedad hasta las dos de la tarde, que se levantó oponiéndoseles el viento a el susueste fresco, muy recio y violento, les obligó a quedar capeando, y en cuyo modo permanecieron sufriendo crecidos y fuertes golpes de mar embravecida, que avanzándoles y entrándoles sobre cubiertas y alcazar de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) sumergía el [bajel](#) con conocido y continuado peligro y riesgo, sin poder (...) hasta el día diez y seis y en iguales términos se dejaron ir a las aventuras de lo que el mar hiciese, no experimentando quietud ni bonanza alguna, y el día veinte y cuatro, hallándose a los cuarenta y seis grados de altura, quedando en algún modo más proporcionado el semblante y con alguna quietud el mar alargando vela en cuanto podía aguantarse, prosiguieron la [derrota](#) y consiguieron la mañana de hoy ponerse en el Abra de Portugaete, donde tomaron y recibieron Piloto Leman, con cuyo acuerdo por ser las mareas cortas y andar revuelto el mar, resolvieron no acometer a entrar la barra, y tuvieron a bien para asegurarse ir a esta mencionada villa, de la que en su favor y socorro salieron algunas lanchas que admitió, y echándoles alcance le remolcaron, entraron y afianzaron cual se ve dentro de los muelles...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 113 y 114
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 23 de septiembre, 1773
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Luanco

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Juan de Ober Gracia, vecino de la villa de Luanco (...), patrón y maestro del Barco nombrado Dulce Nombre de Jesús, surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta dicha villa (...), dijo y declaró, que hallándose en la Ría de la villa de Bilbao con el expresado su barco, se le proporcionó el que le afletasen diferentes mercaderes para conducir y transportar varios géneros y mercaderías desde ella a la villa de Gijón, Candás y Avilés del mismo Principado, y con efecto ajustado el flete, recibió y tomó a bordo la carga que tiene de fardería, botellería, raba y fierro con algunas otras cosas más, de que firmó los respectivos conocimientos, y viéndose en disposición de salir y hacer viaje para su destino, con la tripulación correspondiente, igualmente que los ejecutaron otros barcos de el mismo Principado y de distintos puertos, largando velas se hizo a el mar, y aunque estando en él le volvió tiempo contrario que le obligó a hacer primera [arribada](#) a esta enunciada villa, no afligidos y de nuevo serenando y permitiéndoles su salida corrió hasta sobre Santander, donde le precisó arribar, igualmente por la oposición de los vientos, y mitigados ya hizo nuevo curso de ella hasta que se puso sobre Ribadesella y Llanes, en donde volvieron los tiempos a encontrarse y a ponerse alterado el mar, de tal modo que traía el casco sin seguridad, y su gente imposibilitada de el mejor gobierno, y afligido así tuvo a bien el aterrarse, y tomar destino donde buenamente pudiese, de cuyo modo retrocediendo le fue indispensable el hacer nueva entrada en Santander, de donde salió el día veinte de el corriente, creyendo que ya cansado el tiempo podría correr y ponerse en los puertos a donde va destinado, pero lo ha experimentado muy adverso, pues a poco caminar y navegar los vientos con mayor violencia, y el mar doblando el rigor, las olas le querían sumergir entre ellas, y forzó a que indispensablemente hubiesen de correr en contra para poder lograr fijo, cierto y seguro puerto, aunque bien desesperanzados porque tan pronto se les hacía el viento del Sur como a el Leste y al Sudeste, pero con todo, y sin embargo de que el día de ayer veinte, y de que se inundaban de aguas llovedizas e incesantes por la noche entrándoles a bordo, no solamente ésta sino también la de el mar, con mucha zozobra vinieron a la vista de esta especificada villa, como lo hicieron otras embarcaciones, y algunas de las que salieron de la Ría de Bilbao, así que lo hizo el que declara y admitió socorro de lanchas, y le entraron a las ocho de dicha próxima noche pasada, poniéndole con la seguridad y sin peligro que se ve...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 130 y 131
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 8 de noviembre, 1773
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco:
Origen:

En la noble villa de Castro Urdiales (...), Dn. Agustín de Allende a quien doy fé conozco, capitán del navío nombrado el Poder de Dios, quien (...) dijo y declaró, que hallándose en el puerto y ciudad de Santander con dicho su navío, que al presente está surto, amarrado y [ancorado](#) en el de esta referida villa, tomó en aquella ciudad y recibió a bordo, bajo de [escotillas](#) y cubierta, la carga de sacas de lana que mantiene, destinadas a el puerto de Abe de Gracia Reino de Francia, y viéndose con la correspondiente tripulación, que en toda se compone de diez personas, reconociendo viento propicio y favorable, largando velas, salió de aquella ría, y se hizo a el mar a las ocho horas de la mañana de el día veinte y seis de octubre próximo pasado, y así con el susudeste siguieron sin novedad corriendo [derrota](#) hasta el inmediato día, y el veinte y ocho a las seis horas de la tarde asaltó el viento por el oes norueste, tan fuerte que les obligó estar capiando de la banda de el sudueste, permaneciendo igualmente capiando, de cuyo modo avistaron tierra de España, manteniendo las [gavias](#) solas sobre dos andanas de rises, y procurando aterrarse para ver si podían tomar puerto, aunque estaban sobre la boca de Robadesella no fue dable lograrlo, aunque daban el curso de una vuelta en otra, de cuyo modo permanecieron hasta el día primero de el que rige, que cayó el viento por el sudueste, que les obligó hacer a el lado de el Nornorueste, y con aquel rumbo el próximo día dos se dejó caer el viento nuevamente por el Norueste violentísimo y enfurecido, acompañando las olas de Mar embravecido rigurosamente, poniéndoles en conflicto de dejarles instantáneamente capiando con la vela mayor, prosiguiendo así hasta que el inmediato día se les partió por el medio, y llevó cada pedazo por su parte, y en pos de aquel día, el próximo que le siguió ya el viento se hizo más a el Oeste, con lo que se detuvieron el espacio de ocho horas capiando sólo con la [gavia](#), pero sufriendo crecidísimos golpes de mar que por los costados se les avanzaban, y entraban sobre cubiertas y [escotillas](#) corridos de [popa](#) a [proba](#), y de [babor](#) a [estribor](#), trayéndolos sumergidos, y en evidente peligro de naufragio, quedando en extremo de haber forzosamente de arribar para recuperarse, pues ya le gente estaba sin aliento ni fuerzas con que poder resistir, y todo el [velamen](#) rendido con la furia de el viento tan repetido, y los golpes de las ondas tan encrespadas sin apariencia alguna de bonanza, y con efecto aunque andando sin conocimiento, dejándose ir a las aventuras de lo que diese de sí el tiempo, consiguieron el día de ayer siete ponerse a las cercanías de esta citada villa, de la que avistados por los náuticos de ella, sin embargo de que el mar y viento en suma estaban embravecidos y pertinaces y opuestos, salieron en su busca, y socorro diferentes lanchas, que admitió, y echándoles [amarras](#) le remolcaron, condujeron y trajeron, poniéndole fijo, seguro y en salvamento cual se ve...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 138 y 139
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 23 de noviembre, 1773
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Paquebote
Origen: Deusto

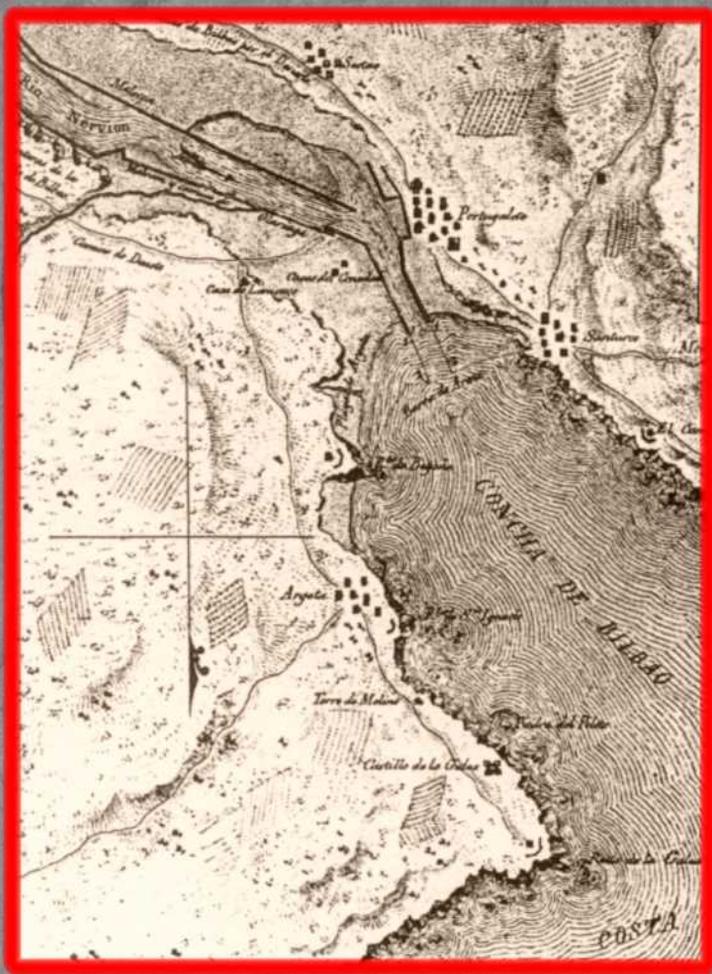
En la noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Domingo Bareño, vecino de la Ante Iglesia de San Pedro de Deusto y capitán de el navío Paquebote nombrado Nuestra Señora de el Carmen, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta dicha villa (...), dijo y declaró que estando con expresado su navío Paquebote en el puerto y ciudad de Burdeos Reino de Francia, recibió a bordo de él y bajo [escotillas](#) la carga que tiene de azúcares, cajonería, fardos y otros géneros, destinados a la Ría y villa de Bilbao, y tomando los correspondientes conocimientos, viéndose sin falta alguna de la necesaria tripulación, que en toda se compone de seis personas, bajó entre nueve y diez de la mañana del día cinco de el corriente mes, y el siete se puso en Blaya, donde se toman las últimas expediciones, y que el mismo

día corrió la ría para estar pronto a el primer tiempo que se proporcionase, como con efecto se proporcionó el diez y nueve, y reconociéndole a las cuatro de la tarde, largó sus velas y se hizo a el mar, corriendo el resto de el día y noche de él con viento Nordeste a [popa](#), pero muy fresco y fuerte, y las olas tan alteradas que avanzaban y andaban sobre cubiertas de [babor](#) a [estribor](#) y de [popa](#) a [proba](#), trayendo sumergido el [bajel](#), pero sin embargo, no obstante que subsistía el propio viento, aún mucho más airado, y la solas encrespadas, reiterada la soberbia de el mar, caía una gran cerrazón de aguas que no les permitía observar a que altura estaban, bien que por el estime o trabajo consideraron hallarse a doce leguas de la Abra de Portugalete, y rumbo de el sur precisados, no habiendo otro arbitrio, les obligó a quedar capeando sólo con el trinquete y a la buena ventura de lo que el tiempo diese de sí, y andando de este modo, zozobrados y en conocido riesgo de naufragio, ya la mañana de el día veinte y uno avistaron a Santoña a distancia de diez leguas poco más o menos, y el rumbo de el verdadero sur con alguna, aunque poca, bonanza que apareció a la hora de las siete u ocho, de cuyo modo corrieron, pero no pudiendo alcanzar las mareas para entrar de día la Barra, el día de ayer veinte y dos puestos sobre el puerto de esta relatada villa, avistados por su náuticos, y saliendo con diferentes lanchas, las admitió, y tuvo a bien el echarles [amarras](#) para que le remolcasen y trajesen a este puerto, y evitar el conocido peligro de acometer la Barra de noche podría resultarle, como con efecto le condujeron, trajeron y afianzaron, según que permanece libre de toda zozobra...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 164 y 165
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 10 de diciembre, 1773
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Portugalete

En la noble villa de Castro de Urdiales (...), presenciado Dn. Juan Francisco de el Castillo, vecino de la villa de Portugalete Señorío de Vizcaya, y capitán de el Navío nombrado Monte Carmelo, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), dijo y declaró; que estando con el referido su navío en la Ría y ciudad de Santander, tomó a bordo y recibió bajo [escotillas](#) y cubierta la carga de lanas con que se ve destinadas a el puerto de Abe de Gracia Reino de Francia, y dispuesto con su tripulación, que en toda se compone de nueve personas, proporcionándose tiempo propicio y favorable para seguir su viaje, largando velas, salió aquella Ría, y se hizo e el mar el día tres de el corriente mes y hora de las seis de la mañana de él, y así siguió sin novedad hasta el cinco, que se puso cincuenta leguas norte sur con el Cabo de Huisant, a cuya distancia improvisamente sobrevino el viento nornorueste tan fuerte y recio, y el mar tan embravecido, que le obligó volver de bordo a la costa de España, rendidos [aparejos](#) y la vela trinquete absolutamente, trayéndolos sumergidos y zozobrados con las repetidas olas que se avanzaban y entraban de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), dejándolos en un puro conflicto, sin esperanza de salvamento, y a ventura de los que el tiempo hiciese de el [bajel](#), y corriendo así sin apariencia de bonanza el día de ayer, que se contaron nueve, consiguió ponerse, aunque con sumo riesgo, sobre el puerto de esta dicha villa, y avistándolos sus náuticos, salieron con varias lanchas esquipadas en su socorro, que les admitió, y echándoles [amarras](#) le remolcaron, condujeron, trajeron y entraron, poniéndole cual se ve seguro...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 166 y 167
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 12 de diciembre, 1773
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Cache
Origen: Holanda



Plano del Fondateiro de Portugalete, hacia el año 1825

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Jan Brand, que por medio de Joseph de Horbieta, vecino de esta misma villa, inteligente y práctico en el idioma holandés (...), declaró, que estando en el puerto de Ámsterdam de la propia Potencia de Holanda con el citado cache, tomó, recibió a bordo de él y entró bajo de [escotillas](#) la carga que mantiene de fardería y tablazón, destinada para la Ría y villa de Bilbao, y que viéndose en disposición de hacer viaje con la tripulación correspondiente y necesaria, que en toda se compone de siete personas, proporcionándose tiempo propicio y favorable, largando velas salió de aquel puerto el día que se contaron dos de octubre de el año que rige a las cinco de la mañana, durante el que y el inmediato tres corrió cuarenta y cocho horas sin alteración, pero al cabo de ellas les asaltó temporal corrido y viento por el Oeste hues sudueste, el cual les trajo tan oprimido el [bajel](#) por tiempo y espacio de cuarenta y ocho horas sumergido con la solas de el mar que entraban de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), de modo que se consideraron en conocido y evidente naufragio, forzándoles durante ellos a andar sólo fortiano y bordeando con dos andanas de rises en todas las velas, obligándoles a el próximo cuatro de octubre de luego que experimentó a cortar el [bauprés](#) y batalo por la noche habiendo llegado a la Mar de el Norte, de cuyo modo y falto de gobierno completo, el diez y nueve de noviembre último pretérito llegó a la cercanía y mediación de tierra de Inglaterra muy afligido, oprimido, y rendido, falto de agua, y escaso de los demás víveres, no pudiendo mantener ninguna vela, y saliendo de aquel Reino barco que le abordó, recibió práctico, quedando a la capa, con cuyo dictamen y prevenciones que le hizo, le ordenó le suministrase la bebida de lo que enteramente le faltaba, y con efecto transportado el Barco, y el práctico a tierra, le condujo dos barricas de agua, con que prosiguió desde Doblás hasta montar el Cabo de Guisan, en cuyo distrito se mantuvo los ocho inmediatos días, y los trece que subsiguieron vino corrida tempestad, afligido el [bajel](#) sin que pudiesen tomar punto de distancia, ni altura por la cerrazón y repetida borrasca, que les impedía observar oprimidos con la sondas, hasta que dejado a las aventuras de el tiempo, y no apareciendo semblante de bonanza, llegó y se puso sobre la Abra de Portugalete, el día de ayer once le abordó Piloto Lemán de los de la Barra, que le previno no estar proporcionadas las mareas para entrarla, con cuyo desengaño y de amenazarle corrido viento Sur, y el Mar repitiendo su fiereza, asegurándole que de permanecer en aquella Abra peligraba a no arribar y tomar este puerto seguro, tuvo a bien volver de bordo, y avistado por los náuticos de esta repetida villa, saliendo desde ella con diferentes Lanchas en su socorro, las admitió, y echó [amarras](#) para que le condujesen y remolcasen, como de hecho le condujeron y remolcaron ya entrada la noche, poniéndole sin riesgo alguno...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 168 y 169
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 12 de diciembre, 1773
Motivo: Arribada y refugio
Barco:
Origen: Francia

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Jue Chanoioes de nación francés, capitán del navío nombrado la Concordia, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta expresada villa, y por medio de Manuel Garibo habitante de ella, práctico e inteligente en la lengua e idioma francesa (...), dijo y declaró, que hallándose en el puerto de Croesi de aquel Reino de Francia, con el citado su navío recibió a bordo de él y bajo [escotillas](#) y cubierta la correspondiente carga de sal, que mantiene destinada a la villa y ría de Bilbao, y estando con la competente tripulación, que en toda se compone de cinco personas, proporcionándose el tiempo favorable, largando velas se hizo a el mar, y salió de aquel puerto a el amanecer de el día veinte y nueve de noviembre próximo pasado, y sin novedad, ni alteración, siguió y corrió los cuatro inmediatos días hasta llegar a la mitad de la travesada de el destino, en cuya distancia a el sexto día de la salida ya reconoció los vientos opuestos, contrarios, y tan violentos que le obligaron echarse a la capa, afligiéndoles sumamente las olas de el mar embravecida, que repetidamente avanzaban en el [bajel](#) entrando corridas de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), sumergiéndole y trayéndole conocidamente zozobrado en el decurso de otros cuatro días correlativos, al cabo de los cuales quedando, aunque poca, alguna bonanza dando a la bomba halló que sin duda su carga padecía alguna [avería](#), pero sin embargo no pudiendo remediarla, aunque desesperanzados de conseguir prontamente salvamento, unas veces vientos opuestos y otros en parte propicios, ya llegó a avistar la Abra de Portugalete, y poner en ella el día diez de el corriente mes a hora que no había marea para entrar la

Barra, lo que le forzó dar fondo en ella, y estar fondeado toda aquella noche, la que reinó el viento terral, yendo de más a más, motivo por el que, y para no naufragar conocidamente si se arrestase a entrar, determinó y resolvió levantar la [áncora](#) la mañana de el día de ayer once, y darse a bordear, y como de este puerto le avistaron los Náuticos, tripulando lanchas fueron en su busca y socorro, que les admitió, echándoles [amarras](#) para que le asegurasen, y con efecto remolcándole le condujeron, trajeron y entraron, poniéndole sin peligro, ni riesgo cual se ve a las cuatro horas de la tarde...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 170 y 171
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 13 de diciembre, 1773
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Patache
Origen: Bermeo

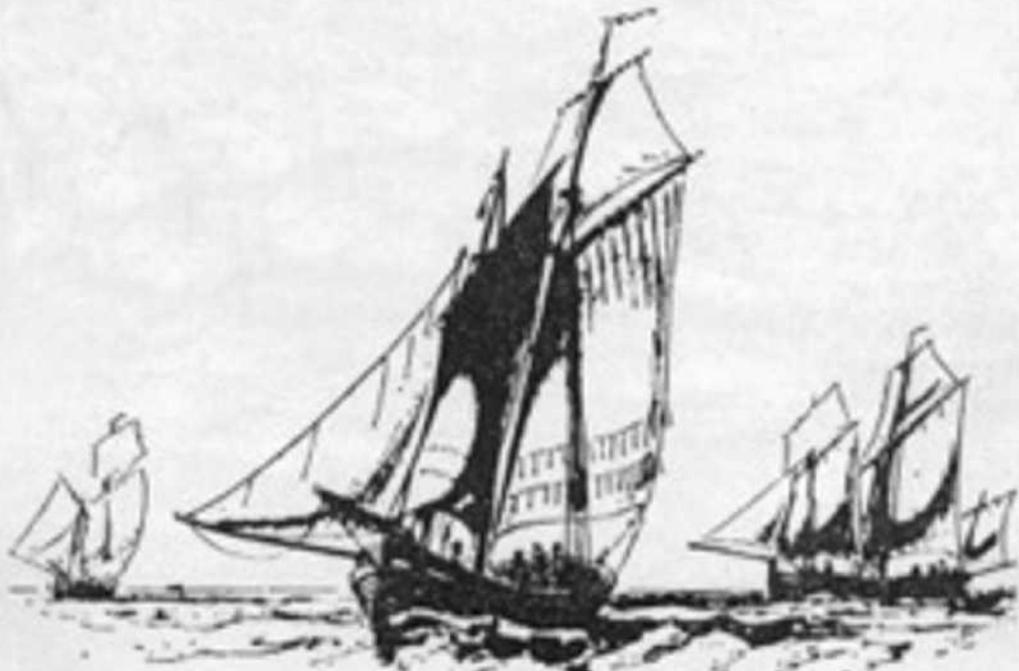
En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Francisco de Bernedo y Zierda, vecino de la villa de Bermeo y capitán de el Patache nombrado Nuestra Señora del Carmen, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), dijo y declaró que estando con expresado su patache en la ría y Puerto de Bayona, habiendo tomado a bordo y recibido bajo [escotillas](#) y cubierta la carga que tiene de fardería, barricas de aguardiente y otros licores y géneros, con destino para la ría y villa de Bilbao, viéndose completa la tripulación que en toda se compone de cinco personas, apareciendo tiempo propicio y oportuno para el curso de su viaje, largando velas se hizo a el mar a hora de las once de la mañana de el día once del corriente mes, igualmente que otras embarcaciones que se hallaban en la misma ría y puerto, y de que salieron la barra les asaltó viento sudueste corrido, tan fuerte y recio que a todos los dejó sin vela y [a palo seco](#), y correspondiendo a el aire la soberbia de mar enfurecido, de aquel modo llegaron a ponerse veinte leguas sobre San Sebastián a las cinco de la tarde poco más o menos, y anduvieron así sin apariencia de bonanza, sufriendo repetidos golpes de mar, que se les avanzaban corriendo de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), hasta las siete que ya el viento cambió a el Sur y al Susueste, permitiéndoles [largar](#) algún [velamen](#), de forma que ya llegaron a emparejar con el Villan, en cuya distancia asaltó el Sudueste, el viento alterado, y los dejó también sin vela, y [a palo seco](#), y en aquella disposición, repitiendo las ondas y golpes de mar trayéndolos sumergidos y zozobrados, reconocieron verse a lo largo con Baquío, y a esta distancia ya el viento volvió a el sueste, y largando de nuevo vela, la que consideró suficiente y necesaria para alcanzar la Marea y entrar en la Barra, corrieron hasta el Abra, donde llegaron a las dos y media de la tarde con corta diferencia el día de ayer doce, pero sin esperanza de marea por haberse pasado, y como el aire salía del Sur muy fuerte y violento, opuesto del todo, por no quedar aquella noche en peligro y riesgo conocido, hizo de bordo con el fin de tomar puerto y arribar para asegurarse de el propio modo que lo hicieron otras embarcaciones que estaban en aquella Abra de Portugalete, que avistados por los náuticos de esta referida villa salieron en Lanchas a darles socorro, que con efecto les admitió, y echándoles sus [amarras](#) le remolcaron, entraron y pusieron cual se ve libre de todo riesgo, a hora de las cuatro de la misma tarde del día de ayer...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 12 y 13
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 27 de enero, 1774
Motivo: Arribada forzosa y refugio
Barco:
Origen: Santurce

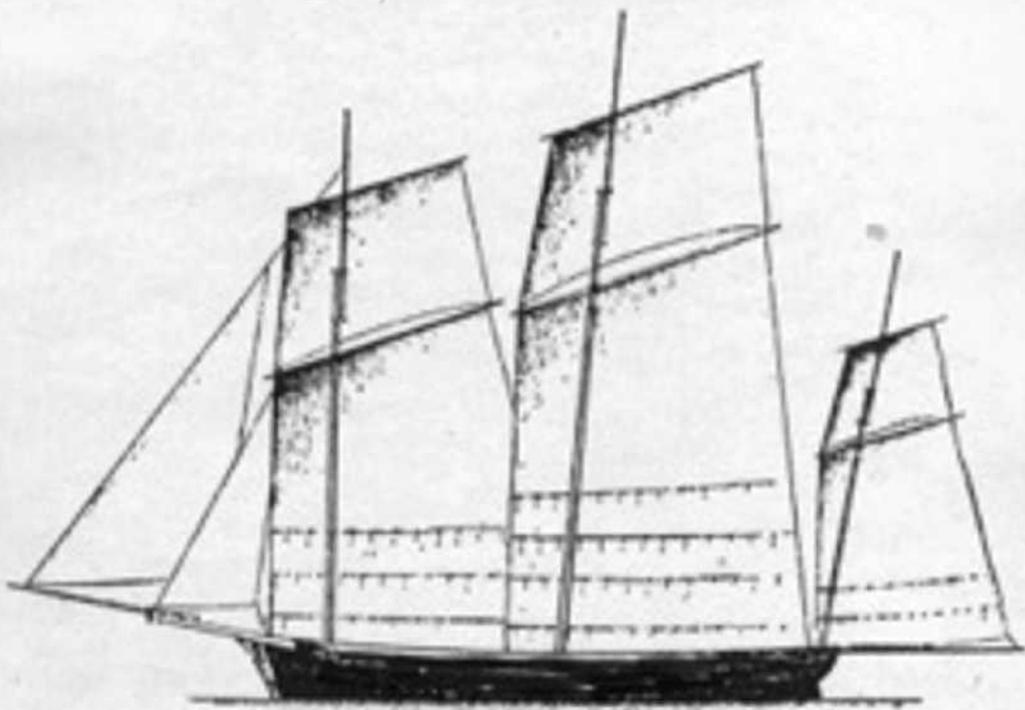
En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Juan de Ballivián, vecino del Concejo de Santurce y capitán de el navío nombrado Valiente Vizcaíno, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), dijo y declaró, que estando con el referido su navío en el puerto de Ostende Reino de Flandes, tomó a bordo de él y recibió bajo [escotillas](#) la carga de fardería que tiene, destinada para la villa y Ría de Bilbao, y firmados los correspondientes conocimientos, puesto en disposición de salir con la competente tripulación, que en toda se compone de ocho personas, proporcionándose al parecer tiempo favorable, largando velas se hizo a el mar el día once de el corriente mes a hora entre once y doce de la noche, pero en breve mudó el viento contrario, con temporal tan crecido y borrascoso que aunque buenamente pudieron, corrieron peligrando hasta el día catorce, en este afligido se vio precisado y obligado a arribar, como con efecto arribó a Rit de el Reino de Inglaterra, donde estuvieron fondeados hasta el día diez y ocho, que a más no poder por no ir a la costa picaron el cable, y dejando la [áncora](#) con unas treinta brazas de él salieron sin que se viese serenidad alguna, antes bien de día en día y de más en más el viento opuesto y el mar irritado y alterado sumamente les traía y ha traído el casco de el [bajel](#) sumergido bajo sus ondas, avanzándose a bordo repetidos y continuados golpes, que les corrían sobre cubierta y [escotillas](#) de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) incesantemente, de modo que reconocieron por la bomba haber trasladado mucho agua a la bodega, desesperanzados así de poder tomar puerto de salvamento y conocido riesgo de sus vidas, dejándose ir unas veces con más y otras con menos vela a donde el propio tiempo los arrojase y destinase, y ya de aquella forma consiguieron la mañana de el presente día ponerse a la vista de la Abra de Portugaleta, pero sin arbitrio de poder entrar la barra porque el mar era corrida y rompía generalmente, y haciendo de bordo, reconociendo el peligro en que estaba, los náuticos de esta predicha villa determinaron salir con diferentes lanchas a darles socorro, y abordándoles ceñidas a los costados, las admitió para que le pusiesen en seguro, como con efecto echándoles [amarras](#) le remolcaron y entraron, libertándole de la zozobra, y le pusieron, cual se ve, seguro y aferrado entre una y dos de esta propia tarde...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 20 y 21
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 18 de febrero, 1774
Motivo: Arribada forzosa y salvamento
Barco: Goleta
Origen: Holanda

En la noble villa de Castro de Urdiales (...), pareció ante mi el escribano de su Número y Juzgado de Marina para en el puerto de ella y más agregados, un hombre acompañado de Manuel de Garito, vecino de esta dicha villa e inteligente en el idioma y lengua holandesa, por medio de quien dijo llamarse Abrahams Let y ser de aquellas Potencias de Holanda y capitán de el navío Goleta nombrado la Fortuna, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), declaró que estando en el puerto de Róterdam de citada Potencia y Estados de Holanda con el dicho su navío goleta, habiendo tomado a bordo de él y recibido bajo de cubierta la carga que tiene de haba con destino para la ría y villa de Bilbao, puesto en disposición y vía de hacer viaje con la gente necesaria de tripulación, largando velas salió de el expresado puerto de Róterdam el día veinte y uno de diciembre de el año próximo pasado con viento y tiempo propicio y favorable, el que siguiendo su [derrota](#) a poca distancia mudó, y se les puso opuesto y contrario, tanto de mar como de aire repitiendo incesantemente, y así yendo de más en más ha corrido sin haber experimentado apariencia de bonanza y serenidad en el discurso de tan dilatada caminata, por lo cual considerando no poder tomar puerto de salvamento, desesperanzados de sus vidas, se echaron a la buena aventura, y a lo que el tiempo diese de sí, naufragando el [bajel](#) entre borrascas y olas de el mar que le sumergían, avanzándose sobre [escotillas](#) y corriendo de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) repetida y continuadamente, hasta que el día quince de el corriente mes se pusieron sobre la Abra de Portugaleta y dicha ría y Barra de Bilbao, y no siendo dable acometer para entrarla por reinar ensoberbecido viento sur e ir corrida y rompida la mar, le obligaron a [fondear](#) largando dos [áncoras](#), de cuyo modo permaneció todo el día, y aflojando el [cable](#) de la una por haberle roído y comido los ratones y levantando la otra cuyo [cable](#) también se reconoció comido y roído de los mismos ratones de peñas, como estaba alterado resolvió hacerse a la parte de fuera, y andar en bordos por si podía lograr arribar a puerto de salvamento el siguiente día diez y seis en el cual y andando así bordeando le avistaron los náuticos de esta enunciada



Lugre (R. Moneleón)



Lugre (R. Kipping)

villa, que tripulando lanchas salieron a darle socorro, y admitiéndosele les echó [amarras](#), y remolcaron, y pusieron afianzado, sin embargo de que la entrada con tanta tiraña y resaca de el mar a el abocar los muelles, y arrimándole a la una cabeza padeció la quiebra y [avería](#) de la otra [áncora](#) que le rompió y el [bauprés](#), y aunque no contempló habérsele seguido otras más gruesas, acostalado a una Ascona inglesa que también había entrado poco antes, y arrimadas a él otras embarcaciones que el día de ayer les obligó el temporal tan crecido y corrido a arribar como en el discurso de toda la noche la tiraña en porfía ha seguido vehemente y sin poderla resistir los [cables](#) que sirven de [amarras](#), dando unos contra otros cascós, a el amanecer de el presente día echando su gente mano a la bomba hallaron que cogía mucho agua el navío..

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 24 y 25
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 18 de febrero, 1774
Motivo: Arribada forzosa y refugio
Barco: Ascona
Origen: Inglaterra

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), un hombre acompañado de Manuel de Garito, vecino de esta misma villa práctico e inteligente en el idioma y lengua ánglica, por medio de éste dijo llamarse Thomas Hosrellmast, y ser de nación inglés y capitán de el navío Ascona nombrado Thames Adustt, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles, (...) declaró, que hallándose con el referido su navío en el puerto de Quipana de la Nueva Inglaterra, y habiendo tomado a bordo de él la carga que tiene de bacalao, destinada para la Ría y villa de Bilbao, y recibida bajo de cubierta, puesto en disposición de hacer viaje con la tripulación correspondiente, apareciendo el tiempo proporcionado y favorable el día veinte y siete de diciembre de el año próximo pasado, largó velas y salió de aquel puerto para seguir su rumbo y curso, pero a poca distancia se reconoció alteración de mar y vientos opuestos, contrario y corridos, sin que en el discurso de su caminata se halla experimentado bonanza ni serenidad alguna, antes bien que les ha traído en continua zozobra y peligro, sumergiendo repetidamente el [bajel](#) las olas de el mar que se avanzaban y corrían multiplicadas de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), de modo (...) que desesperanzando de salvamento, dejándose ir a lo que el tiempo diese, vino a ponerse sobre la Abra de Portugalete de citada Ría de Bilbao el día quince de el corriente mes, pero en tal disposición que aunque se hubiera querido acometer y entrar la Barra no lo permitía la fuerza de el viento sur y fiereza de el mar tan embravecida que andaba crecida y rompida enteramente, por lo cual tomó a bien andar en bordos de aterrado fuera, con notorio y conocido riesgo, y avistado que fue por los náuticos de esta especificada villa, saliendo a darle socorro, le aceptó y admitió, echando [amarras](#) a las Lanchas que tripularon, con lo que remolcándole le trajeron y condujeron, poniéndole a salvo, aunque a la entrada hubo peligrado entre la boca de los muelles por la mucha tiraña y travesía que hacía, y se puso en seguro, así ha permanecido, habiendo reconocido por la bomba alguna agua, pero no tanta que considerase perjuicio, ni quiebra, y con motivo de haber posteriormente acostándose y arrimado una goleta holandesa, que el mismo día y algunas horas después entró también, como el mar no ha serenado, si bien proseguido con mayor alteración la próxima pasada noche de el día diez y siete y el actual ha traído y puesto todas las embarcaciones que estaban y están dentro de el puerto y muelles, en tal extremo que oprimidas unas contra otras, y como intermediaba entre esta citada goleta y muelles a el amanecer experimentó quebranto, porque echando mano a la bomba su gente y necesariamente hacía y hace mucho agua...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 32 y 33
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 22 de febrero, 1774
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Bilbao

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Manuel de Eguiraun, vecino de la villa de Bilbao y capitán de el navío nombrado Nuestra Señora de l Rosario, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta dicha villa (...) dijo y declaró que estando en la ciudad y Bahía de Cádiz con el expresado su navío, tomó y recibió a bordo de él y bajo de cubierta la carga que tiene de aceites y aguardientes destinada para la ciudad de Santander, y apreciando tiempo propicio y favorable, completa la tripulación que en toda se compone de siete personas, largando velas se hizo a el mar la mañana de el día cinco de el corriente mes viento norte nornorueste, de cuyo modo, y sin novedad, puesto en vía corrió hasta las doce que sobre el Cabo de San Vicente veinte leguas a el Lueste les asaltó corrido y violento sudueste opuesto, de tal modo que les obligó a tomar rises en todas las velas y andar naufragando bajo las ondas de el mar, que también iban tempestuosas y avanzándose sobre cubierta y escotillas, corrían de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) trayendo sumergido el casco, hasta el día diez y seis que llegaron a la vista de Ribadesella sin calmar el viento y temporal, y al siguiente diez y siete cogiendo el Cabo de el Sardinero no pudo tomar, ni menos acometer, para entrar la Ría de Santander, porque el viento y mar iban de más en más, y se vio precisado a andar de la parte de fuera bordeando, para manteniendo de esta forma demorar y hacer espera de alguna bonanza, y como no aparecía ni semblante proporcionado para dejar de estar en peligro conocido, por evitarle tuvo a bien arribar a esta mencionada villa, y avistado por los náuticos de ella el día de ayer veinte y uno tripulando Lanchas, saliendo a socorrerle las admitió, y echándoles [amarras](#) le remolcaron y condujeron entre once y doce de esta mañana, poniéndole afianzado y seguro...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 36 y 37
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 25 de febrero, 1774
Motivo: Arribada
Barco: Bergantín
Origen: San Sebastián

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Ziprián Linares, vecino de la ciudad de San Sebastián, capitán, patrón y maestre de el Bergantín nombrado Nuestra Señora de el Carmen, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) en el puerto (...), dijo y declaró: Que estando en la Bahía de Cádiz con el expresado su navío Bergantín, tomó a bordo de él y recibió bajo de cubierta la carga que tiene de azúcar, aceite, cobre, escobas de palma, cajones cerrados y otras diferentes mercaderías destinadas a la villa y Ría de Bilbao y varios comerciantes de ella, y que apareciendo tiempo y viento propicio y favorable el día veinte y ocho de Diciembre de el año próximo pasado, con la tripulación completa y correspondiente, largando velas salió de aquella Bahía y se hizo a el mar para seguir su [derrota](#), pero a poca distancia, oponiéndose los vientos y tiempo, les obligó a abocar el estrecho y arribar a Málaga, donde por los accidentes causales para que no le perjudicase hizo protesta, y experimentando en aquel puerto de Málaga que le faltaba cuarta parte de carga (...) en aquella ciudad tomó y recibió igualmente a bordo doce cuarterolas de vino y algunos barriles de pasa con el mismo destino, y entretenido y demorado desde el día tres de enero que a las cuatro de la tarde arribó sin bisos ni apariencia de bonanza hasta el ocho de el propio mes, volvieron a hacer nuevo curso y navegación con serenidad, que les permitió llegar a el estrecho, en cuya distancia asaltó el viento por el Oeste tan fuerte que no les permitió desabocar de él, y forzó a nueva [arribada](#) y refugio a el Campo de San Roque banda de España y Bahía de Jibraltar, y en aquella playa [fondearon](#) día diez de referido mes de enero último, sin que hasta el veinte y siete la borrasca y temporal de mar y tierra permitiese salir ninguna gente, y citado día veinte y siete ya sereno a el parecer, levantando [áncora](#) dieron curso a la navegación para correr la [derrota](#), como la corrieron felizmente hasta el treinta y uno de el predicho mes que se pusieron norte con el Cabo de San Vicente, y volviendo el viento a el norueste violento y pertinaz con mar corrida e incesante anduvieron así con continuados golpes de mar, que se les avanzaban sobre [escotillas](#) y cubierta e iban de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) trayéndolos sumergidos y en un continuo y conocido naufragio y peligro, hasta el día doce de el corriente mes que a la mañana de él avanzó alguna cosa, y poniéndose por la tarde aire fijo a el sur aunque sin sustancia, refrescado de un día a otro fuertemente con continuadas aguazones estuvo en la precisa de hacer vuelta a el Sudueste y

Oguste, que era el curso de el viento vehemente cubriéndolos porfiadamente, dejándose de este modo a las buenas aventuras y lo que el mar diese de sí, desesperanzados de vida y salvamento, yendo el mar rompido y corrido, con lo cual el día veinte y uno lograron avistar el Cabo de peñas, y avanzando en algún modo, no formal ni radicalmente, el día de ayer veinte y cuatro puesto sobre el puerto de esta numerada villa, avistados desde ella por los náuticos, tripulando Lanchas salieron a darle socorro, que les admitió...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 53 y 54
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 18 de marzo, 1774
Motivo: Arribada y refugio
Barco:
Origen: Portugalete

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Manuel Álvarez, vecino de la villa de Portugalete, capitán del navío nombrado San Pedro, surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), dijo y declaró: Haber recibido a bordo del expresado su navío en Ruan algunos fardos, y seguidamente bajando a Abe de Gracia, que ambos son puertos del Reino de Francia, también tomo otros fardos, que aunque con ellos no se completó enteramente toda la carga del citado navío, estando firmados los respectivos conocimientos y viéndose con la correspondiente y necesaria tripulación, que se compone de siete personas, reconociendo viento propicio y favorable, largando velas se hizo a el mar, y salió de el nominado puerto de Abe de Gracia el día diez del corriente mes para correr y seguir el viaje a la ría y villa de Bilbao de su destino a las siete de la mañana. Sin que durante él experimentase alteración alguna, pero a el siguiente día once ya les asaltó y sobrevino viento opuesto y contrario, con temporal corrido de mar embravecido, que les sumergía bajo de sus ondas, permaneciendo de aquel modo sin apariencia de bonanza el mismo día once y el correlativo doce que estuvo en el Canal andando zozobrados y en conocido peligro y riesgo, por avanzárseles repentinas y continuadas las borrascosas olas sobre cubierta y escotillas, que andaban y entraban de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), viéndose en el conflicto de llegar a desesperanzar de sus vidas y a dejar el casco de el [bajel](#) a la buena ventura de lo que el tiempo diese de sí, no pudiendo maniobrar para regir y el buen gobierno, hasta que el propio día doce zafó y se vio fuera de la Canal, que ya en algún modo, aunque poco, avanzó, de cuyo modo, vueltos en sí todos los de la tripulación, animados y esforzados, celando el mayor cuidado de los [aparejos](#) y [velamen](#), corrieron y se pusieron el día de ayer diez y siete sobre Santander, y el de hoy corrida la [derrota](#) para donde va destinado, por la mañana bien temprano avistando el puerto de esta mencionada villa, saliendo desde ella Lanchas en su socorro, como el viento estaba por el Sur muy fuerte y recio, considerando ser cortas las mareas no se resolvió a acometer a la Abra y Barra de Bilbao, porque de conocido se exponía a riesgo de perderse, y por lo mismo, para evitarlo y ponerse en salvo, admitió el socorro y lanchas que fueron a darle, y echádoles [amarras](#) le remolcaron, condujeron y afianzaron cual se ve entre siete y ocho de esta propia mañana...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 55 y 56
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 20 de marzo, 1774
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Somorrostro



En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Manuel de la Sota, vecino del concejo de Somorrostro (...), y Capitán del navío nombrado el Postillón que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), dijo y declaró: Que estando en la ría y puerto de Santander con el dicho su navío, tripulado de nueve personas, que en todas se compone, tomó y recibió a bordo de cubierta la carga de trigo que mantiene, y dejando firmados los respectivos conocimientos, siendo su destino la ciudad de Sevilla, reconociendo viento y tiempo propicio y favorable con que poder seguir, el día quince de el corriente mes, largando velas salió de aquella ría, y se hizo a el mar sin que tuviese alteración, ni mudanza, hasta que puesto sobre Ribadesella les asaltó el Oeste con borrasca tan corrida y temporal crecido, que imperiosamente les dejó sólo con el trinquete, avanzándoles a bordo repetidas y continuadas olas, que les traía sumergidos, y siendo como era opuesto, por no malograrse, se vio precisado desesperanzado de poder tomar otro puerto de salvamento con mayor seguridad que el de esta enunciada villa, a hacer de bordo, y dejar correr el [bajel](#), como con efecto el día de ayer diez y nueve, llegando a la vista, y reconocido por los náuticos de esta enunciada villa, salieron en lanchas a darle socorro, el que les admitió para su [arribada](#) por libertarse del conflicto y riesgo, y echándoles [amarras](#) le remolcaron, condujeron y enterraron, poniéndole salvo y seguro...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 59 y 60
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 31 de marzo, 1774
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Patache
Origen: Camariñas

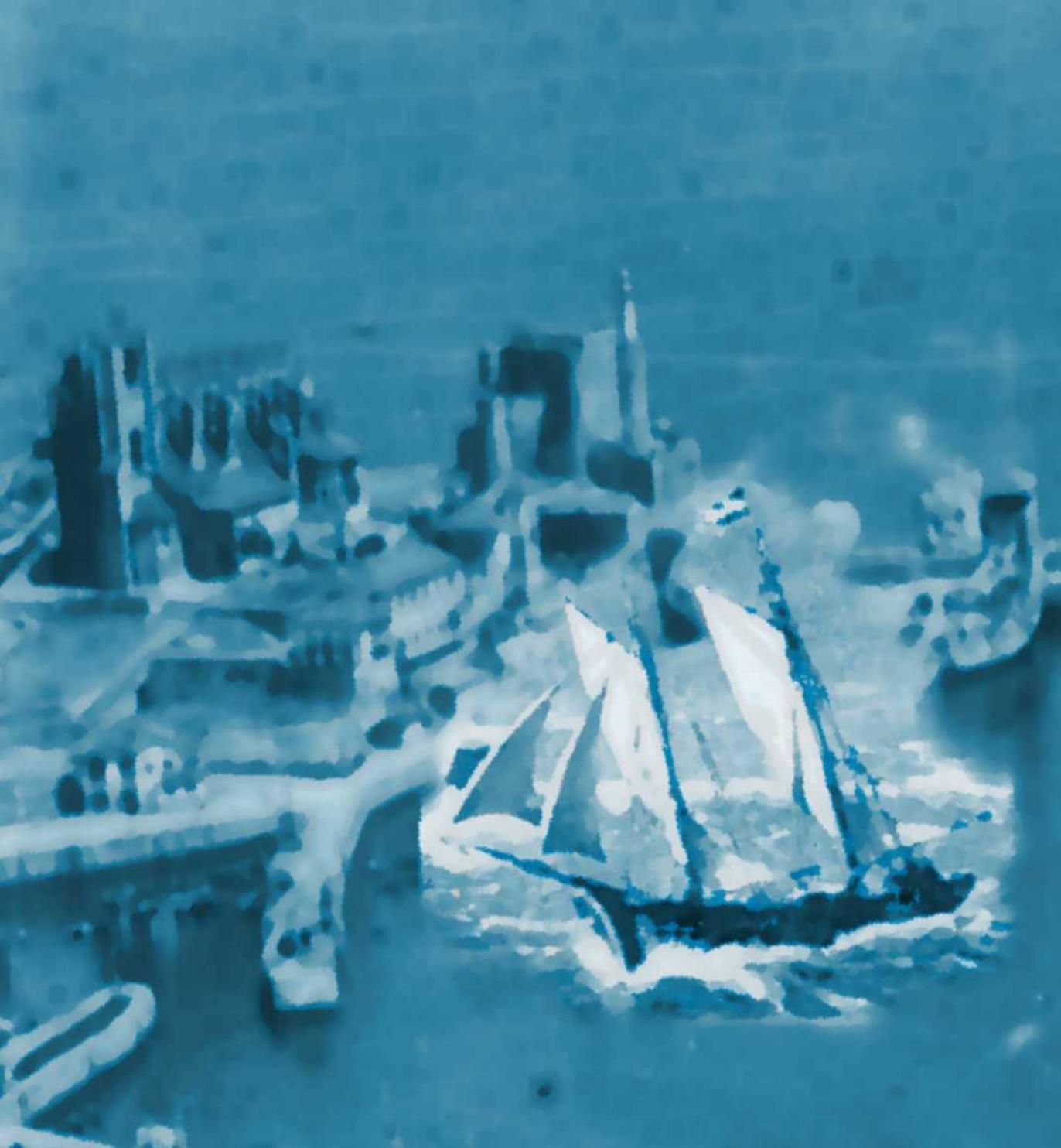
En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Ramón de Espinosa, vecino de Camariñas Reino de Galicia, patrón y maestro de el Patache nombrado Nuestra Señora del Carmen, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), dijo y declaró: Que estando con el expresado su patache en la ciudad de San Sebastián, recibió y tomó a bordo de él la carga de fierro con que se mantiene destinada para el puerto y ciudad de la Coruña, y viéndose con la correspondiente tripulación, que en toda se compone de seis personas, apareciendo viento propicio y favorable con que poder navegar, largando velas se hicieron a el mar la noche de el día veinte y seis de este propio mes, y puestos sobre Santander el día inmediato les volvió viento fresco y contrario, que no les dejó hacer curso, por cuyo motivo se vieron precisados a arribar a aquella Ría y ciudad, en donde se mantuvieron dos días, y de que pasaron, reconociendo que en algún modo serenaba, volvieron a salir de ella con el fin modo serenaba, volvieron a salir de ella con el fin de correr a el destino, pero la noche de el día de la salida y a corta distancia les asaltó improvisamente tiempo contrario con fuerza de tempestad de viento y mar, obligándoles a volver de rumbo, trayéndolos sumergidos las olas repetidas que avanzaban a bordo sin respirar ni sufrir el [bajel](#), ni permitir a la gente maniobrar en forma para poder guiar, de modo que la fuerza de el aire les llevó el trinquete, y faltando resolvieron ponerse sobre esta dicha villa la mañana de hoy, y de la que avistados por algunos náuticos, salieron en su busca, y a darle socorro, que les admitió, y echándoles [amarras](#) le remolcaron, condujeron y pusieron seguro cual se ve, a hora de las once, poco más o menos...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fol. 141
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 29 de agosto, 1774
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Plencia

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Joseph Antonio de Sugasti, vecino que dijo ser de la villa de Plencia, y capitán del navío nombrado San Joseph, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta dicha villa (...), dijo y declaró: Que hallándose con expresado su navío en la ciudad y puerto de la Coruña tomó a bordo, y recibió bajo [escotillas](#) la carga que mantiene de azúcares con destino a el Puerto y ciudad de San Sebastián, y habiendo firmado los correspondientes conocimientos, viéndose con la necesaria tripulación, que en toda se compone de cuatro personas, reconociendo tiempo propicio y favorable, largando velas se hizo a el mar para correr su [derrota](#) la mañana de el día veinte y siete de este presente mes, y así siguió sin novedad todo aquel día y el siguiente veinte y ocho, hasta que a cosa de la media noche de él se puso a la boca de Santander, en cuya distancia improvisamente se levantó tormenta corrida de mar y viento nornorueste, tan violento y fuerte que les obligó a tomar rises, y andando entre olas y borrascas, sumergidos con golpes de mar que a bordo entraban y corrían de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), se dejó a la buena ventura, hecho giras el trinquete que la fiereza del viento les llevó y partió en pedazos, se dejó correr a donde diese de sí y buenamente pudiese entrar, con el fin de hacer [arribada](#), precaverse y libertarse de el peligro, como con efecto consiguió ponerse la mañana de hoy sobre esta dicha villa, de la que avistados por algunos náuticos, salieron con lanchas tripuladas a darle socorro, que les admitió, y echándoles [amarras](#) le remolcaron, entraron y pusieron seguro dentro de los muelles, cual se ve, pero con la falta de la vela de trinquete...

Documento:
Escribano: Protesta, leg. 1.799, fols. 142 y 143
Fecha: Joaquín de Mioño
Motivo: 30 de agosto, 1774
Barco: Arribada forzosa y rescate
Origen: Ciérbana

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Manuel de el Calvo, vecino de Ziérbana, y capitán que dijo ser de el navío nombrado San Nicolás, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta propia villa, en cuyo cargo manifestó haberle constituido el Cónsul de la Nación Española que está puesto en la ciudad de Londres Reino de Inglaterra, por muerte de Dn. Matías de el Valle que lo era tal capitán, y falleció en aquella propia ciudad a la estancia de el viaje que a ella hizo el enunciado navío según lo manifiestan sus despachos (...), declaró: Que habiendo tomado y recibido bajo de conocimientos a bordo del relatado navío en la dicha ciudad de Londres la carga de mercaderías con que se mantiene, destinadas para la Ría y villa de Bilbao, a hora, poco más o menos, de las diez de la mañana de el día cinco del corriente mes salió de Dunas, en la que fondió día siete, y a el siguiente ocho y las dos horas de la tarde levantó [áncoras](#), y se hizo a la vela para correr su [derrota](#), como con efecto prosiguió en vía sin novedad, hasta las dos de la mañana de el correlativo día nueve, a cuya hora se les opuso el tiempo y viento que les duró pertinaz, con el cual en grande aprieto y conocido riesgo mantuvieron hasta el día diez y siete, de modo que no pudiendo hacer curso les puso en el extremo de haber forzosamente de arribar, y con efecto arribaron a la Bahía de Rit de el enunciado Reino de Inglaterra, de el cual e inmediato día diez y ocho y once horas de la noche, volviendo a [hacerse a la vela](#) y mar, porque observando apreció serenidad, salieron con ella, y al cabo de tres días correlativos, que no hubo alteración en el transcurso de ello, se puso a medio de la canal, a cuyo espacio ya el viento y el tiempo volvió contrario, pero con todo bordeando trabajosamente de un lado a otro salieron de ella, y corrieron otros dos días con bonanza, hasta que se pusieron en la altura de cuarenta y seis grados de latitud, y a esta distancia ya el viento y estación se redujo a temporal corrido, trayéndolos naufragados entre golpes de mar, que el día veinte y ocho los alteró sobre Santander, donde vuelto el viento a el nornorueste fieramente embravecido, acompañándole las olas y borrascas, les puso en precisión de tomando rises quedar a poca vela, y dejarse ir a la buena ventura, con la mira de salvarse en el primer puerto seguro que pudiese entrar para libertarse de el peligro, porque ya no podían maniobrar fijamente con los golpes de mar que sumergía el casco, y avanzados habían entrado corridos de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) sobre las cubiertas, poniéndoles en extremo de quedar la [jarcia](#) y [obenques](#) absolutamente averiadas y casi sin uso, pero puesto a la vista de esta enunciada villa, reconocido por sus náuticos, el peligro en que estaba, tripulando Lanchas pasaron en su busca y socorro, que les admitió, y como buenamente pudo con su gente, que en toda se compone de nueve personas, les echaron [amarras](#), aunque con poco espacio, pues parte se ocupaba en la bomba,



porque el casco hacía mucho agua, y los entraron, remolcándolos, amarrándolos y poniéndolos seguros, cual se ve a el presente de el día de ayer veinte y nueve..

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 164 y 165
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 11 de septiembre, 1774
Motivo: Arribada
Barco:
Origen: Francia

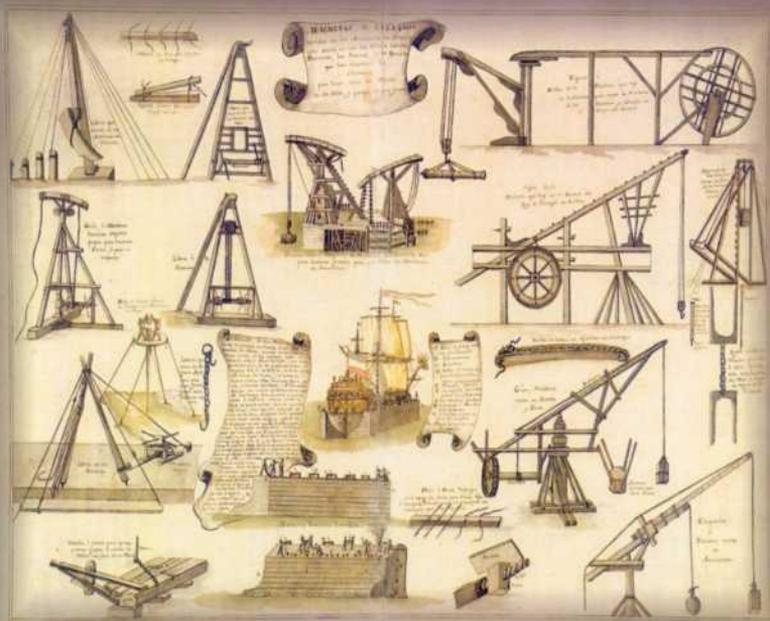
En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Andrés Tourniel de nación francés, capitán de el navío nombrado los dos Hermanos, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), juntamente con él Luis Dugardín Piloto, Pedro Ganbon contra maestre y Francisco Bart carpintero, y todos de el propio navío, a presencia de los que el expresado capitán dijo: Que estando en la Bahía de Cádiz con dicho su navío, cuya tripulación en toda se compone de once personas, fue afletado de parte de la Real Hacienda, y se efectuó contrata para transportar y conducir a el Real Alfolí de esta enunciada villa para su consumo las fanegas que a bordo y bajo cubierta pudiese cargar, como con efecto las recibió y, completado, dispuesto y preparado para poder salir a su destino, se hizo a la vela día veinte y dos de julio a hora de entre cinco y seis de la mañana, con tiempo propicio y favorable, y corriendo aquel día y los dos siguientes sin variedad ni alteración, a el veinte y cuatro de el mismo mes, y sobre el Cabo Lago de Santa María ya el viento se le hizo opuesto, variando de el norte al norueste, de modo que no les dejaba hacer curso regular, y les obligó en transcurso de hasta el día siete de el próximo mes de agosto último pasado en veces anduvo sólo con las [gavias](#) tomando rises, y en otras ocasiones a dejar solo el [velacho](#), pero sumergidos de continuos golpes de mar que se avanzaban sobre escotillas, y corrían de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), y hasta que experimentaron que el casco hacía ya agua por lo rendido y fatigado, de cuyo modo con conocido riesgo, forzados, fue indispensable el que de hora en hora estuviesen a la bomba dos de la tripulación, y en esta estación a el día veinte y dos ya la apariencia era de bonanza, y como a cosa de las once, poco más o menos, avistaron la tierra de Porto Porto, a la que estaban aterrados como de dos o tres leguas, por lo que se hizo a la parte de fuera con el viento nornorueste, y a las cinco de la tarde se les hizo tan fuerte y recio que les forzó a tomar nuevamente rises y andar con poco [velacho](#). Caída ya la hora de las siete se experimentó tormenta corrida de vientos y mar repitiendo continuados golpes que rompían a la [popa](#) de el navío, y aún subían con más altura que la de sus [palos](#), de los cuales vino que dio en la [amura](#) mayor arrojando dentro de la cámara principal, y donde duerme la gente pasado de pie y medio de altura de agua, de este modo hasta el día veinte y cinco no cesó, ni serenó, y en aquel ensuavizó alguna cosa, y vinieron a reconocer el Cabo de Finisterre, pero los demás correlativos días hasta el cinco de el corriente dejándose a la buena ventura de lo que el tiempo y viento diese de sí sólo ha sido zozobroso, causándoles desesperanza de salvamento, haciéndoles el aire a temporadas por el nornorueste y otras a el nornordeste, y aún sin que estancase el agua que la bomba se daba, y en medio de ello ya consiguieron la noche de dicho día cinco de el corriente mes avistar y descubrir la tierra de esta mencionada villa, en cuya Concha, aunque antes de caer, le abordaron varias lanchas, un tuvo a bien admitirlas para entrar, y que le tomasen remolque, y resolviendo [fondear](#) se mantuvo sobre las [áncoras](#) hasta la mañana de el día seis, y sazón que esquipadas salían para afuera todas las de el Puerto, y recibiendo las que consideró necesarias, echándoles [amarras](#), le condujeron, entraron, sacaron de peligro y pusieron seguro, cual se ve...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 170 y 171
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 24 de septiembre, 1774
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco: Patache
Origen: Plencia

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Marcos de Cucullu, vecino de la villa de Plencia y patrón de el Patache nombrado San Juan Baptista y Ánimas, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta expresada villa (...), dijo y declaró: Que hallándose con el expresado su patache en el puerto de la Coruña, tomó y recibió a bordo y bajo de cubierta y [escotillas](#) la carga de azúcares y sardina con algunos barriles de grasa, según que lo mantiene, cometido y destinado a la ciudad de Santander, y estando en disposición con su tripulación, que en toda se compone de seis personas, apareciendo tiempo y viento proporcionado para hacer el viaje, largando velas se hizo a el mar, y salió de referido puerto de la Coruña el día lunes que se contaron diez y nueve de el corriente mes caída ya la noche, y siguió sin novedad hasta las once horas de el día jueves veinte y dos por la noche que se puso ya a la boca de la Ría de citada ciudad de Santander, y de que abocaron fue tanto el viento sur que se levantó, que por más diligencias que hicieron, y aunque por dos veces acometieron para entrar a las once de la noche y a las once de el día ni [a palo seco](#) pudieron lograrlo, ni menos permitía el que de la misma ciudad saliesen lanchas a darle socorro, y se vio precisado a hacerse la parte de fuera, donde anduvo con viento norueste y tempestad corrida en peligro de naufragio continuo y conocido, entrando sobre cubierta repetidos golpes de mar tan continuos que corría sin intermedio de tiempo de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) sobre la una de las dos escotillas, y arrancando de la otra las barras de fierro con que estaba afianzada, y llevando la olla de el fuego que sacó de el [fogón](#), con cuyo lamentable estado se consideró absolutamente perdido, pero no obstante que el temporal y tormenta de mar corrida y vientos no se minoró, si no que iba de más en más, sumergiendo el [bajel](#) y zozobrando se pusieron la mañana de el día de ayer a la vista de esta citada villa, y a sus cercanías, fatigado, anduvo bordeando por si podía encontrarse, y reconocido que las Lanchas de ella fuesen en su busca, aunque lo dudó mediante que de fuera se reconocía que a el abocadero de los muelles corría una tiraña grande que lo impedía, no obstante lo cual se esforzaron los náuticos de el puerto a salir tripulando bien las Lanchas que pudieron, que en su concepto fueron mayores y menores, hasta veinte y una, y les echó las [amarras](#) que tenía a bordo a las que pudo recibir por no haber bastantes para todas, y así logró el que le remolcasen con bastante peligro y que entrándole le asegurasen a hora de las cuatro y media de la tarde, poco más o menos, cual se ve...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 191 y 192
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 26 de octubre, 1774
Motivo: Arribada
Barco:
Origen: Guipúzcoa

En la noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Josef Oyarbide, natural de la Provincia de Guipúzcoa y capitán de la embarcación titulada todos los Santos, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), Dijo y declaró: Que estando con la referida su embarcación en la Bahía de la ciudad de Cádiz, le afletó el Administrador General de la Renta de la Sal de ella, para que de cuenta de la Real Hacienda tomase a bordo y condujese a esta citada villa las fanegas de sal que pudiese recibir, y entregarlas de cargo del Administrador General del partido de Laredo a el particular de esta enunciada villa, como con efecto recibió, y se entraron a bordo y bajo de [escotillas](#) todas las fanegas que comprende su carga y respectivos conocimientos que firmó, y ya en disposición para hacer viaje, viéndose con la correspondiente tripulación, que en toda se compone de doce personas, apareciendo viento y tiempo propicio y favorable, el día dos de el corriente largando velas se hizo a el mar para seguir su [derrota](#), de cuyo modo corrió, aunque bordeando de un día a otro hasta las estaciones, hasta ponerse sobre la altura de cuarenta grados de Lisboa el ocho de este propio mes, en cuyo espacio se les levantó crecida borrasca y temporal corrido de mar y viento tan repetido que los inundaba y sumergía poniendo el casco de el [bajel](#) en extremo de naufragio conocido, pero sin embargo de que le avanzaban las olas y golpes de mar, que por [popa](#) y [proba](#) les daban y andaban de uno a otro extremo, y de [babor](#) a [estribor](#), acortando unas veces vela y otras largando más, llegaron con menor zozobra a montar el Cabo de Finisterre, y de que le montaron, vuelto el tiempo a el ser y estado de inquietud, que el expresado día ocho precisándoles la fatiga de el navío, al reconocer la bomba hallaron que hacía abundantemente agua, y en el corto espacio que les permitía el flujo y reflujo les fue indispensable el echar mano a la bomba para el logro de vaciarle, pero con gran fatiga porque ni aún a esto su gente podía subvenir repitiendo incesantemente la fiereza de



(Fuente: D. Marqués de la Victoria,
Museo naval, Madrid)

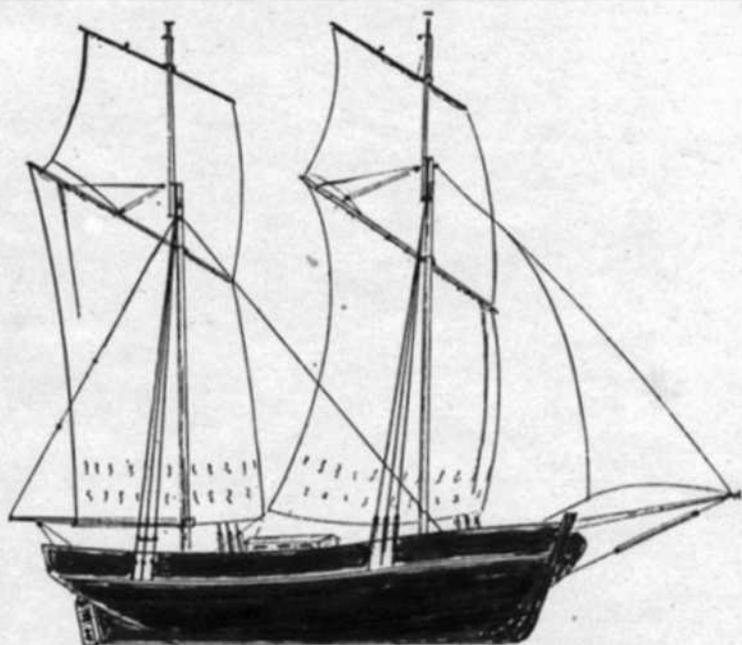
el mar sus golpes que los sumergía, de cuyo modo aunque desesperanzados de salvamento y poder arribar a puerto alguno, ya lograron avistar Santander, y de allí correr sobre Santoña el día veinte y cuatro ya bien caído, y andando a lo largo la mañana de ayer veinte y cinco poniéndose a la vista de esta enunciada villa, andando bordeando por ser el viento opuesto y contrario para la entrada, no obstante de que le reconocieron los náuticos de ella, esquipando lanchas salieron de el Puerto en su socorro, que les admitió, y echándoles [amarras](#) le remolcaron, condujeron y pusieron seguro y afianzado como entre tres y cuatro de la tarde...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 198 y 199
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 2 de noviembre, 1774
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen: Bilbao

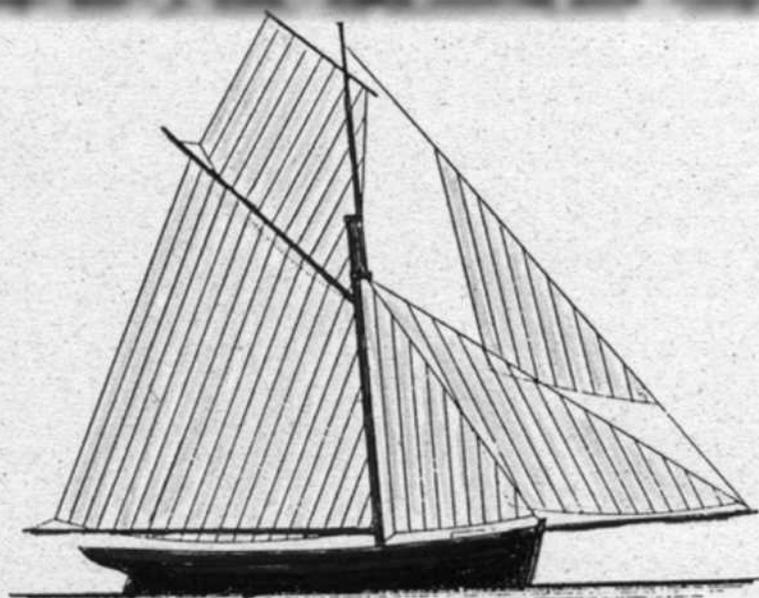
En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Nicolás Otero, vecino de la villa de Bilbao y capitán de el navío Bergantín titulado la Concepción, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...) dijo y declaró, que estando con el expresado su navío en Ámsterdam puerto de Holanda, recibió a bordo de él y bajo de [escotillas](#) y cubierta la carga que mantiene de todo género de mercaderías, encubado y encajonado, con destino para la ría y villa de Bilbao, y ya en disposición de poder hacer viaje con la gente de su tripulación completa, que en toda se compone de seis personas, reconociendo tiempo propicio y favorable, largando velas salió de aquel puerto el día veinte y nueve de septiembre y a hora de las diez de la mañana, y así ha corrido sin alteración, ni novedad alguna, hasta la noche de el día veinte y nueve de octubre último, que puesto sobre la costa de Asturias, siendo entre diez y once de aquella noche se levantó un [Huracán](#) de viento Sur, tan vehemente y tempestuoso que su fiereza elevaba sobre el agua en el aire, y del aire caía sobre [escotillas](#) y cubierta de el [bajel](#), sumergiéndole continuamente, con cuyo impensado accidente crujían las velas, [jarcia](#) y [palos](#), queriendo arrancarlo todo de a bordo, y poniéndolos en un extremo de temor tal que creyeron quedar desarbolados, cuando no llegase el caso de naufragados, pero quedando sólo con la mayor a la capa, bien desconfiados de salvamento, y tomados los rises de aquella vela, aferrado el trinquete y arriado abajo encima de las escarlamas para que no fatigase tanto a el navío, sufriendo continuados golpes de mar que de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) se avanzaban, mantuvieron en este estado lamentable toda la noche, hasta que de que amaneció empezó a aflojar el viento, pero no del todo, y el mar en su punto embravecido, y largando más vela y la que consideraron suficiente, siguiendo a un largo vinieron a ponerse el día de ayer a la vista de esta enunciada villa, de la que reconocido por los náuticos, salieron Lanchas esquipadas a darle socorro, que les admitió ya por lo fatigado de el casco y su gente, ya porque no podía entrar la barra sin conocido riesgo, y echándoles [amarras](#) le remolcaron, condujeron y pusieron seguro cual se ve entre cuatro y cinco de la tarde...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 209 y 210
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 25 de noviembre, 1774
Motivo: Salvamento
Barco: Balandra
Origen: Inglaterra

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...) un hombre, acompañado de Josef de Orbeta vecino de esta dicha villa intérprete e inteligente en la lengua Anglica, por medio de quien dijo llamarse David Hand y se de nación inglés y capitán de la balandra nombrada Dominica Gray, que se halla surta, amarrada y



Arboladura, jarcia y velamen de un Cachemirin, por T. Ordóñez.



Arboladura y velamen de una Balandra, por R. Kipping.

ancorada dentro de los muelles (...), declaró: Que hallándose en la Ría de Bilbao y Portugalete tomó a bordo y recibió bajo de [escotillas](#) de la expresada su balandra la carga de castaña que mantiene, con destino a la ciudad de Londres, y teniendo la tripulación correspondiente, que en todo se compone de cinco personas, apareciéndose viento propicio y favorable el día de ayer que se contaron veinte y cuatro, para poder hacer viaje y seguro destino, habiendo firmado los correspondientes conocimientos, largando velas salió la Barra de Portugalete, e hizo a la mar, yendo en vía recta hasta que se puso a una legua, poco más o menos, de distancia de el lugar de Cerdigo para las doce, desde las ocho horas de la mañana que fue su salida, a cuyo curso ya experimentó novedad por el nornorueste, asaltándose este viento improvisamente, opuesto y tan violento que les precisó a quedar sin palmo de vela, con continuada y corrida tempestad de mar que les corría de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), trayendo sumergido el barco, de modo que los puso en el último extremo de naufragio, y con tal desconfianza de salvamento, pues trayendo trincados y acotados con felarrigas sobre [escotillas](#) seis costales de la propia castaña, uno de los golpes de mar los arrancó, destrincó y sacó fuera sin poder remediar este conocido daño y riesgo, ni menos impedir el que los seis costales o sacas de la castaña, se hubiesen malogrado y levándolos el mar, lo que motivó, bien que con tal desconfianza, el que volviesen a bordo a fin de hacer [arribada](#) donde alcanzasen por haber entrado la tarde, y con muy poca vela logró correr hasta la vista de esta enunciada villa, de la que salieron todas sus lanchas entre cuatro y cinco de la tarde, reconociendo los náuticos el enemigo que les perseguía para libertarse de él que le socorriesen tomándole remolque, porque la tempestad de mar y viento era corrida, y considerando que de determinar ir a la Abra de Portugalete no alcanzaba la marea para entrada de la barra, y que con la oscuridad de la noche que estaba próxima sin duda laguna se había de perder y naufragar, de consejo y dictamen de dichos náuticos de esta relatada villa, largando la [áncora](#) mayor con el [cable](#) de horma dio fondo en buen fondeadero entre si anochece o no, de este modo se mantuvo hasta las dos de la mañana de el presente día afligidísimo de los repetidos golpes de mar, y pareciéndole entonces que se hacía viento largo, no habiendo arbitrio a otra cosa, picó el [cable](#) poniendo la mira de ir a Portugalete, pero reflexionando no podía montar de nuevo [fondeo](#) con otra [áncora](#), sobre la que mantuvo hasta que ya entrado el día largó la bandera de socorro, y salieron las propias lanchas de esta villa con [estachas](#) de tierra, y dándoles sus chicotes fijado en ellas, corriendo de más en más la alteración y borrasca de el mar, por asegurarse y evitar todo impedimento con que aumentaba la accidental contingencia, también picó el [cable](#) de la segunda [áncora](#) como imposible el poderla llevar y sacar a bordo, y así consiguió el que tirando desde los muelles las [estachas](#), no atreviéndose ya las lanchas a alejar del abocadero de las cabezas de ellos, el que a fuerza de industria y trabajo le entrasen, afianzasen y pusiesen, cual se ve, libre de peligro con correspondientes [amarras](#)...

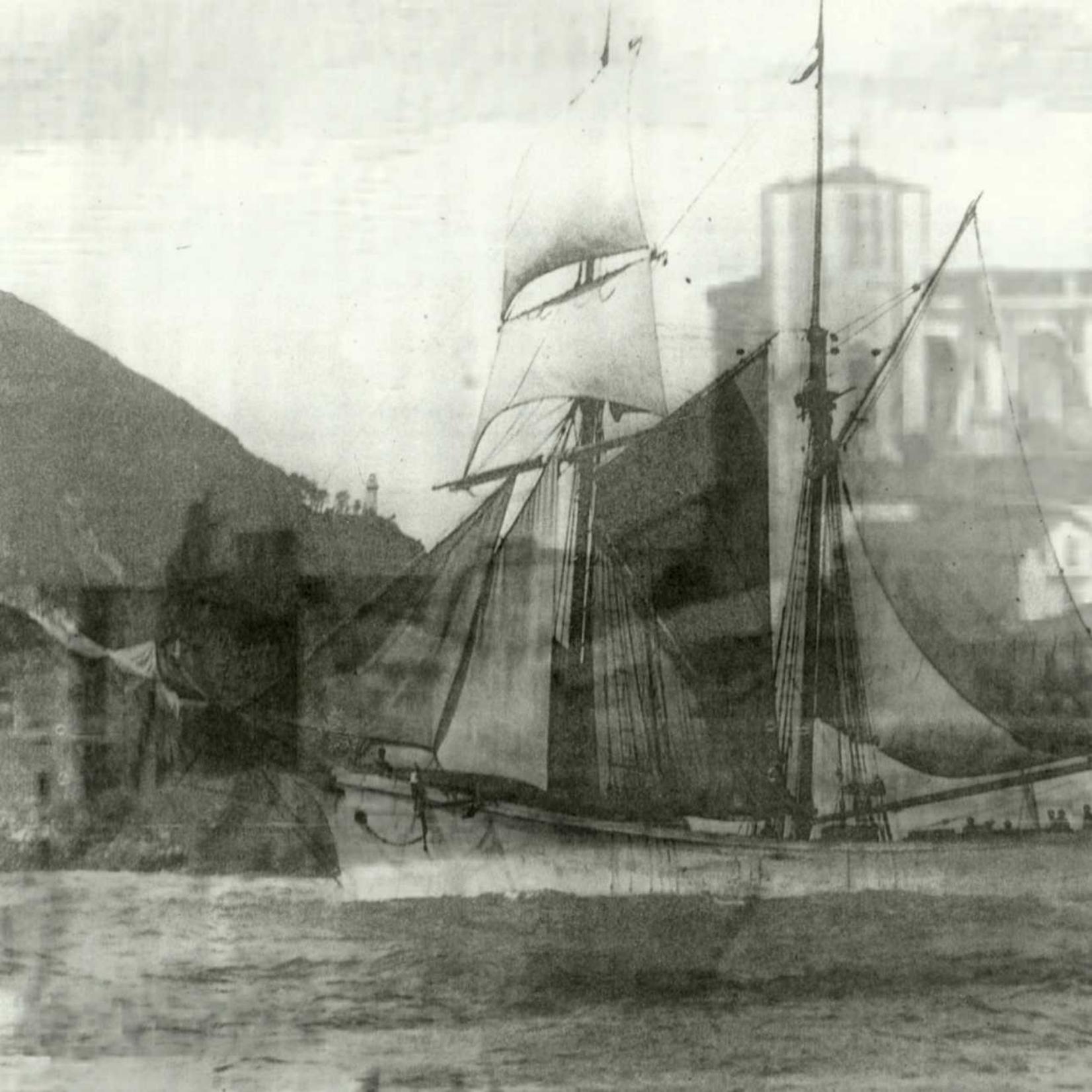
Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 211 y 212
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 25 de noviembre, 1774
Motivo: Salvamento
Barco:
Origen: Inglaterra

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Thomas Blakston capitán de el navío la Resolución que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta dicha villa, que aunque de nación inglés según se explicó, y acompañado de Joseph de Orbeta, vecino de esta misma villa intérprete, está bastante práctico para entenderle en la lengua castellana (...), declaró: Que hallándose en la Ría de Bilbao con el dicho su navío, tripulado de siete personas, que en todas se componen, no proporcionándosele carga para ningún puerto, determinó salir aquella Ría y Barra de Portugalete el día de ayer para el puerto de Tinmouth de su Reino de Inglaterra sólo con [lastre](#) y lozo, y con efecto a cosa de las ocho de la mañana, pco más o menos, de dicho día de ayer veinte y cuatro, apareciendo viento y tiempo propicio y favorable, largando velas se hizo a el mar, y corrió sin novedad hasta que se puso a legua de distancia con corta diferencia de los lugares de Islares y Cerdigo, en donde improvisamente les asaltó el viento nornorueste, tan violento y recio, acompañándole corrida tempestad de mar, que les obligó a aferrar todas las velas y quedarse sin ninguna larga, poniéndolos en tal extremo que las olas y golpes que se avanzaban a bordo, y corrían de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), los sumergía e inundaba el [bajel](#), viéndose de igual accidente, y sus marineros afligidísimos, determinaron hacer de bordo por ser ya pasadas las doce e ir

haciendo la tarde para arribar a la buena ventura donde pudiesen, bien que desconfiados de salvamento por considerar que la tempestad no permitiría darles socorro, pero sin embargo llegando sobre esta referida villa, y avistándole salieron todas las Lanchas bien tripuladas, que no pudieron recibir [amarras](#), ni tomarle remolque, y aunque formó intención de seguir a dicha Barra de Portugaete, reflexionando no alcanzar a tiempo a ella, y que ya la noche estaba para caer, de dictamen y consejo de la tripulación de las lanchas, se puso en la Concha de esta citada villa y [fondeo](#) en buen fondeadero entre cuatro y cinco, largando la mejor [áncora](#) y [cable](#) sobre el que mantuvo toda la noche, yendo de más en más la tempestad y golpes de mar que sumergían el [bajel](#), trayéndole en continuada zozobra, hasta que abierto el presente día echó y largó bandera de socorro, a el que salieron las mismas lanchas, levando a tierra [estachas](#) con cuyos chicotes se afianzaron, y de este modo para buenamente poder entrar y huir del riego, picando el cable, y tirando de tierra toda la gente marítima de el puerto, porque ya el tiempo no permitía que ninguna lancha saliese de el abocadero de los muelles, consiguieron ponerle en salvo dentro de los muelles a hora de las nueve y cuarto de la mañana...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 22 y 23
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 2 de febrero, 1775
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Inglaterra

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Michel Corberll de nación inglés, quien por medio de Joseph de Orbeta, vecino de esta dicha villa inteligente y práctico, dijo llamarse así, y ser capitán de el navío nombrado Flop, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), declaró que estando en el puerto de Mauley del mismo Reino de Inglaterra recibió a bordo y bajo [escotillas](#) la carga de bacalao que al presente mantiene con destino a la villa de Bilbao, y viéndose en disposición de hacer curso con la tripulación correspondiente, que en toda se compone de seis personas, apareciendo tiempo propicio y favorable el día primero de enero próximo pasado largó velas, y se hizo a el mar, y así siguió su curso y [derrota](#) sin alteración hasta el día siete, que a distancia, poco más o menos, de treinta y ocho grados de latitud y cuarenta y seis de longitud improvisamente asaltó tiempo y viento contrario con tempestad corrida y tan vehemente que repetidas olas de el Mar continuadamente se les avanzaban, entraban y andaban sobre escotillas, de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), sumergiendo el [bajel](#), sin poder fluctuar ni hacer vía, arrancándoles un compás y rompiendo la vela del trinquete, que hecho jirras quedó sin uso, y aunque serenó en parte, no tanto que pudiesen confiar de salvamento, y viéndose en igual extremo de naufragio, sin esperanza de salvamento, reconociendo que el casco hacía abundante agua, echaron manos a la bomba, para en algún modo dejándose a la buena aventura, no reconociendo tierra, dejarse ir donde el tiempo diese de si, de cuyo modo prosiguiendo la contrariedad, aunque trabajosamente se pusieron sobre la Abra de la Barra de Portugaete y Ría de la referida villa de Bilbao, a las cinco de la tarde del día treitna y uno de el expresado mes de enero, pero sin dejar de manos la bomba, y como iba a hacer de noche y el viento sur reinaba cerrado, no se atrevió a [fondear](#) ni cometer a la Barra, y hizo de bordo a la parte de fuera, de cuyo modo anduvo toda la noche, y hasta el día de ayer primero que avistado por los náuticos de esta nominada villa, esquipando lanchas, salieron de ella a darles socorro, y e costados a él las admitió por libertarse del enemigo marítimo que le perseguía, y echándoles [amarras](#) le remolcaron, entraron y pusieron libre según que lo está...

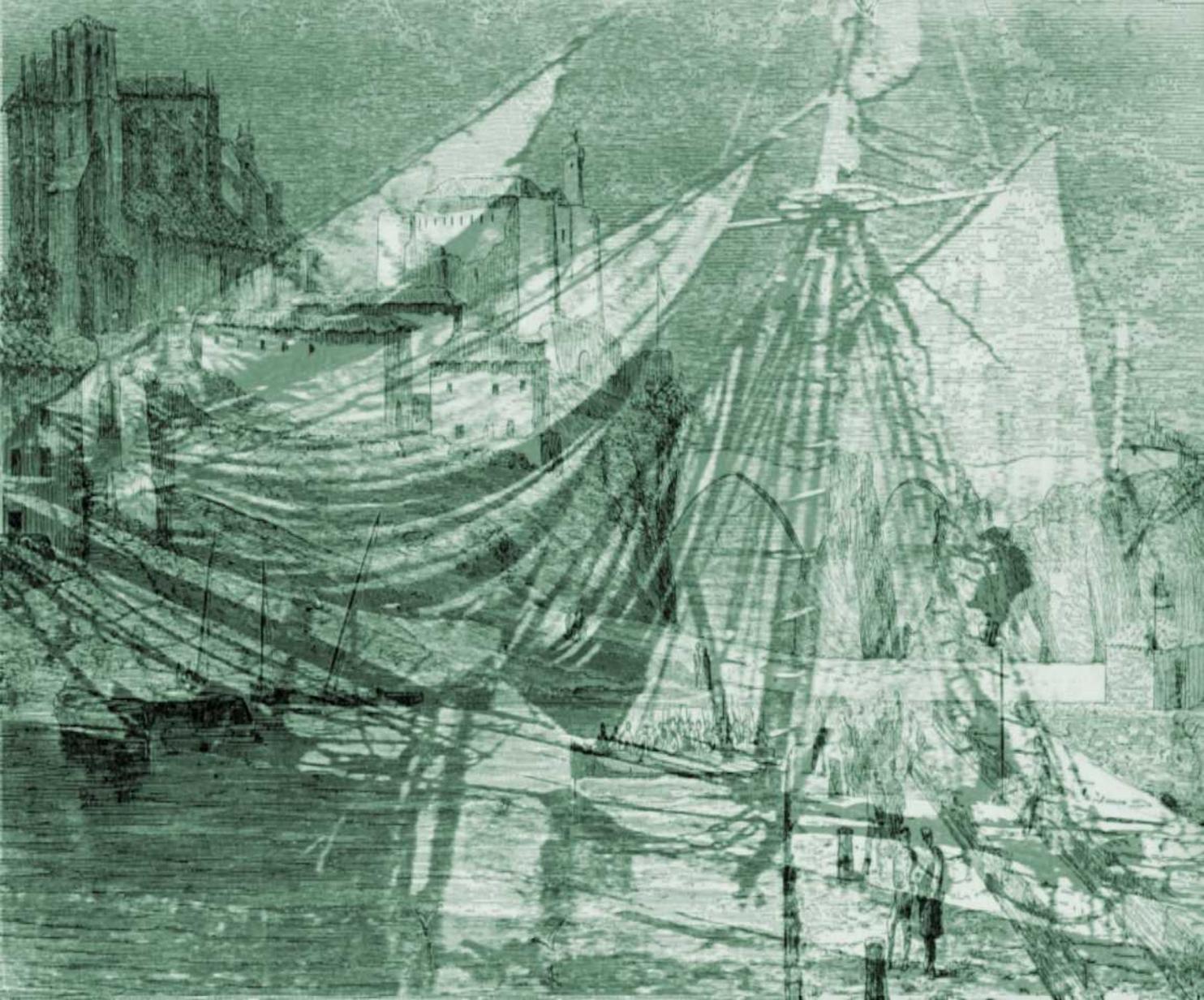


Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 24 y 25
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 3 de febrero, 1775
Motivo: Arribada forzosa y salvamento
Barco: Ascona
Origen: Inglaterra

En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Alejandro Ross de nación inglés, que por medio de Joseph de Horbeta vecino de esta dicha villa inteligente y práctico en la lengua de su idioma, dijo llamarse así (...), manifestó ser capitán de el navío Ascona nombrado Fabby que se halla surta, amarrada y ancorada dentro de los muelles de esta referida villa, declaró: Que estando con el citado su navío en el puerto de Mauren de el mismo Reino de Inglaterra tomó a bordo de él la carga de bacalao destinada para la villa de Bilbao, y puesto bajo de escotillas, firmados los conocimientos correspondientes, viéndose con la correspondiente tripulación, que en toda se compone de siete personas, apareciendo tiempo propicio y favorable salió y se hizo a el Mar largando velas en aquel puerto el día primero de enero próximo pasado a las ocho tras de su mañana, de cuyo modo, y sin novedad alguna, corrió hasta el día nueve que se puso sobre los cuarenta y dos grados de latitud y cincuenta de longitud, a cuya distancia caída la noche de aquel día nueve improvisamente se levantó viento contrario y opuesto con revoluciones de mar, tan vehemente y tempestad corrida, que en el discurso de dos horas la violencia de las olas marítimas que sobre cubiertas se avanzaban y andaban de [babor](#) a [estribor](#) y de [popa](#) a [proba](#) acompañadas de el viento les arrancó una [áncora](#) y [cable](#) y otros [cabos](#) que estaban sobre la misma cubierta, arrancando igualmente el bote y el [palo](#) de trinquete con la vela de él, que partido y sin detenerse lo llevó el mar, afligiendo de tal modo el casco que la carga se arrió sin orden de el lado de un costado, poniéndolos en extremo de andar sumergidos y naufragados, desesperanzando de salvamento, hasta que a transcurso de dos horas y media en algún modo se mitigó y ensuavizó la general tempestad, quedando menos zozobrados, aunque muy afligidos, pero con todo sin aplacarse el tiempo han corrido conocidamente riesgos todos los demás días sin avistar tierra, bien que el de ayer dos pudo conseguir a hora de las cinco de la tarde ponerse sobre la Abra de la Barra de Portugaleta y Ría de dicha villa de Bilbao, la que no quiso acometer para entrar por [Huracán](#) General de viento Sur, con que consideró naufragaría en ella, y tuvo bien [fondear](#) y mantener la noche, y a las siete de la mañana de este propio día permaneciendo pertinaz y en igual estación, resolvió levantar la [áncora](#) y andar en bordos de la parte de fuera, y avistados de el puerto de esta mencionada villa por los náuticos de ella, reconociendo lo expuesto a perderse y naufragar, esquipando lanchas salieron a dar socorro y libertarle de el enemigo marítimo que les perseguía, y abordándole para salvarse les echó [amarras](#) que tomaron, y remolcándole le condujeron, trajeron y entraron entre cuatro y cinco de la tarde de este propio día y le pusieron afianzado y seguro...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 30 y 31
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 4 de febrero, 1775
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco:
Origen: Santurce

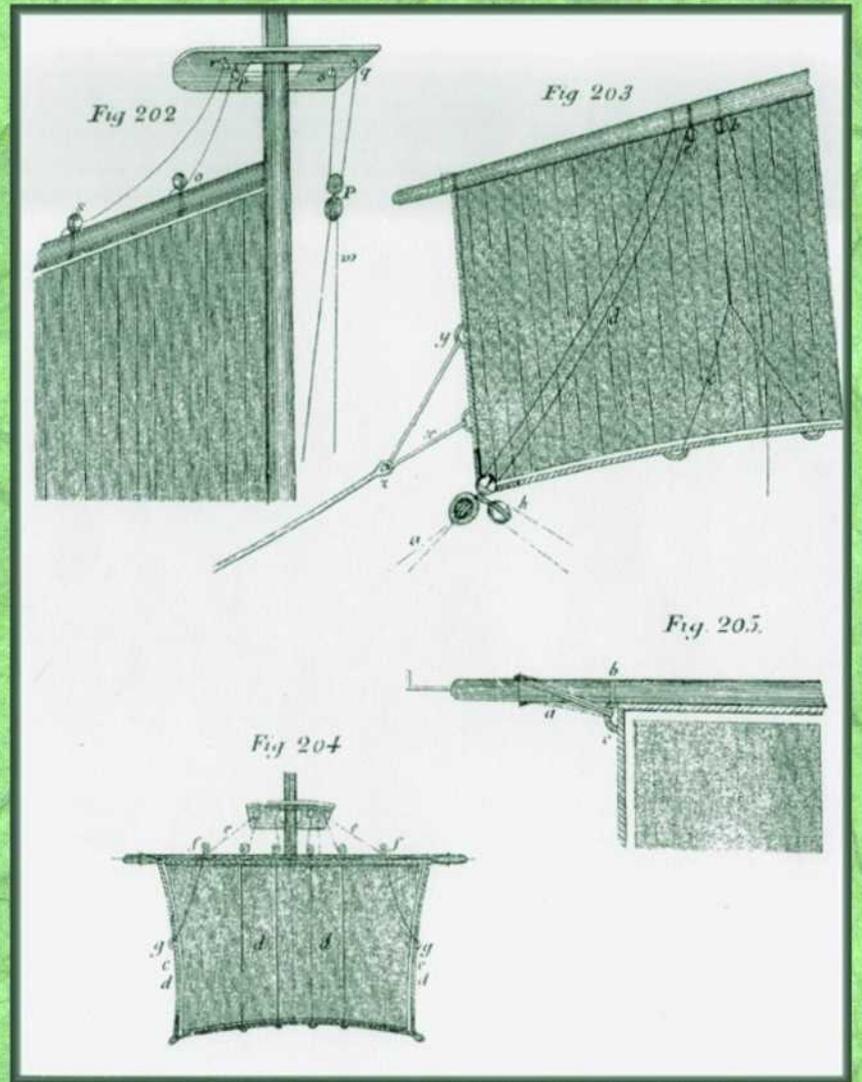
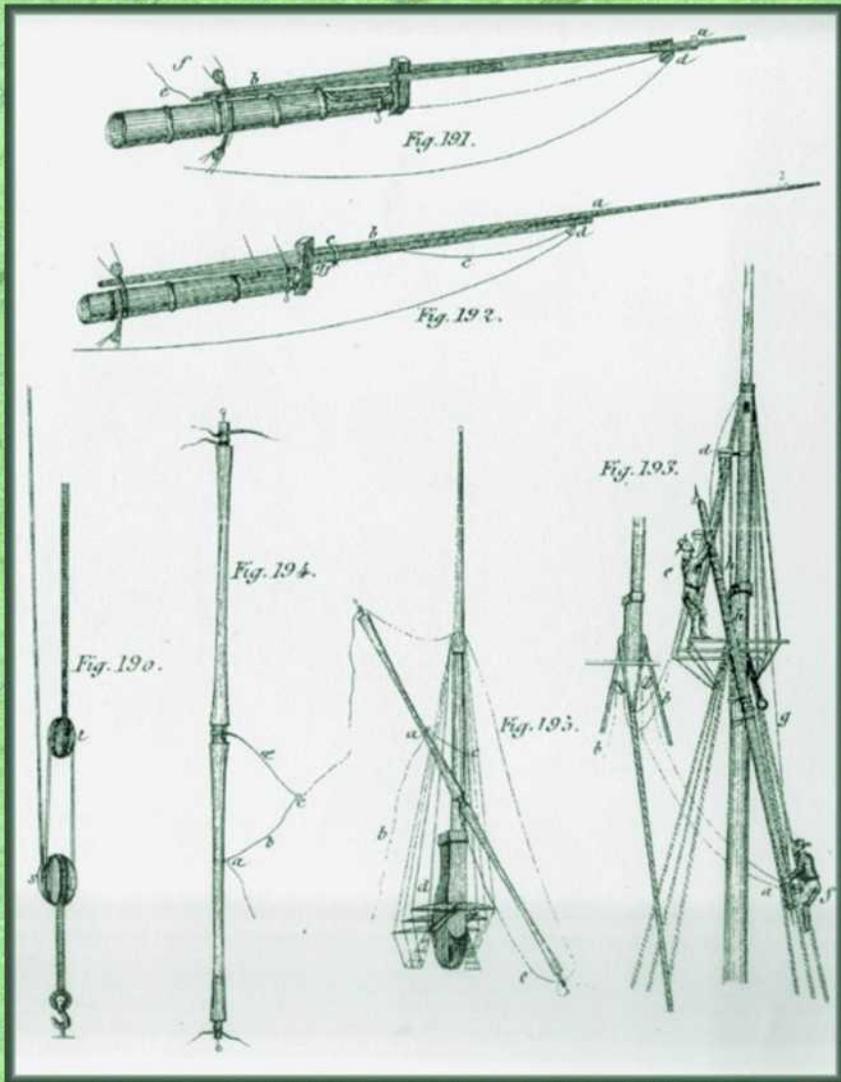
En la Noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Manuel de el Cotarro vecino de el Concejo de Santurce, y capitán de el navío nombrado La Vitoria, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles (...), dijo y declaró: Que hallándose en el puerto de Ámsterdam de los Estados de Holanda con el dicho su navío recibió a bordo de él la carga que mantiene bajo [escotillas](#) de fardería, quincallería y todo género de mercadería con destino para la villa de Bilbao y ciudad de San Sebastián, y habiendo firmado los correspondientes conocimientos, estando en disposición y vía de su curso con la gente de la tripulación, que en toda se compone de once personas, salió de dicho puerto y largando velas se hizo a el mar el día siete de enero próximo pasado con viento propicio y favorable, de cuyo modo, y no variando llegó el día



trece a el de Thesee en el que entró por precisión, y no proporcionándose, estando en él, apariencia ni semblante bueno hasta el día diez y siete, procuró no malograr instante de los que le apareciesen suspensivos y fáciles a la navegación, y así salió de Thesed aquel día, y siguió hasta el diez y nueve, que reconoció la tierra de Inglaterra sobre cuya altura y estación anduvo hasta el veinte y uno que le afrescó mucho el viento, y afligiendo el bajo les precisó tomar andanas de rises a las [gavias](#) en latitud de cuarenta y nueve grados y cuarenta y cinco minutos, y avanzando a el siguiente día veinte y dos volvieron a [largar](#) los rises a referidas [gavias](#), pero a el correlativo veinte y tres cargó tanto el viento y golpes de mar corridos que se avanzaron sobre cubierta y andaban de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) que inundaba y sumergí el [bajel](#), trayéndolos zozobrados y poniéndolos en extremo de conocido naufragio, y como buenamente pudo su gente, aferraron las [gavias](#) y quedaron con las dos mayores sufriendo aquellos golpes de mar y viento nonorueste todo el día, y hasta el veinte y cuatro que en algún modo se aquietó, volvieron a [largar](#) las [gavias](#) en los cuarenta y siete grados y catorce minutos de latitud, y corrieron los días veinte y cinco, veinte y seis y veinte y siete templado y abonanzado el tiempo, y a las cuatro de la tarde de el último aunque avistaron tierra no la reconocieron por ser a bastante distancia y haber vuelto mucho el viento a el susudueste crecido y vehemente, con lo cual volvieron a quedarse sólo con las dos mayores, de cuyo modo anduvieron el veinte y ocho, y a el veinte y nueve en distancia de siete leguas avistaron Santoña, que no pudieron [atracar](#), ni el treinta y treinta y uno de el mismo mes, ni el primero de el que rige tomar, ni acercarse a tierra alguna a causa de que el viento susudueste subsistía, y subsistió pertinaz, violento, corrido y enfurecido, que giró el día dos a el norueste, con el cual puestos en el Abra de la Barra y ría de Portugalete y Bilbao [fondearon](#) en ella a las cuatro de la tarde, y a las ocho de la mañana de el día de ayer tres, observando que la marea era corrida y general de borraos y el viento contrario para acometer y entrar la barra en la que se ponía en conocido riesgo, determinó levantar la [áncora](#) y asegurarse haciendo [arribada](#) a esta enunciada villa, y dando de bordo, reconocidos y avistados por los náuticos de ella, equipando Lanchas salieron a darle socorro, que les admitió, y echándoles [amarras](#) le remolcaron, entraron y afianzaron cual se ve, sacándole de el enemigo marítimo y tempestad que le amenazaba y había perseguido, a cuya entrada que fue entre tres y cuatro de la tarde de dicho día de ayer tres...

Documento: Protesta, leg. 1.799, fols. 53 y 54
Escribano: Joaquín de Mioño
Fecha: 8 de marzo, 1775
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen: Portugalete

En la noble villa de Castro de Urdiales (...), Dn. Antonio de Antuñano vecino de la villa de Portugalete, Señorío de Vizcaya y capitán de el navío Bergantín nombrado Nuestra Señora de el Rosario, que se halla surto, amarrado y [ancorado](#) dentro de los muelles de esta dicha villa, (...) dijo y declaró: Que estando con dicho su navío en el puerto y ciudad de Londres Reino de Inglaterra, tomó y recibió a bordo de el la carga de fardería que mantiene bajo de [escotillas](#) destinada a la villa de Bilbao, y de que firmó los correspondientes conocimientos, viéndose en disposición de salir con la gente de su tripulación, que en toda se compone de siete personas, apareciendo tiempo propicio y sereno el día diez y siete de enero de el año que rige y hora de las doce poco más o menos de él, largando velas se hizo a el mar para seguir su [derrota](#), pero a breve curso de su salida se encrespó el mar, que en extremo les afligía sumergiendo el [bajel](#) entre las olas, sin que demostrase la apariencia indicio de quietud, y no permitiéndoles hacer el curso regular, por no naufragar se vieron precisados a la Bahía de Porlane en el mismo Reino de Inglaterra el día dos de febrero próximo pasado, en donde sin embargo de necesitar precaverse reflexionando no podía menos de padecer alguna quiebra la carga por el temporal malo pasado y repetido y continuados golpes de mar que sobre [escotillas](#) les anduvieron, entrando de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#), ya por no haber en tierra de aquella bahía intérprete inteligente en la lengua castellana y ya por no poder salir de a bordo, se vio imposibilitado de hacer regular protesta, de cuyo modo se mantuvo y ha permanecido hasta el diez y nueve de aquel mes de febrero que salieron de ella, pero sin poder hacer curso alguno, y forzados por la noche volvieron a arribar a ella, dentro de la cual se mantuvieron por espacio de otros seis días con ningún semblante de serenidad, sin embargo de lo que el veinte y seis de referido mes próximo pasado, siendo menos la furia y rigor de el tiempo, aflojando el viento nuevamente



(Fuente: B. Vallarino, 1888)

saliendo de aquella bahía, y largando todas las velas se pusieron en vía, pero desde él hasta el día presente han andado con conocido peligro porque aunque tal cual interpoladamente por arriba calmaba el aire, por bajo el mar los sumergía e inundaba, de modo que opuestos entre si a porfia mr y Vientos en ocasiones quedaban [a palo seco](#), en otras muy poca vela, en otras sólo el trinquete, o [gavias](#), y en otras con el [velacho](#) tomados rises, sin observancia de puerto fijo, ya con cerrazón de aguas llovedizas y ya con la de las olas de el Mar que a tormenta corrida, que entrando por sobre cubiertas los ha puesto en conocido peligro y extremo de perderse y naufragar, sin esperanza de salvamento en todo el curso desde la salida de Londres a la [arribada](#) de la bahía de Porlan y de la de ella hasta la mañana de hoy, que sin haber reconocido tierra fija y segura, se pusieron sobre la de esta enunciada villa, y de la que avistados por los náuticos de ella, y conociendo el enemigo que los perseguía aunque el Mar era y es corrida brava, y que sus golpes rompían, permitiéndoselo el viento, equipando Lanchas salieron en su busca a darle socorro, y no pudiendo acometer la Barra de Portugaete, porque sobre ser corto el viento estaba opuesto, por afianzarse y libertarse tuvo a bien el admitirles, que le remolcaron, y echándoles [amarras](#) le condujeron y entraron con harto cuidado, mayormente a el abocadero de los muelles, en cuyas cabezas la tiraña el flujo y reflujo corría y seguía hasta más que la mitad de la Ribera o Sable, siendo la hora de entre once y doce en ocasión que sus marineros con vigalias de el temporal sufrido en transcurso de tanto tiempo se veían ya cuasi imposibilitados de maniobrar...

Documento: Protesta, leg. 1.785, fol. 41
Escribano: Francisco de la Torre
Fecha: 9 de marzo, 1776
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Paquebote
Origen: Figueras

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Dn. Josef Requera vecino del puerto de las Figueras en el Principado de Asturias, capitán del Paquebote nombrado la Purísima Concepción y San Antonio (...), Dijo que el día primero de este presente mes y año salió del puerto de Efon del Reino de Inglaterra, con viento favorable y mar plausible para navegar y entrar en uno de los puertos de Ribadeo, Coruña y Vigo, a donde tiene su destino en el Reino de Galicia, y había recibido para ellas carga de fardería, y con efecto navegó los dos días primeros felizmente con vientos favorables, y a el llegar a la altura de cuarenta y nueve grados les sobrevino el día dos de este presente mes viento fuerte y Mar muy furiosa, tanto que los golpes de ella no los dejaban gobernar, y con este trabajo y desconsuelo, sin atreverse a abrir el escotillón vinieron tormentando con mucha faena y trabajo en las bombas, sin poder arribar a alguno de los puertos de aquel Reino ni Principado de Asturias, y menos a los oportunos inmediatos, hasta que llegaron a la Concha de esta expresada villa de Castro en que las lanchas de Marinería bien equipadas le entraron con bastante riesgo dentro del Puerto de ella y le aseguraron...

Documento: Protesta, leg. 1.807, fol. 46
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 13 de enero, 1777
Motivo: Arribada
Barco: Eslupa
Origen: Inglaterra

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Juan Seles capitán de la Eslupa nombrada Nendeber que se halla dentro de los muelles, de nación inglés (...), declaró que el día diez y seis de diciembre del año

próximo pasado salió del puerto de Tapiou con dicha embarcación cargada de farderia con viento norte favorable que corría, y duró hasta el diez y ocho en que volviéndolo contrario sudueste prosiguieron con él hasta el veinte y cinco y aunque pretendieron el arribar a otro puerto no pudieron conseguir, y en este día volviendo el norte les duró y caminaron a el veinte y ocho en que experimentaron también viento contrario y la mar levantada con mucha tormenta y tempestad hasta en latitud cuarenta y siete en que duramos veinte y cuatro horas, le dejó sin velas y descubrió algo de agua dentro del navío (...), y en el treinta con el viento sudueste largó algo de vela, pero el siguiente les dejó sin ninguna, continuando el mal temporal pudieron [aguantar](#) con el viento que les sobrevino nordeste largando vela pudieron hasta el tres del corriente, en que avistaron tierra de España y descubrió algo de agua; y en el cinco viniendo el viento hueste con bastante fatal temporal, cogiendo piloto pudieron arribar a la de Santoña donde estuvieron hasta el once (...), se hicieron a la vela el día de ayer (...), habiendo viento sur bastante fuerte descubrieron en que hacía algo más de agua y siendo el lemán Piloto de Algorta se arribaron a este puerto como a cosa de las tres de la tarde ayudado de una lancha...

Documento: Protesta, leg. 1.807
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 15 de mayo, 1777
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen: Plencia

En la villa de Castro de Urdiales (...) Simón de la Torre vecino de la villa de Plencia (...) patrón o capitán del Bergantín titulado Nuestra Señora de la Concepción que se halla al presente [ancorado](#) dentro de los muelles de ella. Dijo: que habiendo salido de San Martín de la Arena cargado de trigo en flete de Dn. Fernando de la Cámara vecino de Reinosa para entregar en la Coruña a Dn. Francisco Antonio de Cevallos factor de la Real Provisión de los Ejércitos de S.M., por haber sobrevenido temporales fatales y no poder por lo mismo proseguir la caminata, experimentando muchos peligros, zozobras y tempestades, para evadirse pudo alcanzar y abrigarse a el puerto de Ribadesella la marea de la mañana del día cuatro del corriente, donde recelando con motivos justos alguna [avería](#) del grano por las introducciones de las aguas y otros fracasos haber causado su protesta el mismo día ante Escribano Público para que en ningún tiempo le pudiese perjudicar, y que habiéndose mantenido hasta el trece del mismo mes corriente, reconociendo la mar bella, viento sudueste favorable en un todo y a las cinco de su mañana se hizo a la vela y les siguió y acompañó en la distancia de seis leguas hacia el norueste en donde a las tres de la tarde a corta diferencia volvió con prontitud el viento fresco muy contrario, que pudo mantener ayudado con la gente de tripulación, desde las ocho de la noche con solas las dos principales velas, que no quiso arribar el navío, como cosa de media hora rendido que el tiempo les desmontó el bote (...), con el bergantín como anegados en el agua, desesperanzados de poder libertarse este y sus personas, y aunque estuvieron creyendo arribar de nuevo al mismo puerto de Ribadesella, no han podido conseguir por lo adverso del temporal, lo levantado de la mar que se introducía el agua por encima de la escotilla, y aún han amanecido dentro precisados a dar de hora en hora la bomba y queriéndolos sumergir al bergantín y a la gente se ha visto precisado para no experimentar igual fracaso a acercarse e introducirse en este puerto, como lo han efectuado a cosa de la una de esta misma tarde a fuerza de diez lanchas que han salido a favorecer, reconociendo al mismo tiempo que la mar se aumentaba e iba a más y lo mismo el temporal, y aunque aquellas salieron antes no quisieron recibir tantas, y vueltas a el puerto salieron de nuevo, y vistos en paraje y aún creído el perder su vida y de la gente del equipaje los tomaron, por lo que ahora se ve en libertad y fuera de las ofensas que le han perseguido en todo el viaje...



Documento: Carta, leg. 1.807
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 1779
Motivo: Naufragio
Barco:
Origen:

Sébase por esta carta como Nos Dn. Mateo de Peñarredonda y Barbachano, por mi, y representando a Dn. Nicolás de Ampuero, ambos vecinos de esta villa de Castro Urdiales, Don Joaquín del Varrio, Dn. Fermín Ignacio de Ugarte, Dn. Joseph de Arna que los somos de la de Bilbao; decimos, que habiéndose naufragado dentro de los muelles de este puerto mucha porción de bacalao en el Navío nombrado la Divina Providencia, su capitán Dn. Manuel Marroquín (...), se procedió a remate de dicho género...

Documento: Protesta, leg. 1.808, fols. 20 y 21
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 6 de febrero, 1780
Motivo: Desaparición de navío
Barco:
Origen: Génova

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció personalmente Dn. Juan Bautista de Escoto de nación genovés y ejercicio de capitán de navío (...), dijo: Que ha sido tal capitán del navío genovés titulado Jesús María y Joseph, con el cual cargado de trigo, fardería, cables, toneles y otros efectos, su piloto y tripulación que en todo componían diez y nueve personas, salió de Londres el día diez y seis de diciembre del año próximo pasado con viento y temporal favorable, y bajando a la bahía titulada Dumas, reconociendo contrariedad [fondearon](#) según se estila en aquella navegación; y se mantuvieron sobre dos [áncoras](#) hasta el día primero de enero de este mismo año en que salieron y se hicieron al Mar, experimentando en aquella estancia el quebranto y rompimiento de una de dichas [áncoras](#) por la fortaleza del mar y temporales. Que sin embargo de el buen temporal del citado día primero a los tres de navegación experimentaron lo contrario con vientos de norueste, mar levantada, y tal que les precisó a arribar a la bahía de Rith, donde se les rompió también otra [áncora](#) durante la estancia. Que en el once del propio mes con tiempo favorable se hicieron a la vela en prosecución de su viaje que llevaban para Lisboa, y oponiéndose el tiempo, les obligó a arribar a la bahía de Porlan a los seis días de navegación, desde donde salieron el día veinte y nueve del repetido mes, también con buen tiempo, que únicamente les duró como cosa de tres días, en que llegaron a la altura de cuarenta y ocho grados y treinta minutos de latitud, y luego dando vientos, nortes y normuestes frescos, la mar enteramente adversa, queriendo las olas sumergir la embarcación, de cuyo modo anduvieron hasta tres del corriente, que volviendo el viento a el Oeste pudieron avistar el Cabo de Ortegala a cosa de las cuatro de la mañana, haciendo correr todo aquel día hasta su media noche sin dejar reconocer el sitio o tierra sin permitir tampoco vela, ni [aparejo](#) alguno de suerte que continuando el temporal tan recio se vieron obligados a pretender el tomar puerto para evadirse de semejantes accidentes; y aunque intentaron introducirse en el de Santoña, no les permitió la braveza del viento y mar coger el fondeadero, y quedaron en el paraje que llaman el Fraile, echaron dos [áncoras](#), que se [garrearon](#), y reconociendo que con mucho ímpetu se iba la embarcación a dar en la costa, cortaron los dos [cables](#) y se dirigieron hacia este puerto por si podían abrigarse en él, y llegaron a su vista y fondeadero bastante fuera, echaron dos anclas con su cable, no pudiendo de ninguna manera introducirse; y aunque fueron y se acercaron tres o cuatro lanchas bien equipadas de este puerto, y tomaron piloto Lemán, reconocieron todos la imposibilidad de poder introducirse adentro de su muelles; por este motivo, por medio de dichas lanchas, llevaron las [amarras](#) de las Ánimas que para iguales acontecimientos tiene el Cabildo de mareantes; pero luego por tan recios temporales, se rompieron a el tirar a dicha embarcación; y aunque de nuevo pretendieron dar la otra [estacha](#), de ningún modo permitió la mar, ni pudieron conseguir, quedando por lo mismo enteramente imposibilitado de poder salvar la citada embarcación y las vidas del relatante y su tripulación, y mucho más cuando se acercaba la noche tan lóbrega y tempestuosa, que prometía aumentar el temporal, como sucedió; y viéndose ya desesperanzados aun de liberrar sus vidas pudieron acercarse dos Lanchas, y en ellas salieron todos los de

la tripulación, dejando dicho navío en el citado paraje fondeado con dichas [áncoras](#), lo cual aconteció la tarde del día de ayer, y aunque también estuvo propicio a socorrer igual estrago toda la gente de este puerto, nada se pudo conseguir; consiguiente a lo cual, estuvieron en centinela a la noche, y a cosa de las once de ella a corta diferencia se desapareció la citada nave sin poder distinguir, ni reconocerse por la oscuridad y tempestad de la noche el rumbo que hubiese tomado, no se reconoce tampoco sino que indispensablemente se hubiese anegado o hecho pedazos contra las peñas de alguna distancia de este puerto...

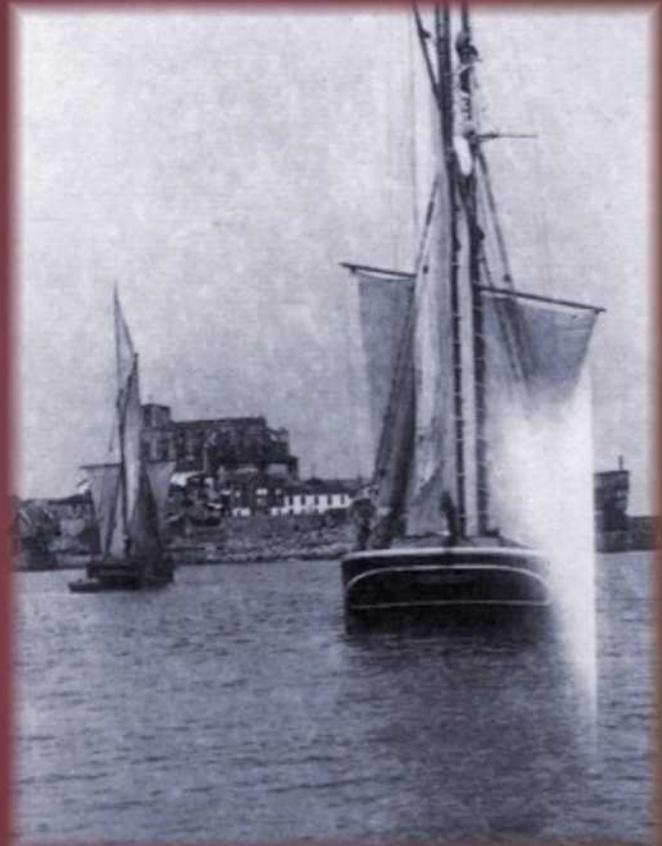
Documento: Protesta, leg. 1.808, fols. 29 y 30
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 9 de febrero, 1782
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Holanda

En la villa de Castro de Urdiales (...) Pietter Swart, capitán del navío nombrado Franco, que se halla surto dentro de estos muelles, de nación holandés, por medio de Joseph de Orbeta vecino de ella inteligente en su lengua (...), dijo que: Con dicha embarcación cargada de mercaderías y otros géneros, y su tripulación salió desde Amsterdam para San Sebastián, y dejando allí parte de la carga, a Bilbao, y sin embargo de varios temporales contrarios se pudo introducir en dicho puerto de San Sebastián en donde a los veinte y seis de diciembre del año próximo pasado ante Prior y cónsules hizo su protesta competente, a que se refiere, y habiéndose salido el día dos del corriente haciéndose a la vela a cosa de las siete de la mañana, siguieron durante, o a la distancia de ocho leguas con tiempo favorable, donde les dio temporal contrario, vientos del norueste, que fue a la una de la noche del propio día en que salieron, y risaron la [gavia](#) el día tres del mismo, como a hora de medio día la aferró, rizando la vela mayor con la una andana, experimentando aguas, temporales adversos que les obligó a tomar la segunda andana y los mismo la Mesana con dos andanas, sin embargo de lo cual y de tanto esmero en la maniobra anduvieron a la distancia de ocho leguas de la costa de Arcajón sufriendo muchas olas que pasaban por encima de la embarcación, y además por la fortaleza del temporal iba saliendo hacia dicho paraje, hasta habérseles rotpido a cosa de las cuatro de la tarde el [bauprés](#) y desbaratado un foque, derivando y caminando con el papaygo rizado, haciendo bastante agua el citado navío que la sacaban a fuerza de bomba, y a las dos de la mañana del siguiente se observaron viento favorable para las costas de España, y anduvo navegando con él hasta el día de ayer y diez horas de su mañana, en que a la distancia de doce leguas a corta diferencia de este Puerto, tomaron piloto lemán práctico de estas costas y de la Barra de Portugalete; pero, aunque determinados a entrar en él no pudieron conseguir por el viento contrario y (...) por lo mismo reconociendo también levantarse mar (...), no tuvieron otro remedio que seguir a introducirse en este con ayuda de quince lanchas...

Documento: Protesta, leg. 1.808, fols. 38 y 39
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 25 de febrero, 1782
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen: Génova



Veleros en
Castro Urdiales



En la villa de Castro Urdiales (...), pareció constituido personalmente el que dijo llamarse y apellidarse Dn. Nicolás Sinoque capitán del Bergantín nombrado San Francisco de Paula, que se halla surto y anclado en este puerto, vecino de Esturla de la República de Génova (...), dijo que: Con dicha su embarcación y tripulación ha seguido viaje cargado de fardería y un poco de bacalao pesca de Noruega cargado en Ostende para Bilbao, San Sebastián o Bayona con deudos conocimientos; y no pudiendo proseguir por la adversidad de los temporales la navegación entró el día diez y siete del corriente en el puerto de la villa de Ribadeo, en donde en el siguiente día diez y ocho por testimonio de Dn. Anastasio Francisco Amor Escribano de S.M. del Número y Marina hizo su protesta a derecho por las causas y motivos que expone su contenido (a que se remite). Que siguiendo dicha navegación, salió desde citado puerto para el enunciado de Bilbao el día veinte y uno de este presente mes, con viento y temporal favorable que les asistió y duró hasta el siguiente veinte y dos, en que estando norte sur con San Martín de la Arena les cayó a cosa de las once y media del día un recio viento oesnorueste que les obligó aferrar toda la vela y dejarles sólo con el trinquete rizado, permaneciendo toda la noche a la capa, y posteriormente corriendo, obligados de la fuerza superior del viento y mar grande, recelosos de naufragar irremediamente hicieron el mayor esfuerzo para salvar el buque y las vidas del declarante protestante y tripulación, poniendo los medios de coger este Puerto, que tuvo efecto el día de ayer veinte y cuatro a cosa de la una de su tarde con el auxilio (...) de todas las lanchas bien ordenadas y tripuladas...

Documento: Protesta, leg. 1.808, fols. 226 y 227
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 22 de diciembre, 1782
Motivo: Arribada y refugio
Barco:
Origen: Plencia

En la villa de Castro Urdiales (...) pareció Dn. Joseph Antonio de Zugati vecino de la villa de Plencia (...) capitán del barco nombrado Santa Catalina que esta surto y anclado dentro de los muelles de este Puerto (...), Declaró: Que a las cinco horas de la tarde a corta diferencia del día seis del corriente salió con dicha embarcación y gente de su tripulación desde la bahía de la ciudad de Santander cargado de trigo con destino para Bayona y temporal bonancible, y saliendo a el mar poniéndose viento contrario, por este motivo no pudiendo proseguir la navegación en el día siguiente siete arribaron a este citado puerto sin [avería](#) alguna, donde se mantuvieron hasta las tres de la tarde del diez y nueve en que salieron con ánimo de proseguir su viaje, pero la misma noche a las seis horas, a corta diferencia, volviendo o mudando el temporal entró viento contrario bastante recio nor nordeste, obligándoles a forcejear para reparar las puntas con visible peligro y riesgo de perder sus vidas, y la propia noche apretando con tanta violencia al barco con repetidos golpes del Mar que recibía se les descubrió agua a las Bombas, que no obstante de los anhelos de caminar y seguir su navegación no les permitió la gravedad del temporal, por cuyo motivo y sostenido hasta el día de ayer avistando por otra parte una embarcación de vela sospechosa sobre la altura de Machichaco que les dio cara y persiguió en dos horas, determinaron y enderezaron hasta ganar la Abra de Portugalete, y viendo que no les podía alcanzar vino afuera dicha embarcación sospechosa, por cuidarse de todo se dirigieron e introdujeron en este dicho puerto a las tres horas de esta mañana librando de iguales adversidades...

Documento: Protesta, leg. 1.808, fols. 36 y 37
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 12 de febrero, 1784
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen:

En la villa de Castro de Urdiales (...) Dn. Fernando Menéndez capitán en el bergantín nombrado el Marqués de Narro, que se halla surto y anclado dentro de los muelles de este puerto (...), dijo: Que de la bahía de Cádiz salió con dicha embarcación el día veinte y cinco de enero domingo del mes próximo pasado a las diez de la mañana con destino al puerto de San Sebastián con carga de sal y otros géneros, y andando en la demarcación de treinta y seis grados, treinta minutos norte y nueve grados y tres minutos de longitud se mandó gobernar al oeste en el compás la variación era de veinte grados noroeste y a las dos de dicho se llamó el viento al susueste fresco, y cuando dieron contrarias oportunidades, tiempos tempestuosos, que impedían la regular navegación, las mares levantadas, y haciendo aguas la embarcación según, y en la forma, que resulta del diario que ha manifestado en este auto correspondiente a su navegación de que doy fe, y sin embargo de toda su certeza y del ánimo e intención de proseguir su viaje o destino que queda recordado, no pudo conseguir a causa de los temporales tan adversos y contrarios que se han experimentado, de suerte que desde dicha partida de Cádiz se han visto en las mayores complicaciones levantadas, las olas continuas, que a más de aquella soberbia proasaban y querían sumergir la embarcación; en cuya consecuencia pusieron toda diligencia y maniobra para poder conseguir la caminata a dicha ciudad de San Sebastián, pero fue imposible por los causales expresados, y después de verse en varias ocasiones desesperanzado de conseguir la separación y exenciones de aquellas olas, viéndose además metidos entre las borrascas marítimas haciendo la embarcación agua con mucha abundancia, como lo está haciendo en el día, no pudiendo seguir la caminata en las cercanías de este puerto determinaron acercarse al primero que pudieron conseguir, para evadirse de las adversidades de la mar; y con efecto el día de ayer a cosa de las cuatro de la tarde pudieron introducirse dentro de los muelles de este referido puerto, valiéndose de diez lanchas y otras maniobras...

Documento: Protesta, leg. 1.810
Escribano: Severino R. de la Pessa
Fecha: 29 de noviembre, 1784
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen: Mundaca

En la villa de Castro Urdiales (...), pareció personalmente el que expresó llamarse y apellidarse Dn. Josef Antonio Mendesoria y ser vecino de Mundaca, y capitán del bergantín nombrado San Josef y San Antonio que se halla en el puerto de esta dicha villa y ha entrado el presente día (...), dijo y declaró: Que hallándose con dicho su navío en Bayona de Francia, recibió a bordo la carga que tiene de maiz, aguardiente y fardería para conducir parte a San Martín de Larena y parte a Ribadeo y Afor, que viéndose con la correspondiente tripulación, que en toda se compone de cinco personas, reconociendo tiempo favorable para seguir el viaje, se hizo a el Mar el día veinte y seis de este dicho mes, que caminando sin novedad llegaron a ponerse sobre el dicho San Martín de Larena en cuya inmediación salió el viento sudueste noroeste, tan contrario, y fuerte que inmediatamente acompañado de muchas aguas llovedizas y levantamiento de olas de el Mar con fiereza, les puso en peligro de perdimiento de vidas, navío y carga, lo que para evitarlo les precisó ver como si podían conseguir puerto donde asegurarse, así avistándose de más en más el tiempo, agua llovediza y mar que la solas le entraban de [popa](#) a proa y de [babor](#) a [estribor](#), cargados de zozobras y aflicciones, en este punto avistaron el puerto de esta mencionada villa, donde a fuerza de trabajo entraron y se aseguraron..

Documento: Protesta, leg. 1.809, fols. 119 y 120
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 12 de enero, 1785
Motivo: Arribada y refugio

Barco:
Origen: Inglaterra

En la villa de Castro Urdiales (...), pareció Manuel Hall capitán del navío nombrado Sanguichi de nación inglés (...), dijo: Que con la citada embarcación y su tripulación cargada de bacalao salió desde el puerto de Brian de Terranova con destino a la villa de Bilbao el día veinte y ocho de noviembre del año próximo pasado de mil setecientos y ochenta y cuatro a cosa de las dos de la mañana con viento favorable que determinó Sueste, cinco días, y después viró al contrario de norte, que por malos temporales y adversidades hacía medianamente agua, y además el temporal les ha seguido con mucha frecuencia y violencia hasta el día seis del corriente, en que avistaron tierra hacia el Cabo de Ortegá, y siguiendo la navegación pretendida de introducirse en el puerto de Bilbao, a el efecto sobre las Peñas de Oriñón tomó por sí Piloto Lemán a dos de este puerto, y a mayor abundamiento a Ramón de Sarrio que también lo es vecino de la Ante Iglesia de Guecho, pero sin embargo de todo no ha podido proseguir ni introducirse en la Barra de dicha villa de bilbao, a causa de los adversos temporales que le han impedido, y se ha visto precisado a refugiarse a este puerto para evadirse de la mar y sus elementos...

Documento: Protesta, leg. 1.810, fols. 4 y 5
Escribano: Severino Ruiz de la Pessa
Fecha: 17 de febrero, 1785
Motivo: Naufragio en la Dársena
Barco:
Origen: Portugal

En la villa de Castro Urdiales (...), pareció personalmente constituido el que dijo llamarse ante mí (...) Dn. Manuel Antonio Barandao de nación portuguesa y ser capitán del navío nombrado Nuestra Señora de el Amparo y San Clemente, que hace días entró en este puerto (...), dijo y declaró que siguiendo el viaje de su destino con la tripulación correspondiente, bien aparejado de lo necesario y surtimiento de alimentos, salió de Puerto del Reino de Portugal que es el de su nación, cargado de sal, sardina en general y partida de aceite con otras cosas de lícito comercio, mediante al paraje que era su destino el dicho de la villa de Bilbao del Señorío de Vizcaya, que entre dicha cargazón traía desde el Puerto de su salida que fue el de Sotobar de dicho Reino de Portugal, doscientos y treinta sacos de lienzos racios, como de cabida cada uno de fanega y media a dos poco más o menos; para entregar en la ciudad de Oporto término del mismo Reino de Portugal (...), que caminando y navegando con el fin de lograr aquél, no pudo conseguirse entrar en dicho Oporto, a causa de que la Mar y sus olas corrían embravecidamente, y aunque sobre todo por dos veces insistió y acometió para la entrada, no tuvo efecto porque la mar de más en más y de instante en instante se embraveció de tal suerte que a no haber determinado y llevado efecto hacerse a dicha mar y apartarse de el conocido peligro que se presumía, hubiera padecido naufragio con el navío y tripulación, que efectivamente puesto en el mar y como buenamente pudo, a una con su tripulación, poniendo los medios más adaptables consiguieron llegar a puerto de esta dicha villa donde con auxilio de sus lanchas marineras entró habiendo precedido aconsejamiento y determinación de el Práctico que entró a su bordo en el puerto de Pontevedra Reino de Galicia y también en el de Santoña. Que en efecto fue el navío entrado en este puerto, puesto en el mejor paraje de su Sable, asegurado y [ancorado](#), de suerte que habiendo ejecutado la aseguración por el mismo capitán, tripulación y pilotos y marineros de este mismo puerto, que los son de conocida inteligencia, se vino en conocimiento por todos de que respecto estaba asegurado y amarrado situado el navío contra los muelles con siete calabotes por los parajes acostumbrados, no podían ni pudieron desconfiar unos ni otros en la seguridad de dicho navío, carga y demás [aparejos](#); que de consentimiento de los prácticos y demás inteligentes se informó no haber correspondientes mareas para poder entrar en la Ría de Portugalete, que la principal para Bilbao, donde era su destino, por cuyo motivo se detuvo algunos días en el puerto de esta Villa con precisa obligación; que el día diez de este mes a cosa de las ocho de su noche improvisamente vino y se condujo a el Sable donde existía con otras embarcaciones un [Huracán](#) de Mar e inmediatamente introduciéndose por la entrada de los muelles; y aún por encima de ellos, con la fiereza tan crecida que traía y continuación de



Mercante británico

tierra y remolinos de dicho muelle y su entrada, fue bastante para que se rompiesen las [amarras](#) sin embargo su fortaleza y buen conocido fortalecimiento, arrimando el navío a el lado de las Peñas y sitio que llaman el Piquillo de dicho Sable, con cuyo motivo, por consiguiente, sin detención se anegó de agua, viniéndose enteramente hasta hundirse, de cuya suerte se verificó perderse los pasaportes y demás papeles y su carga, menos como cosa de cuatrocientas fanegas de sal, que a costa y sudor de varias personas que de su orden asistieron y se pudieron salvar...

Documento: Protesta, leg. 1.809, fols. 191 y 192
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 5 de diciembre, 1785
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Inglaterra

En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció Juan Rubins de nación inglés, capitán del navío nombrado Saly, que se halla surto y [ancorado](#) en este dicho puerto (...), y dijo: Que con dicha embarcación y diez personas de tripulación, a más de la suya, con carga de bacalao, salió del puerto de Tepasi de Terranova con destino para Bilbao la mañana del día siete de noviembre mes próximo pasado con viento favorable de norueste, que les duró en veinte días hasta llegar al Cabo de Hortegal, en donde y en aquel tiempo se mudó el temporal enteramente, la mar levantada, con continuas olas, queriendo sumergir la nave y tripulación, han andado desesperanzados de conseguir libertad entre iguales adversidades; y finalmente no pudiendo proseguir la navegación, intentó introducirse en Santoña, tomando Práctico o Piloto para el efecto, que no le tuvo, y si el arribarse a éste a las cuatro horas poco más o menos de la tarde del día de ayer a fuerza de diez lanchas y calabrotes que echaron en tierra, y otros varios [cabos](#) de maniobra...

Documento: Protesta, leg. 1.809, fol. 213
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 20 de agosto, 1788
Motivo:
Barco: Bergantín
Origen: Plencia

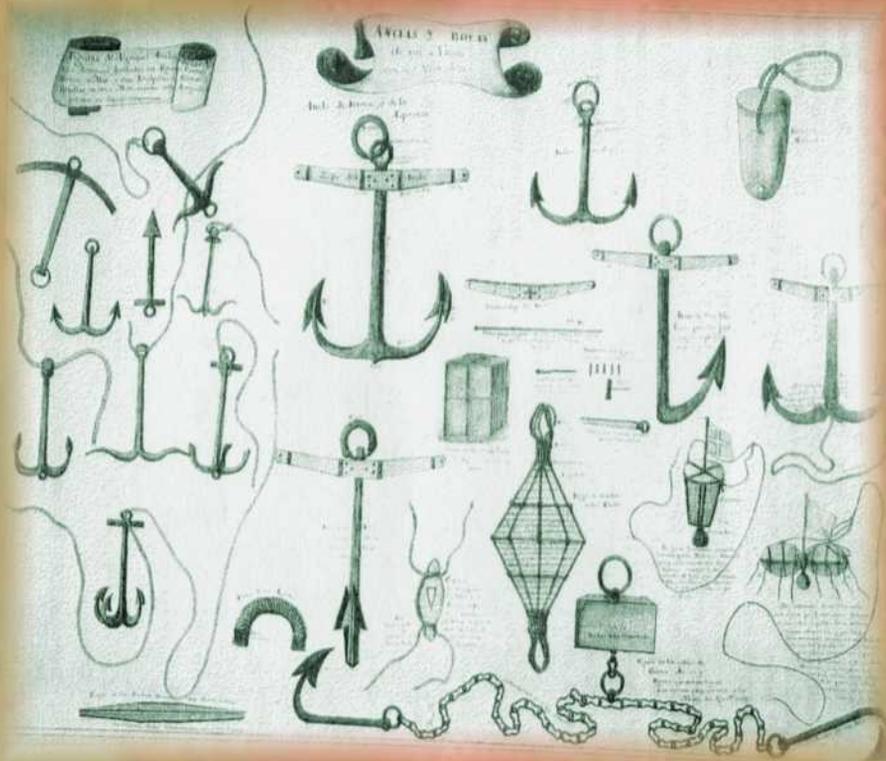
En la villa de Castro Urdiales (...), pareció Dn. Eufeniano de Larrazabal vecino de la villa de Plencia, capitán de el Bergantín español nombrado Nuestra Señora del Rosario que se halla surto y [ancorado](#) dentro de los muelles de este puerto (...), dijo que teniendo aquella embarcación bien acondicionada y reparada según arte de la Navegación, tomó a su bordo en el puerto de la ciudad de San Sebastián carga de fierro y clavazón con destino al del Ferrol, y se hizo a la vela la mañana del día doce del corriente con viento Leste y continuó su [derrota](#) hasta la madrugada del catorce que hallando norte sur con la boca de Plencia diez leguas al norte llamó el viento al Norueste fresco, mucha mar, su violencia pasaba la agua sobre la cubierta, un golpe le arrancó y llevó dos pedazos de tablazón que les obligó a ponerse solo con el trinquete y acudiendo a la bomba observó hacía más agua que la regular, por cuya razón y de la continuación del viento determinó entrar y entró en dicho paraje, y por su escrito de quince del mes hizo su protesta y se le admitió en el Ilustre Consulado de dicha ciudad por testimonio de Juan Antonio de Lozano de que se recibió información con testigos...

Documento: Protesta, leg. 1.809, fols. 286 y 287
Escribano: Nicolás Barañano
Fecha: 7 de septiembre, 1788
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Patache
Origen: Vivero

En la villa de Castro Urdiales (...), pareció Andrés García patrón del Patache nombrado Nuestra Señora del Carmen, vecino de la villa de Vivero Reino de Galicia (...) hizo y declaró que habiendo cargado dicho barco de fardería, aguardiente y otros géneros en la bahía de la ciudad de Bayona, se hizo a la vela para el citado Vivero a las cinco horas de la tarde del día dos del corriente con viento favorable y temporal que demostraba seguro el mismo, y acompañó hasta sobre encima de la villa de Villaviciosa, donde se truncó el viento, saliendo el de Hueste Norueste y Norte, la mar levantada, pasando sus olas por encima de la cubierta de una banda a la otra, rompió la batiola, hizo daño al trinquete y a la vela mayor con otras [averías](#), hasta romper también un obenque mayor y cabulla de maniobra, sin dejar proseguir la navegación, de suerte que por iguales adversidades tuvo la precisión de tomar otro norte, y andando en la Mar con mucho peligro, desazón y zozobra pudo coger y arribarse a este dicho puerto a cosa de las cinco de la tarde de ayer, cuando pusieron y está amarrado el barco dentro del muelle...

Documento: Protesta, leg. 1.813, fols 3 - 5
Escribano: M. Gil Hierro Quintana
Fecha: 7 de enero, 1791
Motivo: Rescate
Barco: Bergantín
Origen: Deusto

En la villa de Castro de Urdiales (...), parecieron (...) los que expresaron llamarse Dn. Francisco Antonio de Lopetegui, vecino de San Pedro de Deusto en el Señorío de Vizcaya capitán de el navío Bergantín nombrado la Fermina, Dn. Victor maría de Anderengoechea que los es de la Ante Iglesia de Begoña con plaza de piloto en él, Juan Baso, Antonio de Castro de la de Bilbao, Domingo de Pereda y Manuel de Ybarra, todos de la tripulación de la misma nave, y presente asimismo José Castaños vecino de el lugar de Santurce Piloto Lemán de la Barra de Portugalete, quienes dijeron: Que el día treinta de diciembre próximo pasado por la mañana salieron de la Bahía de Santander con carga, en la mayor parte barriles de harina y otros efectos, con destino al puerto de la Guaira y su habilitación y registro en el de Gijón, según las ordenes de Dn. Antonio Tastet del comercio de San Sebastián. Que hecho a la vela siguieron su viaje con tiempos bonancibles, calmosos, en los días treinta y uno de dicho diciembre y primero del presente. Que posterior día por la tarde, a las cuatro de ella, norte sur con Villaviciosa, distante siete leguas, les salió el viento de oeste a Norueste, muy variable con cerrazón y aguas, de manera que les precisó aferrar vela menuda y [gavias](#), quedándose sólo con las mayores, aguantándose toda la noche en la misma disposición esperando tiempo oportuno; pero resultó acrecentarse la tormenta, obligándoles la determinación de arribar para coger puerto, eligiendo el más próximo y acomodado según diera la casualidad, y no siendo posible tomar el mismo de Santander, el de Santoña ni el de esta villa de Castro, solo si a dicho Castaño Piloto lemán práctico abordado por medio de una lancha. Desestimado Santoña, el día martes, que se contaron cuatro como a hora de las diez de la mañana, con el ánimo de entrar en dicha barra de Portuglete, haciéndose de nuevo al mar para proporcionar mareas y viento propicio, cual se requiere en empeño igual, ocurrió de nuevo, y después de anochecido, burraos de viento, aguaceros y tempestad por el Norueste con granizo y relámpagos por que forzaron la nave para mantenerse y no dar a la costa, lo que consiguieron, y el siguiente día cinco [fondear](#) en la Abra del mismo Portugalete sin poder



Anclas, boyas y utensilios. D. Marqués de la Victoria,
S. XVIII, Museo Naval (Madrid)

entrar por lo calmoso del viento y mucho mar, manteniéndose así sobre la Ancla hasta el siguiente día seis, y sobre doce de la mañana, en que faltó el [cable](#) y se hicieron a la vela según lo posible, para librarse de aquel peligro, y conociendo se sotaventaba la Nave, por la mucha mar corriente y poco viento, viéndose ya empeñados y en la extrema de dar en la costa y sobre la Punta de Galea, no obstante ser prontas las [gavias](#) para aprovechar todo viento, les precisó de nuevo dar fondo conocidamente en mal sitio, y cayendo a breve rato el viento por el Sur, picaron el [cable](#) para hacerse al mar, que tuvo efecto, siguiendo como legua y media sin poder proseguir en este rumbo por haber calmado enteramente, y viéndose en tanta extrema, dribando ya a la costa, y rompiendo las mareas a la [popa](#), con todo maniobraron echar bote y lancha a el agua para someterse a remolque, y no consiguiendo alivio alguno, [largaron](#) la tercera ancla sobre la peña, sin esperanza de nave y vidas, pero por si podían salvar éstas se marcaron con la aguja de marear otra embarcación dentro de dicha Abra, y manteniéndose a bordo hasta que faltó el cable, verificándose ya como a hora de las nueve de la noche de citado día seis, siguieron dejando el Navío, por ser el último arbitrio, con lancha y bote, proporcionando la tripulación a expresado navío de mercado, y cuasi anegados consiguieron auxiliarse en él, a fuerza de mucho trabajo, siendo su capitán Dn. Pedro Mesperusa también vecino de San Pedro de Deusto, a quien a su tripulación y Piloto lemán de abordó les consta con evidencia este último pasaje (...), en cuya nave, y después de haber faltado a esta la mañana de hoy el [cable](#) con que estaba fondeada, y soltándole, por providencia Divina, el viento sur, se han conducido al puerto de esta villa...

Documento: Protesta, leg. 1.821, fols. 84 y 85
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 25 de febrero, 1797
Motivo: Ataque y captura por corsarios ingleses
Barco:
Origen: Plencia

En la villa de Castro Ordiales (...), pareció el que aseguró llamarse Dn. Juan Bautista de Andrague, vecino de la villa de Plencia y capitán que fue de el Barco nombrado el Postillón, y dijo: Que habiendo salido de la dicha villa de Plencia con el citado barco a las dos de la madrugada de la noche más próxima pasada, en [lastre](#) y únicamente dos cajones de fruta, un fardo pequeño, cuyos géneros que contenía ignora y algunas otras cosas de corta entidad, con destino a la ciudad y puerto de Santander, favorecido por el viento Lesueste, llegando a distancia de una legua, poco más o menos, de este puerto, y parte a el Lueste, a corto tiempo de haber amanecido, vio una embarcación remota de la suya, como media legua, por la proa, que dirigía el rumbo hacia donde permanecía su barco, remando con la mayor aceleración y disparando al mismo tiempo un cañonazo, sin manifestar bandera alguna, y prontamente observó que arrojando su falúa a el agua con toda presteza, le acometieron, dirigiéndose a su buque, tripulada con bastante gente; por lo que conceptuando que eran sin duda ingleses, y conociendo que su intento no era otro que apresarle, concurriendo el motivo de carecer de armas y gente para poder batirse ni defenderse de algún modo, determinó echar en el instante su bote a el agua, que ejecutó así, por darle lugar a recoger cosa alguna de los efectos de a bordo, y aún dejó alguna ropa de su uso; y marchando en él, con la gente de su tripulación, pudo evadirse de el peligro que le amenazaba, y dejando abandonado su barco, conduciéndose a la costa, estando ya en paraje peligroso de que le cogiese, ni aún pudiese ofenderle el enemigo, hizo alguna mansión, observando los marineros de este, y viendo que los de la falúa llegaron a el Barco de el relacionante, reconoció cómo lo llevaban de remolque con la propia falúa a incorporar con su buque enemigo; en vista de lo cual se vino con la gente de a bordo de su bote a este puerto, que era el más cercano, cuya entrada consiguió a las diez de la mañana de este día, a corta diferencia. Que mediante el otorgante, ni la gente de su tripulación, no ha sido culpable, total ni parcialmente en lo acaecido, pues era imposible precaverse ni evitar este lance, por las razones presupuestas, respecto se halla en tiempo hábil, capaz y suficiente, dentro de las veinte y cuatro horas que la navegación; ordenanzas, Ley marítima y comercio conceden y permiten, desde luego, protestaba y protestó...

Documento: Protesta, leg. 1.821, fol. 288
Escribano: Romualdo antonio Martínez
Fecha: 9 de noviembre, 1797

Motivo: Arribada forzos
Barco:
Origen: Lequeitio

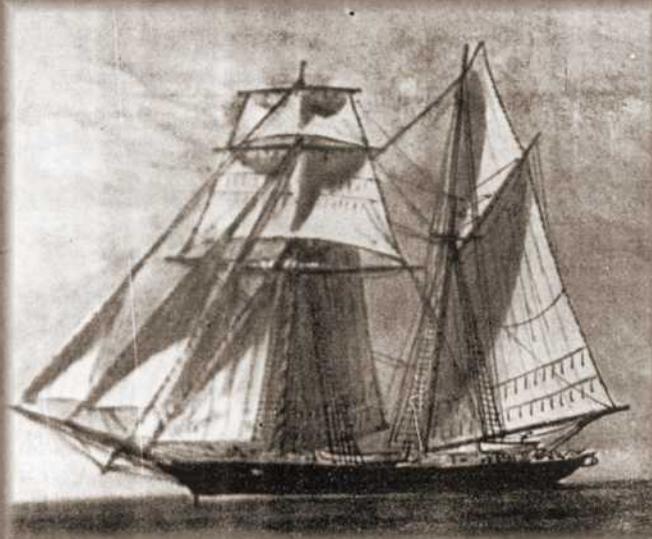
En la villa de Castro Urdiales, (...) pareció el que aseguró llamarse y apellidarse Pedro de Ygartua, vecino de la villa de Lequeitio Señorío de Vizcaya, capitán del Barco nombrado Nuestra Señora del Carmen (...) dijo: Que con él cargado de azúcar, melaza y cueros, salió del puerto de San Sebastián a cosa de las cinco de la mañana de ayer, destinado a Bilbao, y siguiendo con viento favorable y tiempo bonancible, experimentó a las once de la noche próxima pasada el viento susudoeste fresco, adverso y fuerte, de forma que le hizo [arriar](#) todas las velas, quedándose [a palo seco](#), viniendo la mar también a más y enfurecida, de suerte que pasaban los golpes por encima del barco de una parte a otra, habiendo consentido naufragar indefectiblemente, pero con su industria y maniobra pudo conseguir arribar a este Puerto a las once y media de este día, haciendo bastante agua el Barco sin embargo de que se trabajaba con la bomba incesantemente...

Documento: Protesta, leg. 1.821, fol. 289
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 9 de noviembre, 1797
Motivo: Arribada forzosa
Barco:
Origen: Gorliz

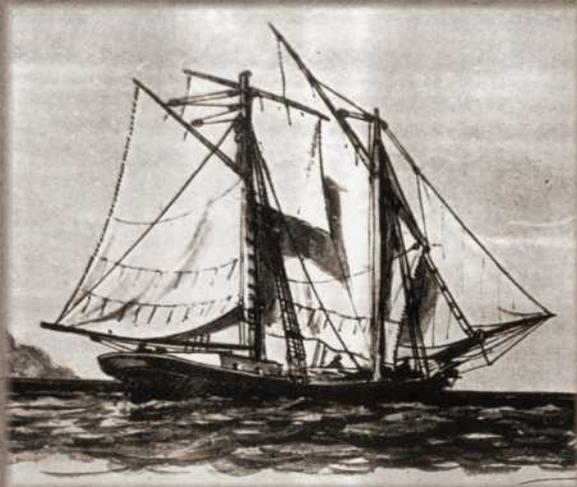
En la villa de Castro de Urdiales (...), pareció el que aseguró llamarse y apellidarse Agustín de Cucullu, vecino del lugar de goliz Señorío de Vizcaya, capitán del Barco Nuestra Señora de Begoña, (...) dijo: que con él cargado de corregeles y otros efectos, salió de el puerto de San Sebastián a cosa de las cuatro de la mañana de el día de ayer, destinado a Santander, y siguiendo con viento favorable y tiempo bonancible, experimentó a las once de la noche próxima pasada el viento susudoeste fresco, adverso y fuerte, de forma que le hizo [arriar](#) todas las velas, quedándose [a palo seco](#), viniendo la mar también a más y enfurecida, de suerte que pasaban los golpes por encima del barco de una parte a otra, pero con su industria y maniobra pudo conseguir arribar a este puerto a las once y media, haciendo bastante agua el Barco, sin embargo de que se trabajaba con la bomba incesantemente...

Documento: Protesta, leg. 1.821, fols. 212 y 213
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 10 de noviembre, 1798
Motivo: Arribada
Barco: Diate
Origen: Muros

En la villa de Castro Urdiales (...) pareció el que aseguró ser y llamarse Dn. Roque González, vecino de Muros en Galicia, capitán y piloto del Diate nombrado Nuestra Señora del Portal, que se halla surto en la Dársena de este puerto, (...) dijo: Que con este buque cargado de azúcar, te y café salió el veinte y nueve de octubre último de la ciudad y puerto de la Coruña (en donde fue cargada) con viento favorable, destinado a Bayona de Francia a cosa de las cinco de su tarde, y siguió su [derrota](#) con el mismo viento hasta Tapia, y al anochecer la propia tarde observó en sobre peñas la mar, y no habiendo barco alguno, por lo cual, y teniendo el tiempo favorable, fue siguiendo su rumbo sin novedad alguna, hasta las doce de



Goleta Polacra



Quechemarín español

la misma noche que avistó dos buques al nordeste, y habiendo conceptuado ser enemigos, bajó todas las velas para que no tuviesen objeto mayor para verle, y a remo se fue con ánimo de anclarse en la Concha de Es Tazones en Asturias, y a el amanecer se aparecieron por el Leste los mismos buques como a distancia dos leguas de su barco, en cuyo tiempo había calma, y con ella se mantuvo el día hasta cosa de las tres de su tarde, a la que salió viento por el sueste, con el cual se dirigieron los dos buques en persecución del buque suyo, con la mayor presteza y viendo esto, y recelándose de de el Castillo de Es Tazones aun no le protegería en términos de que pudiese libertarse de los enemigos, determinó echar bandera a efecto de que le viniesen a socorrer lanchas de aquel puerto para entrarse en él, lo que tuvo a cosa de las cuatro y media de la propia tarde, de donde salió el dicho día ocho del corriente a las cuatro de la tarde poco más o menos, con viento propicio y sin avistar barco alguno enemigo, y así siguió hasta enfrente de San Vicente de la Barquera, que experimentó un chubasco y viento recio nornorueste, por lo que le fue forzoso [largar](#) más vela, y con este motivo se oprimió bastante el barco y concluida la maniobra observó que hacía bastante agua, y se trabajó muchísimo a la bomba, y quedándose buen tiempo vino siguiendo hasta el amanecer de aquella noche, que se vio en la boca de Santander, y no habiendo barco alguno en la mar y que el tiempo y viento era bueno prosiguió hasta que se halló frente a este puerto, y viendo que la mar era grande y sobre tarde para seguir su destino, determinó entrar en él, lo que consiguió a las cuatro de la tarde de ayer con auxilio de cuatro lanchas...

Documento: Protesta, leg. 1.821, fols. 5 y 6
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 22 de enero, 1799
Motivo: Apresamiento corsario y rescate
Barco:
Origen: Se

En la villa de Castro Urdiales (...) pareció el que aseguró ser, llamarse y apellidarse Domingo Antonio Merenez, vecino de la villa de Se del Reino de Galicia, capitán del barco nombrado Nuestra Señora del Carmen y Ánimas (...), dijo: Que con este buque cargado de sardina salió del puerto de Beluso, el día veinte y dos de diciembre último, con destino a los de Santander y Bilbao, favorecido de viento y tiempo, y siguió su [derrota](#) sin novedad, hasta que sobre el Cabo de Finisterre avistó una embarcación enemiga, que por indemnizarse de ella le fue forzoso arribar a dicha villa y puerto de Se, en donde le precisó mantenerse por observar vientos contrarios, hasta el día trece del corriente que estuvieron propicios el viento y tiempo, sin avistar barco enemigo salió hasta ponerse en frente de la Lata de Santander, en cuyo punto y a hora de las ocho de la noche del mismo día descubrió dos velas por el Leste, y presumiendo ser enemigas viró a la banda del Oeste a efecto de ocultarse de ellas, y siguiendo dos horas con el mismo viento volvió a [virar](#) a la parte del Leste con el designio de entrar en dicho puerto de Santander, lo cual no pudo conseguir porque le sobrevino el viento por el Sur cerrado con la tierra. Que con esta experiencia determinó seguir su rumbo con objeto de entrar en el puerto de Bilbao o este, y estando enfrente del de Santoña, a distancia como una legua a la mar, a cosa de las tres de la mañana del día siguiente próximo al referido trece del corriente mes avistó dos cachesmarines a muy corta distancia, los cuales le dieron cara, sin poderse despojar de ellos porque navegaban mucho más que su buque, y aproximándose a este le abordaron y reconoció ser ingleses corsarios, quienes le apresaron e inmediatamente condujeron a el exponente con la lancha que traían, y llevaron a uno de dichos cachesmarines, y pretendiendo del capitán inglés rescatar su barco y carga convino a que en ello, con tal que le diese en moneda efectiva cuarenta mil reales de vellón, y con repetidos clamores pudo conseguir de dicho capitán inglés se rebajase el rescate en mil y quinientos pesos duros, sin que pudiese conseguir más baja, y en fin accedió por la utilidad que hizo cuenta le tenía en este pagamento, dejándole libre el buque y cargamento. Que verificado este trato y convenio, el capitán inglés dispuso se quedase en rehén el exponente, mientras no le trajeren la moneda, y dispuso viniesen los marineros de su tripulación con el barco a este punto y solicitasen de alguna persona de él le entregasen los citados mil y quinientos pesos duros, aunque fuera pagando los intereses, y efectivamente se dirigieron inmediatamente a este dicho puerto y entraron con el auxilio de tres lanchas a las once poco más o menos de el día veinte y uno de este mes, y hablando con algunas personas poderosas de esta dicha villa les entregaron los mil quinientos duros, sujetando a la responsabilidad de ellos el mismo buque y cargamento, obligándose a la devolución de la misma cantidad

y ochocientos más por los intereses, con el pacto de que no se pudiese sacar de este puerto el Buque ni la carga hasta la íntegra solvencia de uno y otro. Que conducidos por los marineros de su tripulación en una lancha que a el efecto les franquearon en este puerto los nominados mil y quinientos duros que componen treinta mil reales, y llegando con ellos a el barco inglés, donde existía el relacionante, se los entregaron a este, quien lo hizo a el Capitán inglés, de el que recogió el correspondiente recibo, con lo cual quedó efectuado el rescate, y dejándole libre se vino a este dicho puerto con los demás marineros, y entraron en el día de hoy...

Documento: Diligencias, leg. 1.821, fols. 13 y 14
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 4 de febrero, 1799
Motivo: Corsarios
Barco: Lancha mayor
Origen: Guecho

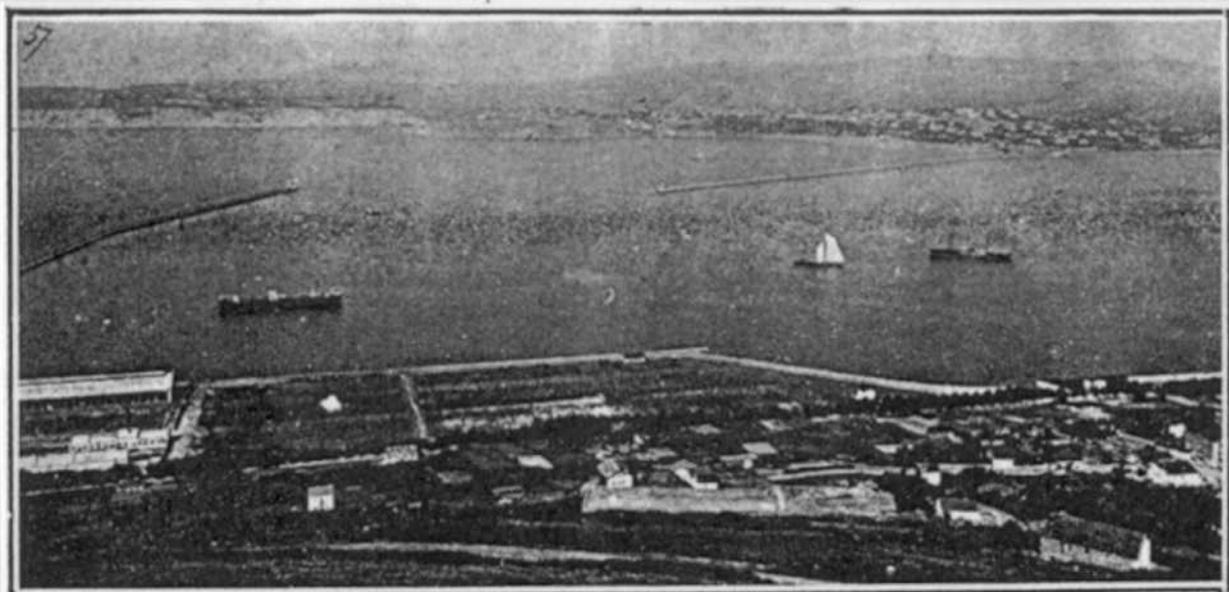
En la villa de Castro Urdiales (...), Dn. Juan Bautista de Basaldua vecino de la Ante Iglesia de Guecho en el Señorío de Vizcaya y Dn. Juan Antonio de Oleaga que lo es de esta referida villa, dijeron: Que por el Señor Alcalde Justicia Ordinaria de ella en mi testimonio se formaron Autos de su Real Oficio el día veinte y cuatro de enero último, contra Juan Bautista de Sugasti, Vicente de Sarriá, Antonio de Sugasti, Ramón de Gobela, Ramón de Subyaga, Juan de Ybarra, Manuel de Dihi, Carlos de Gobela, Ramón de Sugasti y domingo Arteta, vecinos de la misma Ante Iglesia de Guecho, Patrón y marineros de una lancha que se hallaba entonces en este puerto, sobre averiguar si habían tenido inteligencia y tratado en este puerto con los oficiales de unas corsarias francesas, y que habían permitido los Algortinos, y compuestos en dar parte a dichos franceses del Armamento y fuerza que tenía un barco Anglo Americano que en la mañana de dicho día se había avistado desde el sitio de la Talaya de esta expresada villa, dándoles los franceses en recompensa de este aviso a los de Algorta dos onzas de oro...

Documento: Protesta, leg. 1.821, fols. 125 y 126
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 18 de julio, 1799
Motivo: Arribada
Barco: Lanchas mayores
Origen: Guecho

En la villa de Castro Urdiales (...) comparecieron José Ramón de Zalduendo, Juan Bautista Uría y José Antonio de Zamarraga, vecinos de la Ante Iglesia de Guecho en el Señorío de Vizcaya, patrones respectivo de las Lanchas nominadas Nuestra Señora del Carmen, el Nuevo Atrevido y el Viejo Atrevido, (...) hicieron y dijeron que hoy en este día, y cuatro horas poco más o menos, de su mañana, salieron juntos con las referidas lanchas de el puerto de Santander, cargadas de cajones y efectos de mercancía con destino al de Bayona de Francia, con viento favorable, mar bella y tiempo bonancible, y así prosiguieron hasta en frente de Santoña, en donde experimentaron viento muy fuerte, con lluvia y enfurecimiento del Mar, de forma que los golpes se entraban continuamente en las Lanchas, y con la misma novedad vinieron siguiendo su [derrota](#), pero observando que no se mejoraba el tiempo y demás, por evitar la pérdida de sus vidas y tripulaciones, y aún las mismas Lanchas y cargamento, deliberaron arribar a este puerto, que pudieron conseguir a las dos de la tarde de este propio día...



Bermeo — El Puerto.



Puerto franco de Santurce, en el Abra de Bilbao

Documento: Protesta, leg. 1.822, fol. 16
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 30 de enero, 1800
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Bilbao

En la villa de Castro Urdiales (...), Dn. Juan Antonio de Uriarte vecino de la villa de Bilbao y capitán del Cachemarín nombrado San Juan Bautista (...): Dijo que con este barco cargado de tabaco y hoja de Virginia y café, salió del puerto de la Coruña con destino al de Burdeos de Francia a las tres y media sobre poco más o menos de la tarde del día veinte y seis de dicho mes, con viento O.N.O. favorable, y con noticias de no hallarse buques enemigos en la costa por donde había de seguir su rumbo. Que con el expresado viento siguió sin novedad hasta el Cabo de Peñas, en donde experimentó una borrasca de mar y viento recio por el N. de Sueste, que estuvo para naufragar, habiéndole faltado de sobre cubierta a resultas de los golpes de mar que pasaban por encima del buque, un [cable](#) de consideración, rifándosele además el foque único que traía; y persiguiéndole el mismo temporal vino con mucho trabajo y cuidado hasta que llegó a este puerto, cuya entrada pudo conseguir con socorro de dos Lanchas a las cuatro y media de la tarde del día de ayer..

Documento: Poder, leg. 1.822, fols. 50 y 51
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 26 de febrero, 1800
Motivo: Deserción de marinero
Barco: Bergantín
Origen:

En la villa de Castro Urdiales (...), Dn. Juan Antonio de Oleaga vecino de ella, y capitán del Bergantín nombrado Nuestra Señora del Carmen, Dijo: Que habiendo tenido ocasión de cargar su buque en el puerto y ciudad de Santander de trigo para conducir, de cuenta de la Real Hacienda, a el de la Coruña, buscó la gente marinera necesaria para tripularlo, y el relacionante uno de ellos como tal capitán, entre los cuales fue uno Ramón de Aldecoa, vecino de la Ante Iglesia de Guecho en el Señorío de Vizcaya, el que conformado en hacer referido viaje, fue embarcado con los restantes en este Puerto por hallarse en él el mencionado Buque, y conducido a Santander se cargó de dicho trigo; y quedó a las ordenes de Dn. Antonio Parejo comandante de la División de los Reales Buques que estaban en ella para convoyar, los que habían de dirigirse a la Coruña, y habiendo salido experimentaron tiempo contrario, por cuyo motivo arribó el Convoy a el puerto de Santoña en donde existe; y notando el otorgante la prosecución del mal tiempo tuvo por conveniente venir a evacuar varios encargos y negociaciones, que le ocurrían, a esta insinuada villa, y dejar el Buque al cuidado del nombrado Aldecoa con las facultades competentes para que estuviesen a su órdenes los restantes de la tripulación, haciendo en él entera satisfacción y confianza, y cuando esperaba no hubiese novedad en su Buque, notó que el dicho Aldecoa tuvo la flaqueza de abandonarle, y dejar la demás gente sin jefe alguno señalado, y marchó a su casa por su nuevo antojo, sin motivo, ni orden de quien correspondía para ello. Que en vista de esta novedad inesperada determinó el otorgante pasar carta a Aldecoa para que inmediatamente concurriese al buque, y existiese en él hasta evacuar la expedición proyectada y preparada, o que le enviase de su cuenta otro marinero de satisfacción, prescindiendo de todo el asunto criminoso que contra el resultaba por la fuga que había hecho, y las faltas y perjuicios que por su causa podía experimentarse en el Buque que dejó abandonado; pues no hay duda sea responsable a todo a más de hallarse incurso en las penas que prescriben las Ordenanzas de marina, y tuvo la avilantez de contestar que no concurriría a hacer el expresado viaje, burlándose, no sólo de la contrata que había atiprilado con el otorgante al intento, sino también de los perjuicios que le podía haber causado, y aún de las penas a que se había hecho acreedor por su deserción,

que así puede llamarse, en virtud de lo cual, con protesta de usar de las acciones civiles y criminales, y dar la competente queja a la Superioridad, contra el referido Aldecoa, otorga que da todo su poder...

Documento: Protesta, leg. 1.822, fols. 16 y 17
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 29 de enero, 1801
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen:

En la Noble villa y puerto de Castro Urdiales (...), compareció Dn. Juan Antonio de Oleaga, vecino de la misma villa y capitán y primer piloto del Bergantín nombrado Nuestra Señora del Carmen (...), dijo: Que con el citado bergantín cargado de vino y otras cosas, bien carenado y habilitado de lo necesario, con viento favorable y tiempo bonancible, salió de el puerto de Portugalete a cosa de las 2 de la madrugada del día veinte y ocho del corriente mes, con destino a el puerto de el Ferrol, cuya salida fue verificada por la dirección de un piloto lemán con su lancha esquipada, el cual se despidió a la salida de la barra, y siguió sin más novedad hasta el amanecer que experimentó la mar picada del NO. Y cómodo siguió el rumbo hasta las tres de su tarde, que observó mal semblante por el O.N.O. y este viento contrario, haciendo el barco bastante agua, por lo cual y para evitar todo daño, determinó recogerse en el puerto más inmediato, que era este, en el que con el favor y ayuda de una lancha tripulada en forma entró hoy a las 5 de la tarde...

Documento: Protesta, leg. 1.822, fols. 26 y 27
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 13 de febrero, 1801
Motivo: Arribada
Barco: Chalupa (Lancha mayor)
Origen: Lequeitio

En la villa y puerto de Castro Urdiales (...) Dn. Pedro de Ygartua vecino de la de Lequeitio y capitán de la Chalupa denominada San Antonio de Padua, compareció (...): Dijo que con la referida chalupa, bien carenada y habilitada de lo necesario, con carga de fierro y tripulada con cuatro marineros, salió del puerto de San Sebastián con destino al de Santander el día seis del corriente mes con viento favorable, y así siguió su [derrota](#) hasta en frente de Lequeitio que observó mal semblante, y para evitar fatales consecuencias en su seguimiento, tuvo por acertado y conveniente arribar, como efectivamente arribó a aquel puerto el día siguiente próximo pasado, en donde se mantuvo por el mal tiempo hasta el doce, que determinó salir a la mar, y salió para hacer su viaje por experimentar viento y mar favorables, y habiendo seguido hasta dar vista a este puerto con observancia de mal celaje y viento contrario deliberó volver a arribar a este puerto con objeto de evitar los perjuicios que eran consiguientes en otro caso, y con efecto arribó..

Documento: Protesta, leg. 1.823, fols. 55 y 56
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 27 de febrero, 1802

Motivo: Arribada y rescate
Barco: Quechemarín
Origen: Francia

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció Pedro Echagüer, capitán del Cachemarín francés nombrado La Marie Zoé (...), dijo que a las seis horas de la mañana del día veinte y cuatro del corriente mes salió del puerto de San Gil en la Bretaña de Francia con el expresado su buque, bien carenado y equipado de todo lo necesario, con viento N bonancible y tiempo despejado y bueno, destinado a Bayona o San Sebastián, cargado de sal, y siguiendo con el rumbo hacia la costa de España, después de diez leguas de navegación, a cosa de las diez de la noche siguiente le cambió el viento al NO fresco, que le obligó a tomar las tres andanas de rizos al trinquete y las que tenía el tallaviento, y así continuó hasta las diez de la mañana del día próximo, a cuya hora experimentó mayor inquietud en el Mar y viento; de suerte que un golpe tan furioso que reventó sobre la cubierta, le rompió una de las vergas y llevó al mar una barrica de agua que se hallaba trincada, y con todo fue siguiendo el rumbo del SO y SO 1/4S, acometiéndole tan furiosos golpes de Mar por encima de la cubierta, y temió que a él y a su tripulación los echase al agua (...), pudo conseguir avistar puerto en la mañana de ayer, y habiendo (...) hasta un tiro de cañón con viento por el NNE, no pudiendo reconocerla por falta de práctico, tuvo que [virar](#) en vuelta y a breve rato vió que se le atravesaban a su costado tres lanchas que habían salido a darle auxilio de este Puerto, llegando a la habla expresaron sus tripulantes que eran de Castro, a donde si quería le conducirían, a que se condescendió inmediatamente, pues de no haber hecho sin duda hubieran perdido sus vidas y el buque, y después de haberse ajustado en pagarles por su acción once pesos fuertes, le remolcaron e introdujeron y aseguraron en la Dársena de este puerto a las cuatro de la tarde de ayer...

Documento: Protesta, leg. 1.823, fol. 144
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 15 de julio, 1802
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Plencia

En la villa de Castro-Urdiales (...), pareció presente el que expresó llamarse y apellidarse José de Unibaso vecino de la villa de Plencia en el M.N. y L. Señorío de Vizcaya, capitán del Quechemarín español denominado Nuestra Señora de los Dolores (...), dijo que teniendo el referido cachemarín bien carenado, calafateado, sano, seco de quilla y costado, habilitado de los necesario, y con la tripulación correspondiente para emprender viaje, cargo de bacalao, fardería y otros géneros en el puerto de Bilbao para conducir al de Santander, habiendo salido de Portugalete el día de ayer y hora de las diez de su mañana, con viento nordeste favorable, siguiendo su viaje y navegación, hasta las cinco de la tarde del propio día que a la Boca de la entrada de este dicho puerto se ha vuelto el viento contrario, recio y fuerte, con mucha marejada del norueste, cargando aguas de borrasca y temporal, obligándole a navegar con las dos velas risadas, por lo cual para evitar la pérdida de su vida y tripulación, buque y carga, deliberó arribar a este citado puerto, lo que consiguió a las seis sobre poco más o menos de dicha tarde de ayer...

Documento: Protesta, leg. 1.823, fol. 6
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 15 de enero, 1803



Mundaca.—Barrio de pescadores



Bequeitio.—Vista general

Motivo: Arribada
Barco: Quechemarín
Origen: Elanchobe

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció Juan María de Beitia vecino de la Ante Iglesia de Elanchobe en el Señorío de Vizcaya, y capitán del Quechemarín nombrado Nuestra Señora de Guadalupe (...) Dijo: Que con el referido Buque bien carenado y habilitado de lo necesario, salió el día veinte y cinco de diciembre del año último del puerto de la Coruña, cargado de cueros y grasa, con destino a este de Bilbao, observando al mismo tiempo viento favorable de sudueste, y siguió su [derrota](#) hasta el Cabo de Pravia, desde donde empezó a experimentar vientos por el Sur y Sueste, contrarios, con los cuales siguieron hasta en frente de este dicho puerto a el que no pudieron arribar, le precisó hacerlo a el de Bermeo en donde se ha mantenido desde el día veinte y ocho hasta la noche del día trece del corriente, que notando viento por la tierra se resolvió a salir con dirección a este citado puerto; pero hallándose ya al montar el Cabo Villano observó viento norte bastante recio, por lo cual estuvo todo el resto de aquella noche bordeando en todos los risos tomados, experimentando que el barco hacía bastante agua a resultas del mal tiempo y trabajo que había padecido, avanzando los golpes de Mar tan recios que venían por encima de la cubierta, faltando poco para haberle arrastrado el bote varias veces. Que en la mañana de ayer calmó el norte y salió el viento al Lesnordeste favorable, con el cual pudo entrar a las cuatro y media de la tarde (...) en este puerto...

Documento: Protesta, leg. 1.823, fols. 244 y 245
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 23 de diciembre, 1803
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Bergantín
Origen: Santurce

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció Dn. Antonio de Gordonzorra vecino del Concejo de Santurce y capitán del bergantín español denominado el Roble, (...) Dijo que con el citado bergantín, bien carenado y habilitado de lo necesario, con buen tiempo y viento favorable, salió de Bristol con destino a Bilbao el día diez y ocho de noviembre próximo asistido del Práctico en aquella ría, con gran riesgo hasta el surgidero Qnosrada en donde experimentó viento contrario, por lo cual se mantuvo en aquel punto hasta el cinco del corriente en que salió con favorable viento, y siguió con él veinte y cuatro horas y a la latitud de cincuenta grados y treinta y siete minutos y a los nueve grados y treinta y ocho minutos de longitud del meridiano de París. Desde este punto experimentó malos tiempos, y vientos muy recios con los cuales se aguantó en (...) NO y SE. El día doce se le rompió la [botavara](#) por el medio. El trece le llevó el viento la [trinquetilla](#) apuntándose en todo este mal tiempo, más de lo regular el Barco por libertarle de la costa de Francia, con cuyo motivo se abrió los transcorrales por donde entraba bastante agua, sin poderlo remediar. En el mismo día trece experimentó tiempo más bonancible y siguió así hasta el siguiente diez y seis en que llegó a avistar el Cabo de Peñas. Al anochecer del propio día poniéndose entre Villviciosa y Gijón, y tomó en demanda para su destino de Bilbao con viento NO que calmó a las diez de la noche, y cuando amaneció estaba con el monte de Lastres. A luego vinieron vientos del segundo y tercer cuadrante bonancibles, con los cuales llegó hasta la boca de Cribana el veinte y uno de este mismo mes, en donde le dio viento recio por el SSO que el obligó a [virar](#) en vuelta del oeste, en la que siguió hasta la boca de Santoña, en cuyo paraje viró en vuelta del SE con el propio viento. A las once de aquella noche saltó el viento al oeste con el que continuó hasta el surgidero de la obra de Bilbao a dar fondo, con ánimo de coger la marea del día siguiente. A las doce y media de aquella noche dio fondo con el ancla y [cable](#) de horma. A las siete de la mañana del día veinte y dos siguiente levó la citada ancla rompida por el medio de la cama. A las ocho de la misma vino el Piloto mayor de la Barra al costado de el Barco, quien le previno (y también el Piloto Lemán de la misma Barra que tenía a bordo hacía dos días) que hicieron la diligencia posible de coger este Puerto o el de Santoña. Sin alguna detención lo pusieron

en práctica, y con efecto a las doce de dicho día veinte y dos (que fue de ayer) logró conseguir el entrar en este puerto con auxilio de dos Lanchas...

Documento: Protesta, leg. 1.823, fols. 46 y 47
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 27 de diciembre, 1.803
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Bergantín
Origen: Plencia

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció Juan de Ygartua, vecino de Plencia y capitán del Bergantín nominado Jesús, María y José (...) dijo: Que con el citado bergantín, cargado de grasa y sardina, salió de la bahía de Aldan el veinte del corriente con destino a Bilbao, teniendo viento favorable por el sudeste, y aunque el tiempo no estaba malo anunciaba poca sustancia. Siguió con el mismo viento en [popa](#) hasta la tarde del mismo día, que salió el del norueste de travesía, de repente con la fuerza de él y Mar grande, en términos que pasaban los golpes por encima de la cubierta, les extrajo de ella el bote, experimentando al propio tiempo que salía bastante porción de grasa por la bomba, sin poderlo remediar, ni acudir con la presteza posible a dar a la bomba por tener que maniobrar continuamente el [aparejo](#), manteniéndose con el mal tiempo todo lo que ha transcurrido desde entonces hasta esta fecha, que pudo con el viento sur entrar en este Puerto de [arribada](#) a cosa de las dos de la tarde, lo que le ha sido preciso ejecutar por no exponerse en el mar a perder el barco, carga y gente...

Documento: Protesta, leg. 1.823, fols. 248 y 249
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 27 de diciembre, 1803
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Bergantín
Origen: Mundaca

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció el que expresó llamarse Manuel de Arrendigan, vecino de Mundaca y capitán del Bergantín denominado Nuestra Señora de Begoña (...) Dijo: Que con el citado Buque, bien carenado, y habilitado de lo necesario, salió del puerto de Alden con destino al de Bilbao el día veinte del corriente con viento favorable por el sudeste y el tiempo no malo, aunque de mediano celaje, cargado de grasa y sardina, con el cual viento y tiempo siguió en [popa](#) hasta la tarde del mismo día, que le salió viento por el norueste de travesía que al tiempo de dar a la Bomba salía algo de grasa, sin poder continuar este ejercicio por tener precisión de nombrar y cuidar del [aparejo](#), pasando los golpes de Mar por encima de la cubierta, de suerte que se temió de zozobrase. Desde entonces, con mucho trabajo, se ha mantenido en él hasta el día de ayer que con viento por el Sur le precisó entrar de [arribada](#) en este Puerto a cosa de las dos de la tarde, sin poder continuar su destino por ser el viento contrario y grande, que no le era posible entrar en la Barra de Portugalete..

Documento: Protesta, leg. 1.824, fols. 22 y 23
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 20 de enero, 1804
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen: Plencia

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció el que aseguró llamarse y apellidarse Dn. Juan José de Marcaida vecino de Plencia y capitán del Bergantín nombrado San José, (...) dijo: Que con el citado buque, bien carenado y pertrechado de lo necesario, salió de la bahía de Cádiz el día nueve del corriente, a cosa de las doce de él, con destino a el puerto de San Sebastián, cargado con efectos de libre comercio, acompañándole buen tiempo y viento favorable, con el cual siguió hasta el catorce del mismo mes, en que avistó el Cabo de Finisterre. A las ocho de aquella mañana le dio viento por el SO muy fuerte y con mucha mar, cuyos golpes y olas pasaban con frecuencia encima de la cubierta, precisándole aferrar las [gavias](#), y por haber afrescado más el tiempo a las diez de la mañana le obligó también aferrar el trinquete, siguiendo [a palo seco](#) en vuelta del ENE hasta las doce de la noche próxima siguiente, oprimiendo en tanto grado el barco con los continuos golpes de Mar que siempre avanzaban por la cubierta, que tuvo que abrir un Rumbo a la Lancha porque a cada instante se llenaba de agua, siguiendo así hasta el día quince en cuya madrugada observó en las bombas que descubrió hacía bastante agua el barco, en tal manera que desde aquella época tuvo que estar dando a la bomba de media en media hora; y con tal trabajo continuó hasta el frente de este puerto en donde entró ayer tarde de [arribada](#), a que le precisó el mucho viento contrario impidiendo su destino...

Documento: Protesta, leg. 1.824, fol. 315
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 12 de diciembre, 1804
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Mundaca

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció el que aseguró llamarse y apellidarse Dn. Ventura Portuondo natural de la villa de Mundaca en el Señorío de Vizcaya capitán del Quechemarín denominado San Antonio y Ánimas (...), Dijo: Que con el citado buque salió de la ciudad y puerto de Santander el día siete del corriente con buen tiempo y viento, cargado de aguardiente (...) destinado a Samalo puerto de Francia, y siguió sin novedad hasta la distancia de quince leguas de dicho Santander, en cuyo punto experimentó viento contrario nornorueste fresco y bastante mar. Por lo cual pretendió volverse a Santander o Santoña de [arribada](#), cuya entrada no pudo conseguir (...) por la contrariedad de vientos y tiempos y braveza de mar, y por lo mismo, tomado con acuerdo de su tripulación, resolvió coger a este Puerto, en el cual con auxilio de una lancha entró a las tres de la tarde sobre poco más o menos del día de ayer...

Documento: Venta, leg. 1838
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 20 de enero, 1813
Motivo: Venta de Barco en Castro Urdiales
Barco: Quechemarín
Origen: Castro Urdiales

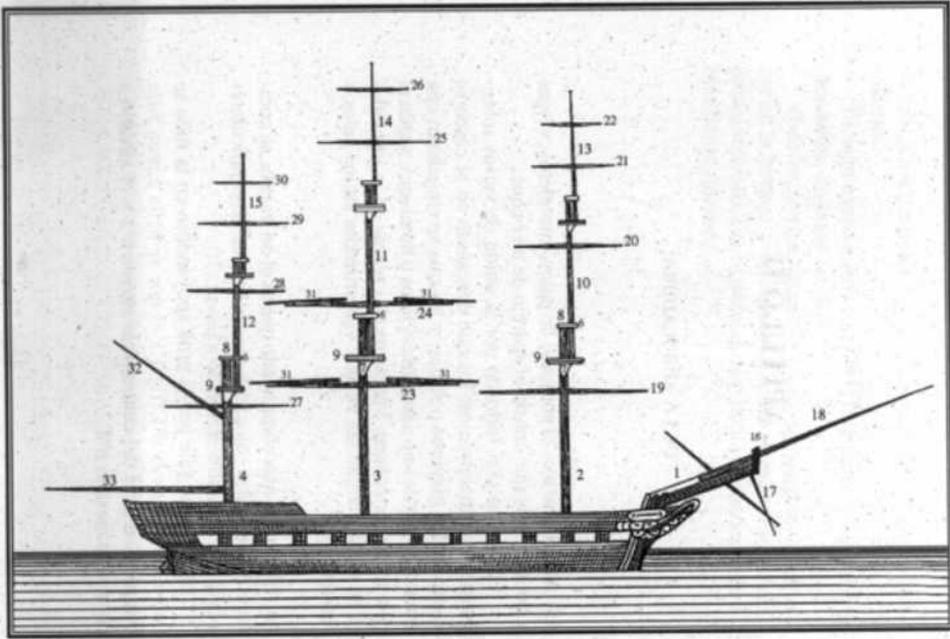


fig.1 ARBOLADURA DE UNA FRAGATA

1. Palo bauprés
2. Palo trinquete
3. Palo mayor
4. Palo mesana
6. Tamborettes mayores
10. Mastelero de velacho
11. Mastelero de gavia
12. Mastelero de sobre-mesana
- 13 Mastelero de juanete de proa
14. Mastelero de jaunete mayor
15. Mastelero de juanete de sobre-mesana o perico
19. Verga de trinquete
20. Verga de velacho
- 21 Verga de juanete de proa
22. Verga de sobre de proa
23. Verga mayor
24. Verga de gavia
25. Verga de juanete mayor
26. Verga de sobre mayor
27. Verga seca
28. Verga de sobremesana
29. Verga de perico
30. Verga de sobre perico
31. Alas
32. Cangrejos
33. Botavara

En la villa de Castro-Urdiales (...) Dn. Lorenzo de Conty, vecino y del comercio de ella, dijo que por si y en nombre de sus hijos herederos sucesores (...) vende y da en venta real y enajenación perpetua para siempre jamás a su convecino Dn. Francisco de la Serna un Quechemarín español denominado Nuestra Señora de la Asunción, con todos sus [palos](#), [velamen](#), [jarcia](#) y [aparejos](#) correspondientes, bien carenado y navegable, el cual declara y asegura no tenerle vendido, enajenado ni empeñado, y que está libre de toda carga y pensión, y es suyo propio, existente actualmente en la Rada de este puerto, y por lo mismo se le vende por la cantidad de ocho mil reales de vellón...

Documento: Protesta, leg. 1.838, fol. 100
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 16 de octubre, 1813
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Quechemarín
Origen: Gijón

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció el que aseguró llamarse Ramón Pla vecino de la villa y puerto de Gijón en el Principado de Asturias y capitán del Quechemarín denominado San José, dijo que en este mismo buque bien carenado, seco de quilla y costado y habilitado de lo necesario, salió del puerto de Luanco en dicho Principado a las cinco y media de la mañana día de ayer con viento favorable, mar bella y buen semblante de tiempo, cargado de vino, aguardiente, azúcar y otros efectos de lícito comercio con destino a Bilbao. Así navegó felizmente hasta ponerse con el paralelo de San Vicente de la Barquera y hora de las ocho de la noche del mismo día de ayer, en que le sobrevino un tiempo borrascoso, con mar crecida y viento por el nornorueste escaso, con precisión de tomar los risos del trinquete, y con todo le pasaban continuamente los golpes de Mar por encima de la cubierta, en cuyo estado continuó la navegación hasta este puerto, en que pudo arribar y entró a las nueve de esta mañana, sin haberlo podido verificar en el de Santander por el mal tiempo, ni en el de Santoña por hallarse ocupado de enemigos...

Documento: Protesta, leg. 1.838, fols. 103 y 104
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 18 de octubre, 1813
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Goleta
Origen: Plencia

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció el que aseguró ser y llamarse D. Agustín Sarachaga, vecino de la villa de Plencia en el Señorío de Vizcaya y capitán de la Goleta española denominada Nuestra Señora del Carmen, y dijo que con este mismo buque, bien carenado, seco de quilla y costado, y habilitado de lo necesario, cargado de lana, con buen tiempo y viento favorable salió de Portugalete con destino a Bristol el día trece del corriente mes. Favorecido de aquel buen tiempo y elementos de vientos y mar continuó hasta los cuarenta y cuatro grados de latitud Norte y tres grados y diez y ocho minutos de longitud del meridiano de Londres. Allí fue pues en donde le sobrevinieron vientos nortes frescos con borrascas y mucha mar. A pesar de esta contrariedad al objeto que se propuso de su destino, se mantuvo sobre aquel punto, voltejando hasta las siete de la mañana del día de ayer, pasándole continuos y fuertes golpes de mar por encima de la cubierta, quedando la Goleta en inacción, sin poder resistir más el imperio con que le trataban los elementos, haciendo bastante agua según manifestó la bomba a que era necesario dar y daba continuamente, sin que pudiesen aprovechar la robustez del buque, buenos [aparejos](#) y maniobras facultativas que se hacían para resistir por más tiempo la fiereza de vientos y de mar, de quienes se creyeron víctimas según el apuro en que se veían todos los del buque. En vista de peligro tan inminente y que sin duda hubieran sido sumergidos de obstinarse a conservar su punto y sostener su

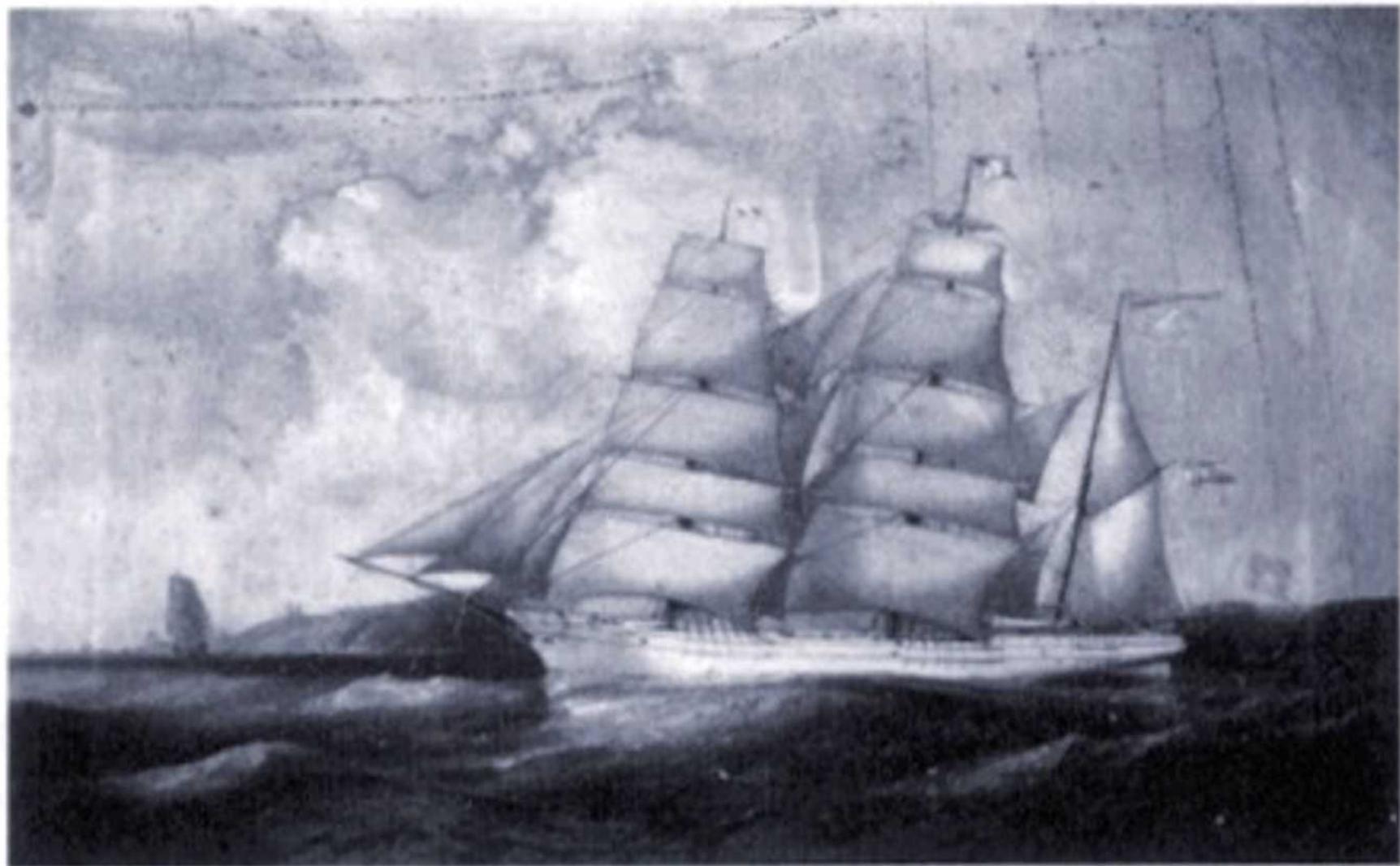
primer designio, deliberó con acuerdo de la tripulación dejarse de temeridades y hacer su retirada, y con efecto la hizo felizmente burlándose de la persecución que en ella le vinieron haciendo furiosamente los vientos y el mar, entrando en este Puerto a las cuatro de la tarde de dicho día de ayer, con el auxilio de siete lanchas de su Gremio de pescadores, sin poder tomar otro alguno porque a la verdad es este el único que en esta costa se halla para salvar buques y navegantes en iguales lances y apuros...

Documento: Protesta, leg. 1838, fols. 132 y 133
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 14 de noviembre, 1813
Motivo: Arribada
Barco: Quechemarín
Origen: Bermeo

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció el que aseguró llamarse Dn. Juan Pedro de Arrechy vecino de la villa de Bermeo en el Señorío de Vizcaya y capitán del Quechemarín español denominado San José y Ánimas (...), dijo: Que con este buque mismo, bien carenado, seco de quilla y costado, cargado de cuero, [jarcia](#), azúcar y otros efectos de lícito comercio, con buen tiempo y viento, salió de la Coruña a cosa de las dos de la tarde del día diez del corriente, destinado a este puerto y al de Bilbao, continuó su navegación sin novedad hasta el paralelo de Llanes en Asturias y hora de las once de la noche del día doce, que le sobrevino viento fresco, norueste borrascoso, con mucho mar, obligándole a [arriar](#) todas las velas y navegar [a Palo seco](#), pasándole con todo incesantemente los golpes de mar por encima de la cubierta furiosamente, sin poder tomar puerto alguno de aquella costa, tanto por el tiempo como por la oscuridad de la noche, el cual y mar grande le persiguieron sin intermisión en tanto grado que se temió de experimentar funestas consecuencias. A fin quiso su fortuna llegar a este puerto a las doce, poco más o menos, del día de ayer, entrando con el auxilio de seis lanchas de su gremio de pescadores...

Documento: Protesta, leg. 1.838, fols. 152 y 153
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 20 de noviembre, 1813
Motivo: Persecución de trincaduras, arribada forzosa y rescate
Barco: Quechemarín
Origen: Mundaca

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció el que aseguró llamarse Martín de Ozollo, vecino de la villa de Mundaca en la Provincia de Vizcaya y capitán del Quechemarín español denominado Nuestra Señora del Carmen (...), dijo que con este mismo buque, bien carenado, seco de quilla y costado y habilitado de lo necesario, cargado de cueros, [jarcia](#), aguardiente, azúcar y escobas con destino a Bilbao, salió de la Coruña el día seis del corriente a cosa de las seis de su tarde, con buen tiempo, viento favorable y mar bella, y continuando su [derrota](#) hasta el paralelo de Santander, en donde salió el viento y tuvo por conveniente arribar, como arribó en aquel puerto por evitar que le apresasen las trincaduras de Santoña, al favor de la calma salió de él a cosa de las siete de la mañana de ayer en iguales circunstancias que lo verificó en la Coruña, a diferencia de que el viento era más fuerte y conveniente para hacerse fuera de la costa y burlarse de dichas trincaduras, si a caso intentaban perseguirle, como así lo experimentó, pero con este motivo y que la mar era algo crecida le pasaron muchos golpes de ella encima de la cubierta, tan fuertes y continuos que no se podía estar en ella con seguridad. Así siguió hasta este Puerto, en que tuvo la precisión de entrar en [arribada](#), y entró con el auxilio de una lancha de los pescadores de su Gremio al anochecer del mismo día de ayer por no poder sin grave peligro de perderse seguir a su destino de Bilbao



Bergantín Josefina

(Fuente: f. Artaza; Plencia)

por el mal tiempo y semblante, contrariedad de marea y otros motivos poderosos que le presentaba la grande oscuridad de la noche...

Documento: Protesta, leg. 1.838, fols. 158 y 159
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 30 de noviembre, 1813
Motivo: Arribad y refugio
Barco: Pinaza
Origen: Son

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció el que aseguró llamarse Dn. Francisco Sobrido, vecino de la villa y Puerto del Son en Galicia y patrón de la Pinaza denominada Nuestra Señora del Carmen (...), dijo que con este buque mismo, bien carenado, seco de quilla y costado, habilitado de lo necesario, cargado de cacao, sardina y cebolla, con buen tiempo y mar salió del puerto de Santa Eufenia del dicho Reino de Galicia a las ocho de la mañana del día veinte y uno de noviembre próximo con destino a Bilbo. Favorecido así continuó su navegación hasta el Cabo de Peñas, en donde le sobrevino viento Oeste con aguaceros y la mar picada, con tanto grado que pasándole los golpes por encima de la cubierta, se vio en la precisión de [arriar](#) todas las velas y [a palo seco](#) siguió hasta el paralelo de Santander, en donde no le fue posible arribar a causa del temporal que la atacaba incesantemente y de la oscuridad de la noche del día veinte y ocho. Con este motivo dirigió atentamente sus miradas hacia su destino, pero sobre el Cabo de latas del mismo Santander y hora de las nueve de aquella noche experimentó que aún [a palo seco](#) se veía amenazado para propasarse de las olas que debía conservar para la consecución feliz de el destino, por ser el viento demasiado y esta presunción fundada en el arte de su profesión le hizo determinar a mantenerse voltigiando a la capa por toda aquella noche, como lo hizo hasta observar en qué paraba el tiempo. Amaneció ocho leguas al norte del monte de Santoña y siempre persiguiéndole mucho viento, temporal y aguaceros, notando que el barco estaba rendido en la propia noche a resultas de el enorme trabajo que había hecho para defenderse de los elementos que le afligieron furiosamente. Con todo, fue tirando perseguido del mal tiempo hasta las doce del día de ayer en que con auxilio de una lancha pescadora de este gremio arribó y entró en este puerto, sin haber podido seguir al de su destino sin un conocido riesgo de perderse en la Barra de Portugaete...

Documento: Protesta, leg. 1.839
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 8 de enero, 1814
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Plencia

En la villa de Castro-Urdiales (...) compareció Dn. Gabriel de Cucullu capitán del Quechemarín Español denominado Nuestra Señora de Begoña de la numeración de la Cofradía de Plencia (...) dijo: Que con este mismo buque, bien carenado y seco de quilla y costado, y habilitado de lo necesario, con buen tiempo y viento por el sudeste, cargado de azúcar, farderia y otros efectos de lícito comercio salió de Santander con destino a el de Bilbao a las cuatro de la tarde del día de ayer. A las dos horas de navegación poco más o menos, estando a una legua al norte de la Isla y a corto rato entró con aguaceros del mismo viento bastante fresco, obligándole a poner el trinquete con dos fajas de risos, pasando continuamente los golpes de mar por encima de la cubierta. Intentó pasar la noche voltejeando o hasta ver el resultado de este tiempo borrascoso, pero no pudiendo resistirle, determinó correr con poca vela hacia los puertos de su destino. La mar, viento y tiempo borrascoso le atacó siempre hasta ponerse con este puerto, al que dirigía



**Peñas y rocas del viejo Muelle
de la Calle de la mar**

su rumbo con intención de [fondear](#) en su Concha, a cuyo efecto traían las anclas prontas. Siguió su [bordada](#) hasta cerca de las olas de la barra de el arenal de Brazomar, y entonces fue tan feliz, que descubriéndose la luna con mucha claridad, vio la entrada del muelle de este puerto, con cuyo favor y el viento susudeste entró en él a la una o dos de la mañana de este día...

Documento: Protesta, leg. 1.839
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 4 de febrero, 1814
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Quechemarín
Origen: Gijón

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció Dn. Joaquín del Solar de la matrícula del partido de Gijón y capitán del Quechemarín español denominado San Agustín, (...) que con el citado buque, bien carenado, seco de quilla y costado y habilitado de lo necesario, salió del mismo Gijón a las once de la noche del día de ayer con buen tiempo, mar bella y viento favorable, cargado de bacalao con destino a Bilbao. Así continuó su navegación felizmente y sin novedad alguna, hasta cosa de las diez de la noche del mismo día, en que hallándose entre el Cabo de Quejo y Lastas le sobrevino viento nornordeste norte fresco, con bastante mar y aguaceros `por este mismo viento, lo que le obligó a tomar todos los risos a las velas y separarse de la costa porque no pudo arribar a Santander, por ser mucho menos peligroso [aguantar](#) fuera de ella cualquiera temporal, el que le persiguió siempre en términos que advirtió que el buque hacía bastante agua, sin duda por los muchos golpes que pasaron por encima de la cubierta y por lo mucho que trabajó y resistió la braveza del mar y tiempo, teniendo precisión de dar continuamente a la bomba. De esta manera siguió su navegación dirigiéndose siempre hacia el puerto de su destino, hasta las tres de la tarde de este día que conociendo [probablemente](#) no poder pasar la barra de Portugalete por falta de marea y la noche le venía encima con mal tiempo, entró de [arribada](#) en éste de común acuerdo de su tripulación...

Documento: Protesta, leg. 1.839, fols. 35 y 36
Escribano: Romualdo Antonio Marínez
Fecha: 16 de febrero, 1814
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Diat
Origen: Portugal

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció Dn. Pedro de Villota Ribero, capitán del Diat portugués denominado San Juan Bautista (...), dijo: Que con este mismo buque, bien carenado, seco de quilla y costado y habilitado de lo necesario, cargado de arroz, azúcar, aguardiente y otros efectos de lícito comercio, salió con buen tiempo, mar bella y viento favorable del puerto de Biana en Portugal con destino al de Pasajes el día dos del corriente mes, y así continuó su navegación sin novedad alguna hasta el nueve del mismo y Cabo de Ortegá, en que cayeron vientos fuertes por el Oeste y Les-nordeste con bastante mar y tiempo borrascoso, pasándole muchos golpes de mar por encima de la cubierta, notando gran variedad e inconsistencia en los semblantes y tiempos. Con todo siguió su navegación, pero viendo la imposibilidad de dirigirse a su destino lo hizo al puerto de Bilbao con intención de arribar a él, cuyo designio fue también en vano, pues al acercarse a la Barra de Portugalete advirtió otra imposibilidad de acometer sin conocido riego de perderse, y para evitarlo y esperar mejor ocasión y la resultancia del tiempo, determinó dar fondo en aquella Abra, como efectivamente en él dio por la mañana del día de ayer con las dos anclas principales, un [cable](#) nuevo y otro de media vida. Eran tan fuertes los vientos que

afligían al barco (...) advirtiendo peligro de estrellarse en las peñas de la costa, para obviar una suerte tan desgraciada, deliberó con acuerdo de su tripulación picar los [cables](#) por la mano y hacerse a el mar sin detención porque así lo exige el apuro, y acogerse si podía en este Puerto, lo cual consiguió y entró en él de [arribada](#) a cosa de las doce del mismo día de ayer...

Documento: Expediente, leg. 1.839
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 5 de marzo, 1814
Motivo: Naufragio en la Dársena
Barco: Bergantín
Origen: Cillero

Expediente sobre el naufragio en la Dársena de este Puerto, y descarga del Bergantín Español Nuestra Señora de los Desamparados, su capitán y dueño Dn. Antonio Sánchez, vecino de Sillero en Galicia.

Don Antonio Sánchez, vecino del puerto de Sillero en Galicia, capitán y dueño del Bergantín Español denominado Nuestra Señora de los Desamparados, ante Vm. En la mejor forma que ha lugar digo que: con este mismo buque salí de la bahía de la Coruña destinado a Pasajes con cargamento de azúcar, arroz, café, sardina y otros efectos de lícito comercio, y después de haber arribado por justos motivos a Ribadeo, me hice a la vela con buen tiempo, mar y viento favorable el día de ayer; y habiendo experimentado una fuerte borrasca con mar grande sobre el Cabo de peñas, solicité por vivas ansias y no pude entrar en Santander persiguiéndome el mal tiempo y braveza del mar, en términos que solo me quedaba la esperanza de poder entrar y salvarme en este puerto, como entré en él después de haber sufrido algunos quebrantos en el Buque al tiempo de entrar por correr el mar furiosamente, pero dio la casualidad, y tuve la suerte desgraciada de que al pasar a dentro de la Dársena llevaba el Buque tan intrépida salida con la corriente del flujo del mar que varó la proa entre unas peñas vivas sin haberle podido sacar de ellas las Lanchas que auxiliaban ni entrada, a pesar de los esfuerzos que hicieron; y ahora a más de no tener alguna esperanza porque la marea de fusente, se advierte que la mayor parte de la carga está bañándose en agua, de que se infiere que por bajo ha hecho el buque alguna rotura. Por tanto, deseoso de conservar los intereses de los dueños del cargamento con preferencia a mi barco, conviene se descargue sin retardación alguna según exige el estado deplorable en que se ve el Bergantín y lo que contiene dentro, como está bien patente y a vista de todo el Pueblo que mira con dolor tan triste espectáculo, pues de lo contrario [probablemente](#) se inutilizará el cargamento dentro de muy pocas horas, disponiendo Vm. Lo conveniente para que con su asistencia y la mía tenga efecto la descarga, haciendo que concurren a ella el suficiente número de hombres y lanchas, poniéndose los géneros en correspondientes almacenes que se proporcionen para su colocación y seguridad, y si es posible en donde se puedan secar con más brevedad los averiados...

Documento: Protesta, leg. 1.839, fol. 86
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 4 de abril, 1814
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín
Origen:

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció Dn. Manuel Pardo, capitán del Bergantín Español denominado Nuestra Señora del Carmen (...) dijo que con este mismo buque bien carenado, seco de quilla y costado y habilitado de lo necesario, cargado de maíz salió del puerto de Gijón a las ocho de la mañana del día treinta de marzo último destinado al de Plencia, con buen tiempo y viento favorable, y así continuó su navegación sin novedad alguna hasta el Cabo de Lastres en que experimentó mal tiempo, vientos contrarios y mucho mar, pasándole continuos y furiosos golpes por encima de la cubierta, obligándole a navegar con las velas rizadas. Pudo llegar en [bordadas](#) al paralelo de Santander en cuyo puerto solicitó y no pudo entrar por la adversidad de los tiempos, vientos y mar crecida. El Buque según advirtió por la bomba hacía bastante agua, pero sin embargo de todo le quedaba esperanza de recibir el favor de este puerto y refugiarse en él si no mudaban las circunstancias y ponían el tiempo y mar en disposición de seguir al de su destino. La variación que observó fue tomar incremento uno y otro, en cuyo motivo verificó su [arribada](#) en este citado puerto auxiliado de dos Lanchas pescadoras de su Gremio a las cuatro de la tarde del día de ayer...

Documento: Protesta, leg. 1.839, fol. 87
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 18 de abril, 1814
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Figueras

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció Dn. Domingo García Santa Marina de la matrícula de Figueras en el Principado de Asturias y capitán del Quechemarín nominado el Dulce nombre de Jesús, (...) dijo que con este mismo buque, bien carenado, seco de quilla y costado, y habilitado de lo necesario, y con buen tiempo y viento favorable, cargado de sardina, tocino, lienzo y otros efectos de lícito comercio, salió a las dos de la tarde del día catorce del corriente del puerto de Ribadeo destinado a Pasajes, y así continuó su navegación sin novedad hasta el diez y seis del mismo, en que hallándose con San Martín de Larena le sobrevino viento fresco por el susudueste y mar crecida, por cuyo motivo se vio precisado a sostenerse en aquel punto a la capa toda la noche con el trinquete solo y tomados todos los risos, y al propio tiempo llevaba el designio de arribar a Santander, que era su primera escala y beneficiar en aquel puerto el cargador alguna parte pequeña de los frutos o artículos que traía. Al amanecer del día siguiente hizo diligencias de entrar, pero llegando a su embocadero advirtió una imposibilidad evidente tanto por el viento contrario como por la braveza del mar, sin poder regir vela alguna, ni sostenerla por ser muy fuerte el viento, y así le precisó dirigirse a este puerto con acuerdo de la parte representante del cargador, y con efecto, aunque con bastante riesgo, consiguió su entrada a cosa de las doce de la noche del dicho día de ayer...

Documento: Protesta, leg. 1.839, fol. 201
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 24 de septiembre, 1814
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Bermeo

En la villa de Castro-Urdiales (...) compareció el que aseguró llamarse Dn. José Antonio de Allica de la vecindad y cofradía de Mareantes de Bermeo y capitán del Quechemarín Español denominado Nuestra Señora del Carmen (...) dijo que con el mismo Buque, bien carenado, seco de quilla y cortado, habilitado

de lo necesario y cargado de fardería y otros efectos de lícito comercio salió de Lisboa con buen tiempo y con destino a la villa de Bilbao (...) sin novedad hasta el día veinte del mismo, en que a cosa de la una de la tarde sobre la boca de Luarca experimentó fuerte travesía con viento nornordeste y mar que ofendía hasta la perilla, obligándole a rizar las dos velas mayores sobre todas las andanas, y a las cuatro de la misma tarde se rompió la verga del trinquete, quedando enteramente desmantelados, en medio de cuyos apuros ocurría que el barco hacía diez y ocho pulgadas de agua por hora, y así han seguido su navegación su navegación hasta este puerto en que les ha sido forzoso arribar por no poder sufrir por más tiempo el pesado trabajo de toda la tripulación en dar a la bomba...

Documento: Protesta, leg. 1.839, fols. 150 y 151
Escribano: Romualdo Antonio Marínez
Fecha: 5 de agosto, 1815
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen:

En la villa y Puerto de Castro-Urdiales (...), compareció Dn. Juan de Basagosti vecino del lugar de Sopelana en el Señorío de Vizcaya y capitán del Quechemarín español denominado San Joaquín; y dijo que en este mismo buque, bien carenado, seco de quilla y costados, y habilitado de lo necesario con cargamento de sal, y destino a la ciudad y puerto de Santander, salió de Portugaleta a la una de la mañana del día de ayer con buen tiempo y viento favorable, y así continuó hasta el paralelo de este Puerto, en donde a hora de las nueve de la propia mañana saltó el viento al nornorueste, y aunque al principio continuó, fue creciendo por momentos en términos que le obligó a rizar las velas, y dentro de poco tiempo se observó haber salido el viento por el Oesnorueste tan fresco; que con la marejada que se levantó pasaban incesantemente los golpes de mar por encima de la cubierta, admitiendo por la bomba que el buque hacía alguna agua, sin embargo de lo cual y de que el viento entraba totalmente opuesto o contrario a la Navegación y rumbo que llevaba, trató de sostenerse sobre aquellas mares voltejando con la esperanza de que cambiase el viento o calmase luego atenta la estación de tiempo en que nos hallamos; pero al ver que se obstinaba sin ceder un punto de su fuerza y que eran las dos de la tarde; que el cargamento es peligroso a pocas aguas que pudieran entrar al buque, y evitar que le cogiese la noche con la misma contrariedad de viento fresco (...), entró en este puerto a las tres de la tarde...

Documento: Acuerdo Junta Sanidad, leg. 1.839
Escribano: Romualdo Antonio Martínez
Fecha: 5 de noviembre, 1815
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Nantes

Congregados en esta Sala consistorial de Castro Urdiales (...) los individuos que componen la Junta de Sanidad de este puerto, dijeron, que habiéndose presentado en su fondeadero a la parte de fuera de los muelles un Quechemarín con bandera blanca arrollada, se pasó a la vista, y haciendo presentar en su cubierta a la tripulación, resultó ser de nación Francesa, procedente del puerto de Nantes con cargamento de trigo destinado a Bayona del mismo Reino, y por declaración del Físico que: según el semblante de citada tripulación no traía contagio alguno, manifestó el capitán que toda ella se componía de tres hombres, como se advirtió por el Roll, y que uno de ellos, que era el muchacho de a bordo, se había muerto de frío y por falta de alimento, cuyo cadáver reconoció el facultativo, quien dijo, que podía ser

cierta la relación del capitán, por no tener señal de lo contrario. En vista de todo se acordó admitir a libre plática al mismo buque y tripulación, a calidad de que se reconozca el día de mañana el cargamento de trigo para determinar sobre su destino, respecto a ser un género susceptible de contagio en el caso de hallarse averiado, a que deben estar expuestos por haber padecido un temporal en su navegación, según relación del capitán y señales del propio buque, pues se veía con falta de todas las velas principales, destrozado el [aparejo](#) y sin [fogón](#)...

Documento: Expediente y ptesta, leg. 1.845
Escribano: Lucas Varanda Cortés
Fecha: 10 de noviembre, 1815
Motivo: Arribada forzosa y rescate
Barco: Quechemarín
Origen: Francia

Expediente formado en la Ayudantía militar de Guerra de marina de esta villa y puerto de Castro Urdiales con motivo de haberse hallado en la Mar, medio naufragando, el Quechemarín francés nombrado Los Dos Amigos, su capitán Felipe María Lebreton, con un hombre muerto y otros dos sumamente estropeados, de resultas del fuerte temporal que sufrieron.

El Señor Dn. José Marclino de Salazar, Alférez de navío de la Real Armada, Ayudante Militar de Guerra de Marina en esta villa de Castro Urdiales, su puerto y agregados (...), dijo: se le ha acabado de dar parte por los marineros pescadores de este notado Puerto, de que habiendo descubierto desde sus atalayas una embarcación a la parte del Norueste, como a una legua de distancia de tierra, y que no hacía maniobra alguna, salieron a su reconocimiento y avistaron ser un Quechemarín que se hallaba sin [velamen](#), destrozada toda la cubierta y obras muertas, medio rendido de [estribor](#), y con sólo dos hombres extremadamente estropeados, y sobre la cubierta otro muerto, y aunque a las vivas no pudieron entender por hablar solo el idioma francés, por señas les comprendieron les suplicaban les trajesen a este puerto. Que efectivamente, con las precauciones necesarias, han traído a remolque el referido quechemarín, y le han fondeado fuera de muelles. En cuya vista, mandaba y mandó, que para poder tomar las conducentes providencias de salvamento de los náufragos, buque y cargamento, se pase recado atento a los individuos de la Junta de Salud Pública de esta villa...

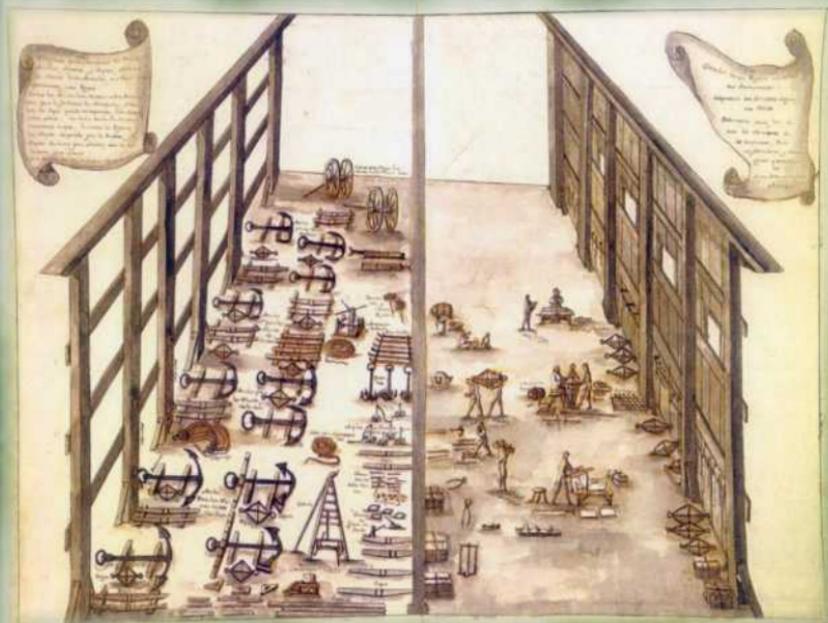
Testimonio. (...) parecieron (...) el que en su idioma francés afirmó llamarse Phelipe Marie Lebreton, ser natural de la villa de Sanso, Departamento de Morian (...), interrogado (...), dijo: Salió de capitán de su Quechemarín francés nombrado Los Dos Amigos del puerto de Nantes con cargamento de trigo en grano para conducir a Bayona, el día veinte y nueve de octubre último. Dijo que no sabe quienes fueron los cargadores de aquel grano y quien debía recibirlo en Bayona, como igualmente a quien pertenece la propiedad del buque. Dijo que en Nantes le cargó su buque el comerciante de aquella plaza Monseur Morison. Que este le dio el conocimiento a la orden, y previno que en Bayona se le presentaría con su orden el sujeto a quien debía realizar la entrega. Explica que con toda individualidad el resultado de su viaje y que le puso en el modo que se halló en la Mar, y especialmente cómo se llamaba el marinero muerto hallado a bordo y cuál fue la causa de haber perdido este la vida. Dijo que habiendo salido como deja dicho de la embocadura del río de Nantes el día veinte y nueve de octubre último, con vista de buen tiempo, viento bonancible y mar bella, siguió su viaje sin novedad, hasta que hallándose sobre la Isla de Lilgus a tres leguas de distancia de ella, en la noche del mismo viento y nueve al treinta, le cayó un [Huracán](#) que le arrebató la vela de Mesana, el tallaviento, la [gavia](#) y el foque pequeño y le sacó a la Mar afuera, sin que pudiera de modo alguno contener la furia del [Huracán](#), que les cayó improvisamente y dejó el buque sin poder arribar para tomar tierra. Que este [Huracán](#) le siguió hasta el dos del actual, aunque con algunas pequeñas suspensiones, sin haber podido descubrir de modo alguno la tierra, y en aquel día por desalijar en alguna parte el Quechemarín, lanzó a la Mar la ancla segunda con su [cable](#) y dos calabotes, y preparó el buque con un juego de velas viejas que llevaba a su bordo en la manera posible, y trató de maniobrar para si podía tomar la tierra de Francia o España. En tal disposición siguió su [derrota](#),

y a las ocho de la mañana del siguiente día tres descubrió la tierra que le pareció ser las montañas de San Sebastián. Procuró hacerse a la tierra que veía, y como el Quechemarín venía ladeado sobre [estribor](#) hasta cerca de los imbonales, como se le quedase calma, y la mar se alteró en extremo, tuvo necesidad de dejarse conducir de la ola que venía de la parte de afuera (...) y pasaba como antes había sucedido incesantemente por encima de la cubierta del Quechemarín. Todo el día tres estuvieron entregados a la voluntad de las olas que querían sumergir el quechemarín, estropearon al declarante y sus compañeros, y les perdieron todo su rancho, sufriendo en su noche mayores trabajos, de forma que contaban no salir de ella. En la mañana del cuatro les cayó un poco de viento por el Este, y con él, aunque la mar seguía grande, maniobró para tomar la tierra; y en tal disposición continuaba cuando a cosa de las once de la misma mañana, estando el que declara gobernando el timón, notó que el muchacho del barco, llamado Luis Canonet cayó muerto sobre la cubierta del Quechemarín. Esta desgracia y verse con sólo el otro marino Francisco Lorbol (...) le precisó a [arriar](#) las velas del Quechemarín, a echar a la agua su ancla mayor y a poner en el tope de su [palo](#) mayor una señal de socorro. Siguió en tal disposición todo el resto del citado día cuatro, sin que nadie se presentase a darle socorro, y en su noche largó el chicote de la ancla, recelándose de que no fuera causa de que el Quechemarín le fuera por ojo. La citada noche la pasó muy lastimosa procurando siempre que el buque no perdiera la tierra, y en la mañana de ayer cinco del que sigue, reconoció este puerto, y hallándose a una legua de distancia de él, a la parte del Noroeste, salieron en su socorro lanchas pescadoras de él, que viéndole en tan lamentable situación, le tomaron remolque, y condujeron a la Concha de este notado puerto, donde fue visitado de S. M., y después entrado dentro de los muelles de este notado puerto, en el que se halla el Quechemarín casi rendido...

Documento: Protesta, leg. 1.845, fol. 186
Escribano: Lucas Varanda Cortés
Fecha: 7 de diciembre, 1815
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Gijón

En la villa de Castro Urdiales (...), pareció el que afirmó llamarse Francisco Sánchez, vecino de Gijón y capitán del Quechemarín San Carlos (...), dijo: Que teniendo su Quechemarín en el debido estado, navegable, en el puerto de la villa de su vecindad, cargó en él habichuelas para conducir a la villa de Bilbao. Que con vista de haber tiempo, viento vendaval bonancible y mar bella, se hizo a la vela desde el expuesto puerto de Gijón a cosa de las cinco de la tarde de ayer, y vino siguiendo su viaje hasta la media noche, en que de repente le cayó un [Huracán](#) por el noroeste que le arrebató el [velamen](#) y todos los [palos](#) del buque con sólo el trinquete (...). La mar se alteró en tal extremo que sus olas de [popa](#) a [proba](#) y de [babor](#) a [estribor](#) pasaban incesantemente por encima de la cubierta del Quechemarín, arrebatando y llevando de ella el [fogón](#) y cuanto había, y por dos veces sacó a la mar a los marineros, que tuvieron la dicha de salvar sus vidas por cabeza del buque. En tan lamentable situación pasaron todo el resto de la citada noche, haciendo trabajar al Quechemarín lo posible para no perder la tierra, y en esta mañana, después de entrado bien el día, reconocieron a este puerto, y porque era el único asilo que les quedaba para no perecer, por continuar el [Huracán](#) en el mayor aumento, forzaron más el buque, y la marejada continua que recibía, hizo faltar la arcada y carga, y corrió toda a su parte de [estribor](#). Así medio anegados y perdidos de agua acaban de entrar en la dársena de este puerto con ayuda de las lanchas pescadoras de él, que han salido en su socorro...

Documento: Protesta, leg. 1.826, fols. 1 y 2
Escribano: Manuel Gil Urrutia
Fecha: 4 de enero, 1823
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Lugre
Origen: Bilbao



(Fuente: D. Marqués de la Victoria,
Mueso Naval, Madrid)

En la villa de Castro Urdiales (...), pareció el que expresó llamarse Dn. Juan de Macaurio de la matrícula de Bilbao y capitán del Lugre nombrado San José y Ánimas, surto en este puerto (...) dijo: Que a resultas de [arribada](#) al puerto de Gijón en Asturias el treinta de diciembre último (...), salió como a hora de las seis, con viento favorable para los de Santander y Bilbao, con el que navegó hasta los mares de Ribadesella por espacio de treinta horas, en cuya altura le sobrevino un temporal de S.S. con el que no pudo lograr rigiese vela ninguna el buque, causal que le precisó con beneplácito de los individuos a su comando navegar [a palo seco](#) hasta conseguir avistar el monte de Santoña, que se verificó en esta fecha a las ocho de su mañana. Conociendo pues que el barco no estaba en disposición de sostenerse en aquel paralelo, determinó arribar a este puerto y realizar su entrada en él con el auxilio de una lancha a las once de la misma, de donde piensa dirigirse al de Bilbao como más inmediato, siempre que no sobrevenga tiempo a propósito para el de Santander...

Documento: Protesta, leg. 1.847, fol. 69
Escribano: Lucas Varanda Cortés
Fecha: 23 de septiembre, 1823
Motivo: Arribada forzosa y refugio
Barco: Bergantín
Origen: Gorniz

En la villa de Castro - Urdiales (...), compareció el que afirmó llamarse Agustín de Saradiaga, ser vecino de Gorniz y capitán del Bergantín español la Juana Vitoria, surto en la Dársena de este puerto (...), dijo: Que teniendo su Bergantín en estado y provisto de todo lo necesario en la ría de Bilbao recibió varias cargas a su bordo de toneles de tabaco de hoja para conducir a Santander, y después con los correspondientes documentos bajó al fondeadero de Portugalete en espera de buen tiempo para pasar la barra, que en la mañana de ayer con viento terral, mar bella y apariencias de Nordeste, pasó la indicada barra de Portugalete, y siguió sin novedad su derrotero hasta la misma entrada del puerto de su destino, con algunas [bordadas](#) que se vio precisado a hacer por haberles alterado bastante, a donde llegó a cosa de la una de la tarde del día de ayer, pero fue tal su desgracia que el [Huracán](#) de viento vendaval y el haberse alterado la mar extraordinariamente le impidió entrar a dar fondo en el Sardinero, y por lo mismo y el haber notado que el buque hacía bastante agua por la bomba, a causa de haberle forzado demasadamente en los rumbos y haber pasado por encima de su cubierta crecidos golpes de mar, que le cruzaban de [popa](#) a proa, determinó con dictamen de los de su bordo venir a refugiarse a este puerto, como único auxilio que le quedaba para salvar sus vidas y haciendas, y puestos en facha y tomados los rizos, corrió entre golpes de mar, y logró llegar y [fondearse](#) al anochecer de dicho día de ayer...

Documento: Protesta, leg. 1.849, fols. 173 y 174
Escribano: Lucas Varanda Cortés
Fecha: 6 de noviembre, 1824
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Elanchobe

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció el que afirmó llamarse Dn. Manuel de Rentería, ser vecino de Elanchobe y capitán del Quechemarín San Juan Bautista, surto en la Dársena de este citado puerto y bajo juramento que voluntariamente hizo, Dijo: Que teniendo su buque en San Esteban de previa se le

mandó por el Ayudante Militar de Marina de él pasase a el puesto de Ribadesella a cargar maderamen para conducir de cuenta de la Real hacienda a Ferrol. Que habiendo tomado el [lastre](#) necesario salió de Pravia a el medio día del cuatro del corriente con viento bonancible por el Oeste y mar bella, y siguió su derrotero sin novedad, y le cayó la noche en la costa de Ribadesella y por traspasarla maniobró para mantenerse a la capa. Que a cosa de las once de expuesta noche repentinamente le cayó un fuerte [Huracán](#) por el Sudueste, tan sumamente recio que le arrebató la vela del trinquete, rindió el [palo](#) mayor y verga de aquel y rifó el foque chico, que a pesar de ello insistió en mantenerse; pero como el viento se arreció extremadamente y la mar se alteró en sumo grado, como que sus olas cruzaban de [popa](#) a proa sin cesar por encima del Quechemarín, tuvo necesidad de [arriar](#) toda la vela y dejarle a la dirección que le dieran las olas y el viento, y en tan lamentable situación corrió todo el resto de dicha noche, y en la mañana de ayer descubrió se hallaba con la costa de Santander a la distancia como de cuatro leguas de la tierra, y notó que el Quechemarín hacía lo menos doce pulgadas de agua en cada cuarto de hora y que se sacaba sin cesar por la bomba. Que habiéndole sido imposible, no solo el volver a Ribadesella, sino tampoco tomar puerto en dicha costa, se vio en la durísima necesidad de colocar una poca vela y con ella tomar el rumbo para este puerto como único auxilio que le quedaba para salvar sus vidas y haciendas, y entre golpes de mar llegó a su Concha a las tres de la tarde de dicho día de ayer, y alas cuatro con ayuda de lanchas pescadoras entró en su Dársena, donde ha notado que el Quechemarín hacía la misma agua que se sacaba sin cesar por la bomba...

Documento: Poder, leg. 1.848, fols. 86 y 87
Escribano: Lucas Varanda Cortés
Fecha: 1 de noviembre, 1832
Motivo: Naufragio y rescate
Barco:
Origen:

En la villa de Castro Urdiales (...), comparecieron Miguel de la Torre, Pedro de la Herrán, Eustaquio de Aqueche, Alejandro y Nicolás de la Cabeza, Mateo de Landeras, Antonio del Sel, Pablo García, Santiago y José de Ornoas, Francisco y Juan Bautista de la Helguera, José Lasacasibar, José Antonio de la Brena, Carlos Helguero, Ermógenes del Cerro, Miguel de Peñarredonda, Francisco Colina, Manuel Cortés, Agustín de Mandoliniz y Teodoro del Acebal, todos vecinos de este puerto, Dijeron: Que el día doce de julio de este año como tales patrones, por si y a nombre de sus respectivas tripulaciones, otorgaron poder especial a favor de Dn. Francisco Antonio de Larrinaga, vecino de la ciudad de Santander, para que a su nombre solicitara ante el Señor Comandante Militar de marina de este Tercio y Provincia los derechos que les correspondían y sus trabajos, con motivo del hallazgo en la Mar de un buque naufragado el día veinte y seis de abril de este citado año...

Documento: Protesta, leg. 1.850, fols. 7 y 8
Escribano: Lucas Varanda Cortés
Fecha: 15 de enero, 1835
Motivo: viaje transoceánico y arribada forzosa
Barco: Goleta
Origen: Plencia

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció el que dijo llamarse Don Juan de Urrutia, vecino de la villa de Plencia capitán de la Goleta española nombrada Peñón del cormesi, surta en la Dársena de este referido puerto (...), dijo: Que (...) en la bahía de Puerto Rico recibió (...) azúcar para conducir a la ciudad de Santander. Que provisto de los documentos necesarios, y a cosa de vista de buen tiempo, viento



bonancible y mar bella salió de Puerto Rico el día veinte de noviembre del año último, y siguió sin novedad particular su derrotero, hasta que el día veinte y siete (...) le cayó repentinamente un [huracán](#) de viento por el N.N.O., tan terriblemente fuerte (...) que no podían arreglar el [aparejo](#) por los grandes chubascos y golpes de mar que continuamente pasaban de [popa](#) a proa por encima de la cubierta de la goleta, sin poder esta ser maniobrada, ni hacer diligencia alguna hasta a cosa de las seis de la tarde de citado día veinte y siete en que pudo arreglar y hacer la maniobra. Que enseguida mandó tocar y sondear las bombas, y se halló con que la goleta tenía veinte y seis pulgadas de agua dentro que hizo sacar inmediatamente por dicha bomba, y a las seis y media de dicha tarde le cayó la noche con malos aires. La pasó en estado lamentable y la mañana del citado día veinte y ocho le amaneció con mal semblante, fuertes golpes de mar y dando todas las horas a las bombas. Entrado ya el citado día veinte y ocho pudo regir la Goleta a pesar del mucho oleaje del N., y con diferentes sucesos y contratiempos, aunque no muy notables, continuó su derrotero desde el día veinte y nueve del mismo noviembre hasta el diez y ocho de diciembre último, en que estando en calma con malos celajes le cayó a las dos de su tarde otro [huracán](#) por segundo cuadrante, que fue preciso [arriar](#) todas las mayores con todas las fajas, y fue tan fuerte el [huracán](#) que a las cinco de la misma tarde no pudo regir la goleta con ninguna vela por la mucha mar y que la solas pasaban por encima de su cubierta, y viento por el S.E.. Le anocheció con malos carices, y pasó la noche en un estado lamentable. Le amaneció el siguiente día algo más disipado, y a las doce de él pudo arreglar el punto donde se hallaba, y advirtió mucho agua dentro de la Goleta que hizo sacar incesantemente por las bombas. Siguió en su maniobra y derrotero hasta el día veinte y tres del mismo diciembre en que le cayó otro [huracán](#) de viento fresco por el primer cuadrante y mucho oleaje del N. y E. con malos carices del dicho cuadrante y fuertes aguaceros. Le anocheció con cielos y horizontes cerrados, el mismo viento fresco y malos carices, y pasó lamentablemente la noche; a las siete de la mañana del día siguiente tuvo que mandar aferrar el [velacho](#) y tomar todas las fajas a las mayores. A las ocho de la misma mañana le cayó tanto viento y mar que tuvo que [capear](#) por lo mucho que trabajaba la goleta y mucha más agua que de ella salía por las bombas y porque sin cesar se arreciaba cada vez más y la mar pasaba sin cesar por encima de la cubierta de la goleta, que no podía resistir vela alguna y parecía que sin remedio se abría y las dos bombas no podían echar fuera toda el agua que dentro se metía. A las dos de la tarde del siguiente día una terrible ráfaga de viento arrifó la mayor, y mandó [largar](#) el trinquete por no poder seguir en [popa](#). A las cinco y media de la misma tarde pudo lograr poner la mayor después que la reformó como pudo, a fin de pasar la noche más seguro que con el trinquete. Le cayó la noche con malos semblantes, la mar más alterada y el viento más recio, y a las seis de ella una ráfaga le echó abajo la verga mayor, y fue tan mala su situación que pasó dicha noche con el mayor riesgo de perecer. El siguiente día amaneció algo más despejado, y mandó [largar](#) las latinas, y al medio día arregló su punto de navegación, y estando en calma le cayó otra singladura mucho más fuerte que las anteriores del primer cuadrante, que le siguió toda la citada tarde, y le anocheció con cielos tordos cerrados y con malos carices, y a las doce de la noche le cayó un chubasco de viento tan fuerte que tuvo que arrisar con tres fajas de rizos a las mayores, y así siguió todo el resto de dicha noche en un estado lamentable, y le amaneció el día siguiente en los mismos términos de mucho viento y mar y terribles chubascos que ofendían a la Goleta que no podía regir vela alguna y los golpes de mar pasaban de [borda](#) a [borda](#) por encima de su cubierta. Siguió lamentablemente su viaje, y el veinte y ocho a las diez de su mañana avistó la tierra, y a las once reconoció ser la Isla de Santa maría, y el siguiente día experimentó otro temporal de viento y mar cuyas olas cruzaban por encima de la cubierta de la Goleta que tenía tomados todos los rizos, y a las dos de la tarde demarcó las Islas Hormigas, y así continuó todo el resto de dicha tarde y su noche creídos todos que quedaban sumergidos en la mar, habiendo seguido los restantes días con los fatales contratiempos, que por menor resultan de su diario de navegación. En el día de ayer logró reconocer el puerto de Luarca, y al punto dispuso venir costeano a tomar el puerto de su destino, y a las siete y media de su mañana demarcó la boca del puerto de Ribadesella, y a las cuatro de la tarde dio fondo dentro de la bahía de Santander, y no permitiéndole la marea y fuerza del viento entrar más adentro, permaneció en dicho sitio hasta las doce de dicho día de ayer, y como los golpes de mar que venían de la barra le ofendían tanto, tuvo que ponerse a la vela, y media hora después por falta de auxilio de Santander y forzarle tanto el barco de vela que le llevó toda la obra muerta de [estribor](#) toda la visajería de la cubierta, un calabrote nuevo con todo lo demás que había sobre aquella, dispuso, con parecer de los de su bordo, hacerse a la mar, respecto la imposibilidad de tomar Santander, y en efecto al montar el Cabo de Quejo se le rifó el [velacho](#) y el foque que tenía arrisado, y en cuanto logró montar dicho [cabo](#) tuvo que ponerse a la capa con la mayor sobre todos los rizos con viento por el cuarto cuadrante. Amaneció este día con cielos y horizontes cerrados, viento derecho del cuarto cuadrante, y a las ocho y media de esta mañana avistó tierra y reconoció ser el Monte de Santoña, demarcado el rumbo 04S0 del compás distancia doce millas, de cuyo punto determinó, con acuerdo de su tripulación, venir de [arribada](#) a este puerto como único asilo que le quedaba de salvar sus vidas y hacienda, lo que ejecutó con auxilio del práctico y lanchas de pesca a las doce de este día...

Documento: Expediente, leg. 1.851
Escribano: Lucas Varanda Cortés
Fecha: 13 de enero, 1840
Motivo: Naufragio
Barco: Quechemarín
Origen:

Expediente formado en la Ayudantía Militar de Marina de esta Villa y puerto de Castro Urdiales con motivo de haber naufragado en las peñas del lado del Sur de este citado puerto la noche del día doce de enero de mil Ochocientos y cuarenta el Quechemarín Español nombrado el Joven Joaquín al mando de su capitán Dn. Manuel Echevarría.

(AUTO DE OFICIO) El Sr. D. José Marcelino de Salazar Caballero de la Real y militar Orden de San Hermenegildo, capitán de fragata de la Armada Nacional y Ayudante Militar de Guerra de Marina de esta villa y puerto de Castro Urdiales y sus agregados, asistido de su asesor el licenciado D. Miguel Santos de Talledo (...), dijo: Que a cosa de las cinco y media poco más o menos de la mañana de este día trece de enero de mil Ochocientos y cuarenta se le dio parte verbal por el cabo celador del Puerto Miguel de la Torre de que sobre las peñas de la parte del Sur se hallaba un buque, y de que las personas de a bordo clamaban por auxilio. En cuya vista dispuso que inmediatamente saliera el mismo [cabo](#) con dos lanchas tripuladas en forma a recoger las personas que se hallasen en él. Que todo se hizo así, y como al amanecer regresaron las lanchas, trayendo consigo la tripulación, dos mujeres, cuatro niños y otros cuatro pasajeros, que era la gente que traía el buque, a excepción de una joven de quien sin embargo de las más vivas diligencias no les fue posible salvar. Inmediatamente dispuso el mismo Sr. Ayudante volviesen las mismas lanchas con un [anclote](#) y calabrote a haber si podían sacar a flote el barco; y siendo esto imposible por hallarse abierto y en términos de arrojar efectos, trataron de recoger los que pudieron y les permitió la fuerza del viento y mar, continuando esta operación hasta que se verifique el todo posible...

(DECLARACIÓN DEL CAPITÁN) En la villa de Castro Urdiales (...), de que se trata. Dn. Manuel de Echevarría, que se halla encamado, se le tomó juramento (...). Que en efecto teniendo su buque pronto y habilitado de todo lo necesario para navegar en el puerto de Santander, cuyo buque español se nombra el Joven Joaquín propio de D. Francisco de la Bega y D. Joaquín Maza y otros salió con destino a Bilbao y cargamento de aguardiente, azúcares, cacao, barrilitos de Málaga y ajuares de casa del mismo D. Joaquín Mazas, los aguardientes propios de D. Victoriano Arzaola, y las cajas de azúcares a D. Romualdo Avizllano, el cacao también de este, dos cuarterolas de aguardiente de caña y veinte barriles de Málaga de la propiedad del que declara, salió de aquella Bahía a las ocho y media de la mañana del día once del corriente remolcado con una lancha, todo con vista de buen tiempo, viento bonancible y mar bella; y siguió su viaje con los acontecimientos que resultan de la protesta de mar que hizo a las dos de la tarde del mismo día trece del corriente mes ante mi el Escribano de Marina, habiendo sido su detrimento en las peñas de la costa del Sur de este puerto a las cuatro de la mañana del propio día trece, y consistió este en que voltejeando hasta las tres de la mañana con viento sur, que cada vez se aumentaba más, dio [avante](#), con acuerdo de su tripulación, para conseguir la entrada, y sobreviniendo un fuerte viento le faltaron las [escotas](#) del trinquete. En este caso tuvo la precaución de [arriar](#) la [escota](#) de la mayor, la driza del pico y [aguantar](#) la [escota](#) del foque por [barlovento](#) para que se franquease el buque por redondo, y resistiéndolo el viento, no queriendo obedecer el timón, dio sobre las peñas a la citada hora de las cuatro de la mañana, y al momento despachó su bote tripulado a este puerto pidiendo socorro, y en efecto fueron dos lanchas que recogieron con bastante riesgo a el que declara, su mujer Da. Juana Bautista Goya, a la consorte de D. Joaquín Mazas Da. Balbina de la Torre, a sus cuatro hijos, a los marineros de su tripulación, Juan Bautista Zurbano, Manuel de Cobeta, Juan Bautista Rentería y los pasajeros Juan Bautista de Lanaga, Francisco Tenovesty, Cayetano Alvariga y Juan Bautista Barinaga, y no pudieron salvar a la sirvienta de la Da. Balbina, y a todos los trajeron a tierra...



Bergantín - Goleta



Goleta

Documento: Poder, leg. 1.875, fols. 57 y 58
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 30 de marzo, 1842
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Bilbao

El Señor Don Juan María de Ybarra, vecino y del comercio de Bilbao, como socio y en representación de la Casa titulada Ybarra, Abur y Compañía, residente en la actualidad en esta villa de Castro Urdiales, ante mi el infrascrito escribano(...), dijo: Que a consecuencia de haberse declarado por peritos judicialmente inservible el Quechemarín nombrado Pepita que cargado de trigo y otros efectos por la Casa de Comercio de la que es socio y representación según va manifestado, que se halla de [arribada forzosa](#) en este puerto, y a fin de hacer las reclamaciones, por esta razón y por ser poseedor de dos pólizas de gruesa aventura a cargo del capitán de dicho buque Don Juan Bautista Ynchaurtutu, otorga: Que da su poder...

Documento: Protesta, leg. 1.877, fol. 248
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 5 de diciembre, 1845
Motivo: Arribada y daños en el puerto
Barco: Goleta
Origen: Bilbao

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció Dn. Matías de Alderis capitán de la goleta nombrada la Sevillana de la matricula de Bilbao (...), dijo: Que con el mismo buque bien carenado, seco de quilla y costado, y habilitado de lo necesario y con su correspondiente tripulación, con cargamento de aceite y otros efectos, salió de Sevilla y San Lucar de Barrameda con destino a Bilbao el día trece de noviembre último. Que el treinta del mismo se presentó a la vista de este puerto de Castro Urdiales y recibió a bordo al piloto práctico de la Barra de Bilbao Antonio de Ormaechea; y teniendo el viento contrario, y pareciéndole conveniente no pasar la noche en el mar por estar inmediato a la barra, determinó entrar de [arribada](#) en este dicho puerto, como así lo verificó con acuerdo de dicho práctico y demás de a bordo, en el mismo día treinta (...). Que en los días dos, tres y cuatro y el de hoy con motivo del temporal que ha reinado con mucha mar y resaca que entraba en el puerto, sufrió golpes por el fondo y costado contra el muelle. Que por esta razón todos los días se daba a la bomba, sin que se advirtiese cosa alguna hasta la tarde de ayer cuatro del corriente al hacer la misma operación, se vio que salía por precitada bomba aceite...

Documento: Protesta. Leg. 1.877, fols. 19 y 20
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 23 de diciembre, 1846
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Plencia

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció el que afirmó llamarse D. Juan Bautista Ygartua capitán del Quechemarín nombrado María Sinforosa de la matrícula de Plencia (...), dijo: Que teniendo su buque preparado en la Bahía de la Coruña recibió a su bordo cargamento de harinas, sardina y otros efectos, con destino a Santander y Bilbao. Que con vista de buen tiempo hizo su salida a las ocho de la mañana del día veinte del corriente con viento al SSO bonancible, siguiendo sin novedad en todo aquel día, habiéndole anochecido a la boca de Bilbao con viento por el S.O., y continuó así toda la noche y día siguiente veinte y uno hasta las diez de la noche en que por haber afrescado viento del O. mandó tomar un [rizo](#) a las velas. Que aumentándose más el viento se vio en la precisión de tomar tres a la mayor; pero siguiendo este en aumento les forzó a [arriar](#) el trinquete y correr con la mayor con todos los rizos. Que a las tres de la mañana, siendo el viento tan fuerte y la mar soberbia, que sus olas pasaban de [popa](#) a proa por encima de la cubierta del Quechemarín, poniéndole en grande apuro, y a las tres era el tiempo tan tempestuoso y tan continuos los golpes de mar que dejaron al buque casi entre dos aguas, rompiéndose la obra muerta; y en tan lamentable situación con acuerdo de la tripulación, viendo el estado crítico en que se encontraban, determinó, para aliviar al buque, arrojar a el agua y se arrojó una cadena de sesenta brazas de larga y ocho o nueve líneas de grueso, de sesenta a setenta sacos de harina, dos barriles de agua y un foque de ochenta brazas que fue arrastrado por el mar, y así bien diez y ocho tablas, que también se arrojaron, corriendo así entre continuos golpes de mar (...). Que no quedándoles otro recurso mas que ver si conseguían tomar este puerto para salvarse, se acordó el dirigirse a él, lo que lograron llegando a las once de la mañana de ayer, dando fondo en su Concha, de la que auxiliado de dos lanchas bien tripuladas entró en el puerto, fatigados todos los individuos de la tripulación por efecto de los trabajos sufridos en la navegación, entre lo que no fue menos el de tener que andar continuamente a la bomba...

Documento: Protesta, leg. 1.877, fol. 1
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 16 de marzo, 1846
Motivo: Arribada
Barco: Bergantín
Origen: Bilbao

En la villa de Castro – Urdiales (...) compareció el que expresó llamarse D. Juan Bautista de Mendialisua y ser capitán del Bergantín Español nombrado Joven Emiliano de la matrícula de Bilbao, quien (...) declara: Que el treinta de enero último salió de San Lucar de Barrameda con cargamento de pipería de aceite de oliva, tabaco y otros efectos para los puertos de la Coruña, este puerto de Castro – Urdiales y el de Bilbao. Que en la navegación hasta llegar al primer puerto tuvo malos tiempos, que le obligaron a hacer la conducente protesta en dicho puerto de la Coruña el diez y nueve de febrero último (...). Que el día siete del corriente con buena mar y viento favorable salió a las once y media de la tarde habiendo rondado el viento al cuarto cuadrante con chubascos de agua, mucho viento y mar gruesa se vio en la precisión de mandar tomar los rizos a cada [gavia](#) y aferrar el foque. Que en tan lamentable situación siguió hasta las tres de referida tarde, y viendo que el barco iba bastante forzado de vela dispuso aferrar la redonda, y dando a las bombas se advirtió salía el agua mezclada con bastante aceite. Que así en tal estado siguió su [derrota](#) hasta las seis y media de la tarde en que saltó el viento al primer cuadrante con chubascos y mucha mar; habiendo continuado así hasta las dos de la tarde del día siguiente ocho, en que por haber abonanzado la mar y viento mandó [largar](#) un [rizo](#) en cada [gavia](#) y después siguió largando el resto del [aparejo](#) sin más novedad que el haber dado a las bombas continuamente y haber advertido que cada vez salía más aceite; habiendo sucedido lo mismo todos los días hasta la llegada a este puerto, que se verificó a las dos y media de esta misma tarde..



Documento: Protesta, leg. 1.877, fols. 2 y 3
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 19 de marzo, 1846
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Castropol

En la villa de Castro – Urdiales (...) compareció el que expresó llamarse D. Saturnino Mendez y ser capitán del Quechemarín Español nombrado Nuestra Señora del Carmen de la matrícula de Castro Pol, surto en la Dársena de este puerto, quien (...) declaró: Que teniendo dicho buque perfectamente carenado, sano de quilla y costados y provisto de todo lo preciso para poder navegar a uso de buen marinero en el puerto de Villa – García, recibió a su bordo un cargamento de maíz y alubia para exportar a la ciudad de Santander. Que con vista de buen tiempo y mar bella dio a la vela el día tres del corriente mes a las seis de la mañana. Que con viento al Sudueste siguió sin novedad hasta las once del referido día, en que refrescó el viento tanto que le obligó a tomar a las velas dos rizos; y viendo la fortaleza del tiempo y mal cariz que presentaba, se refugió en el puerto de Santa Eugenia, donde permaneció hasta el catorce del propio mes, en cuyo día y a las doce de su mañana, viendo el tiempo de buen aspecto, dio a la vela con viento al Norueste, y logró desembocar la Ría a las cuatro de su tarde con viento al Norte, siguiendo así vuelta al Oeste; navegando sin novedad hasta el día diez y seis en que amaneció cargados los horizontes (...), y continuó su viaje gobernando al Lesnordeste con todo [aparejo](#) largo y mar bella. Que a las ocho de su mañana cambió el viento al Oes Sudueste y siguió sin novedad hasta las doce del mismo día en que el viento refrescó, anocheció con los horizontes cargados y habiendo demarcado la Estaca de Bares al Sudueste, y la Ría de Vivero al Sud, haciendo rumbo de Lesueste viento Oeste. Que a las once de la noche cargó el viento tan fuerte que le dejó con el trinquete solo sobre una faja de rizos habiéndose alterado en gran manera la mar. Que a las cuatro de la mañana del día diez y siete por ser tan brava la mar y viento se vio en la precisión de tomar otra faja al trinquete. Amaneció con los horizontes cargados con fuertes chubascos y mar muy gruesa del Norte. A las diez reconoció el Cabo de Peñas demarcando Este al Sudueste; y visto que no había mareas por lo que no le era fácil coger el puerto de Gijón y que a mayor abundamiento el tiempo se cargaba cada vez más, arrió el trinquete, y corrió todo el día con la [trinquetilla](#), dando [popa](#) a los mares, y ser estos tan bravos que sus olas pasaban de [popa](#) a proa por encima de la cubierta del Quechemarín. Anocheció demarcando el monte Carralde al Oes Sudueste. Que a las siete de dicha noche del propio día viendo que tanto el mar como el viento iba en aumento determinó con parecer de los de su bordo [arriar](#) por la [popa](#) un calabrote con su [anclote](#) y [botalón](#) a fin de no correr tanto, los mares eran tan fuertes que incesantemente entraban por la [popa](#) a bordo, habiendo apagado la luz de la [bitácora](#) dos veces, llenando la cámara de agua, y así corriendo toda la noche en el mayor conflicto y expuesto con su tripulación a ser víctima por tan furioso temporal, quedando sin foque ni [trinquetilla](#). Que a las dos de la mañana del día diez y ocho mandó recoger el calabrote, que se metió con trabajo a bordo bastante estropeado. A las cinco dio vista a la farola de Santander demorando al Sueste. Que a las seis de dicha mañana mandó izar el trinquete con cuatro fajas con el objeto de tomar aquel puerto; y al llegar a la boca era el viento tan fuerte y la mar tan gruesa, que no le fue posible conseguir su fin, por lo que con acuerdo de la tripulación determinó dirigirse a este puerto de Castro – Urdiales a donde y arrollado entre el viento y mar dio fondo en la Concha, y con el auxilio de una lancha y [espía](#) logró entrar en su Dársena a las tres y media de la tarde del día de ayer...

Documento: Protesta, leg. 1.877, fols. 42 y 43.
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 22 de mayo, 1846
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Quechemarín
Origen: Castropol

En la villa de Castro – Urdiales (...) compareció el que expresó llamarse D. José Blanco Casariego y ser capitán del Quechemarín Español nombrado el Desengaño de matrícula de Castro Pol, surto en la Dársena de este puerto, (...) declara que teniendo su buque en perfecto estado y provisto de todo lo necesario para poder navegar en la Bahía de Cádiz, recibió a su bordo un contingente de sal para exportar a la ciudad de San Sebastián. Que con buen tiempo y mar bella dio a la vela de dicho puerto de Cádiz la mañana del diez y siete de abril último. Que con el mismo buen tiempo siguió sin novedad hasta el día veinte y ocho del mismo abril, que hallándose en la latitud norte cuarenta grados cincuenta y un minutos, y longitud cuatro con cuarenta y ocho al oeste del meridiano de Cádiz entró el viento al Nordeste con fuertes chubascos que le obligó a estar capeando con el tallaviento en todos los rizos. Que a las cuatro horas del capeo con el viento fuerte que reinaba y las mares gruesas le era imposible al buque el sufrir más capeo, por lo que determinó con acuerdo del piloto dar [popa](#) a las mares con solo la [gavia](#) risada en el [palo](#) mayor, siguiendo corriendo hasta la latitud de treinta y ocho grados cuarenta y tres minutos y longitud cuatro con cincuenta y dos al Oeste. Que en esta disposición siguió hasta el primero del corriente en que abonanzó en algún tanto el viento. Que habiéndose dispuesto el dar a la bomba se reconoció salía alguna de ella. Que en los días que han seguido siempre ha tenido calmas y travesías no permitiéndole hacer viaje ligero. Que ayer a las diez de la mañana reconocieron el monte de Santoña con viento fresco al Oeste. Que se dispuso a demorar en esta agua por tener tiempo para el destino. Que en vista de esto, y que el viento cada vez arreciaba más haciéndose la mar gruesa, observándose también mal celaje, dispuso con acuerdo del piloto y tripulación arribar a este puerto, a cuya Concha llegó y con el auxilio de dos lanchas bien tripuladas a las cuatro y media de la tarde de ayer logró entrar en la Dársena donde se encuentra...

Documento: Protesta, leg. 1.877, fol. 62.
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 9 de agosto, 1846
Motivo: Accidente y arribada
Barco: Balandra
Origen: Noruega

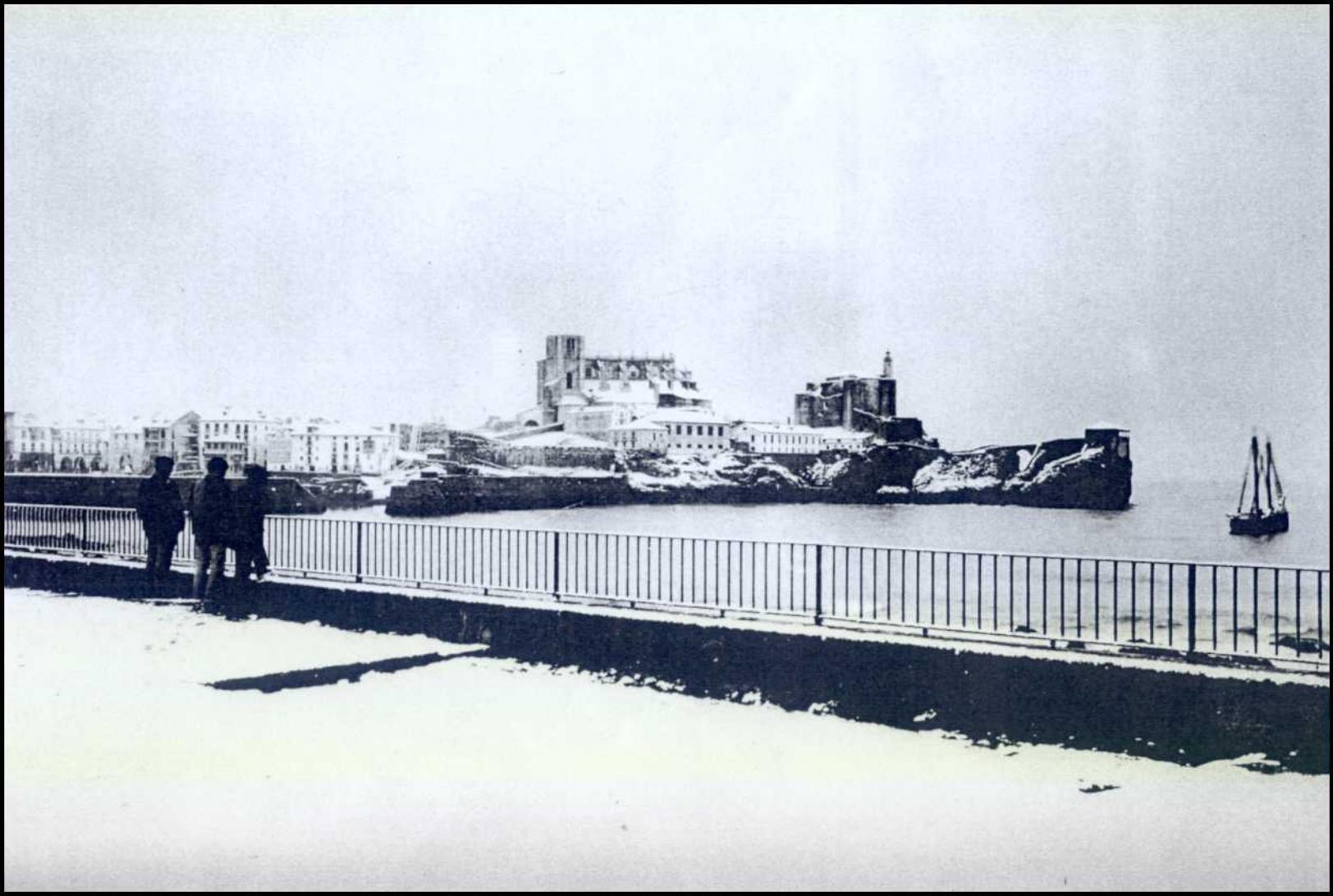
En la villa de Castro – Urdiales (...) compareció el que expresó llamarse Jorge Fernando Bedalar y ser capitán de la balandra norueguesa llamada Oscar, el que por no hablar el idioma Español, en el Inglés por medio del Vicecónsul de esta nación en este puerto D. Manuel H. De Ocharan intérprete (...), dijo: Que salió de Aalesund el cinco de junio último con cargamento de trescientos sesenta barriles de raba para el puerto de Castro – Urdiales. Que a consecuencia de los malos tiempos que sufrió en los primeros días de su navegación y también el haber tropezado la balandra la noche del diez y siete del mismo mes con un cuerpo extraño como si fuese algún buque naufragado, al siguiente diez y ocho se hizo una abertura el barco de su mando que el agua saltó sobre cubierta, y dando a las bombas, y con muchísimo trabajo pudo conseguir arribar al puerto de Portsmouth el veinte y tres del propio mes, haciendo en el mismo la conducente protesta (...). Que repuesta la balandra de la [avería](#) se hizo a la vela de Portsmouth el veinte y nueve de julio último habiendo llegado a este puerto de Castro – Urdiales la tarde de ayer ocho...

Documento: Protesta, leg. 1.877, fols. 92 y 93
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 16 de octubre, 1846
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Goleta
Origen: Noruega

En la villa de Castro – Urdiales compareció el que expresó llamarse Jonás M. Jonasen y ser capitán de la Goleta nombrada Diez y siete de Mayo, de la nación norueguesa (...), dijo: Que (...) declara que salió del puerto de Christiansen el siete de septiembre último con cargamento de tres mil ochocientos cincuenta box de bacalao con destino al norte de España y Gijón para recibir ordenes de su definitivo. Que navegó con tiempo bonancible hasta el veinte y cuatro de dicho mes en que hallándose a los cincuenta y tres grados Norte y doce al Oeste del meridiano de Grenvich le cayó tiempo fuerte con bastante viento al Oesnorueste y mar gruesa, que pasaba de [popa](#) a proa por encima de la cubierta de la Goleta; que habiéndose dado a la bomba, se advirtió que el buque hacía bastante agua. Que abonanzando el tiempo en parte continuó su navegación hasta que el nueve del corriente mes llegó a la vista de Gijón, en cuya concha, fuera del puerto, fondeó interin aguardaba contestación del consignatario D. Joaquín Sánchez Andrade a una esquila que le puso por lancha, preguntándole si debería o no entrar en el puerto. Que el dicho señor Sánchez Andrade dispuso siguiese a Bilbao, y el diez del mismo octubre corriente sobre las doce del medio día levó anclas y echó su viaje con vientos del cuarto cuadrante, recios y la mar inquieta hasta el catorce último, recaló en esta agua, y a las diez de la mañana recibió a bordo como a tres leguas de tierra de la Punta del Rebanal al práctico de barra Antonio Ormaechea, a fin de dirigirle a Bilbao. Que a consecuencia del mal semblante que se presentaba, y a cosa de las seis de la noche saltó el viento fuerte al Norueste con mucha mar en disposición de aparejar solamente con las velas de cuchillo, cruzando aquella por encima de cubierta. Que en este estado pasó toda la noche hasta las cuatro de la mañana del día de ayer quince, en que por haber abonanzado algún tanto el tiempo, con dictamen del práctico trató de ver si podía verificar su entrada en Bilbao; pero habiendo saltado el viento al Sur y ser el semblante malo, era imposible acometer la barra, por lo que, por determinación del mismo práctico y viendo además que la mar crecía, determinó entrar en este puerto para asegurar el buque con su cargamento, lo que verificó a la una y media de la tarde, auxiliado de una lancha tripulada con veinte hombres...

Documento: Protesta, leg. 1.877, fols. 11 y 12
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 28 de noviembre, 1846
Motivo: Arribada forzosa y accidente en la entrada de la Dársena
Barco: Bergantín Goleta
Origen: Puerto Rico

En la villa de Castro – Urdiales (...) compareció el que expresó llamarse Dn. José Artaza capitán del Bergantín Goleta Español nombrado Josefina de la matrícula de Puerto Rico, surto en la Dársena de este dicho puerto; (...) declara: Que estando con el dicho buque en la bahía de Santander provisto de todo lo necesario, recibió en su bordo un cargamento de harinas con destino a Puerto Rico. Que el veinte y seis del corriente determinó hacer su salida para emprender el viaje, para lo que a las siete de su mañana se dio principio a levar anclas con asistencia de práctico en calma, cuya operación concluyó a las nueve y media, a esta hora le largó todo [aparejo](#) con [ventolina](#) al Sud, y en este estado siguió franqueándose con ayuda de una lancha por remolque. Que a las doce horas se llamó el viento al S.O. fresco y continuo en vuelta del cuarto cuadrante. A las dos se vio en vuelta del segundo, viendo la [bordada](#) a sotavento del puerto afrescando cada vez más el viento con chubascos y aguas, en términos. Que a las siete horas de su tarde se vio en la precisión de quedar con la vela mayor y [velacho](#) sobre las dos fajas, con trinquete y [trinquetilla](#), que así pasó hasta las nueve en que obligó a cargar el trinquete, pasando el resto de la noche en esta conformidad. Que el veinte y siete amaneció con mal semblante, estando bastante a sotavento; y viéndose en mala posición se hizo Junta de Oficiales y tripulación, y en ella se resolvió arribar a este puerto, para lo que largó todo el [aparejo](#), siguiendo en demanda del Monte de Santoña a donde llegó a medio día, y continuando el rumbo proyectado, a las tres horas de la tarde de este día arribó a la Concha de este puerto, donde se le embarcó práctico del mismo, y a las cuatro, ayudado de dos lanchas bien tripuladas y además con el auxilio de los muelles trató de hacer su entrada en la Dársena de este puerto; y hallándose en la embocadura de los dos muelles y a consecuencia de una ráfaga de viento del S.O. faltó una de las [espías](#) dadas a mano de los muelles, echando con este motivo el buque al opuesto, por lo que recibió varios golpes en el costado de [estribor](#), entrando enseguida en la Dársena. Y con acontecimiento, considerando el mal fondo o suelo donde se encuentra el buque sin embargo de ser el mejor del puerto, se



recela pueda tener [avería](#) el cargamento, puesto que habiendo dado a las bombas se nota media pulgada de agua...

Documento: Protesta, leg. 1.877, fols. 13 y 14
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 23 de diciembre, 1846
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: La Coruña

En la villa de Castro – Urdiales (...) compareció el que afirmó llamarse D. Juan Mariano de Oñate y ser capitán del quechemarín nombrado Correo de la Coruña de la matrícula de la misma, en la Dársena de este puerto de Castro – Urdiales (...), dijo: Que teniendo dicho buque en la bahía de dicha ciudad de la Coruña, preparado con todo lo necesario para navegar, recibió a su bordo carga de habichuela, tabla y otros efectos con destino a Bilbao. Que a las diez y media de la mañana del día veinte del corriente salió de dicho puerto con viento favorable y todo [aparejo](#) largo, habiéndole anochecido a distancia de tres millas de la punta de Estaca con viento S.O., continuando toda la noche, haciendo el rumbo del E.S.S. del compás sin ninguna novedad. Que amaneció el veinte y uno con la punta del Cabo de Peñas y a distancia de cinco millas, continuando el rumbo con el viento del O.S.O. flojo, habiéndole anochecido con la boca de Ribadesella a distancia de doce millas sin ninguna novedad. A las siete principió a refrescar el viento por el O.S.O. y mandó recoger la [gavia](#) y el cataldo; a las once y media se oscurecieron los horizontes, aumentándose wl viento por el O., en cuyo acto se aferró el [baticulo](#) y foque y tomando dos fajas de rizos a las dos velas principales, haciendo mucho mar del O.. A la una y media de la noche del veinte y dos cargó el viento más fuerte, por lo que obligó a que recogiese las dos velas principales, dejando el buque sólo con la [trinquetilla](#) para correr en [popa](#) a fin de evitar de que los golpes de mar no le ofendiesen tanto, y viendo que estos aumentaban, relanzando el buque por una y otra parte, se dio una [gavia](#) al [palo](#) trinquete para que no ofendiesen tanto los golpes de mar, que a cada momento entraban a bordo, por lo que y habiendo dado a la bomba se advirtió hacía bastante agua. Que a las cuatro se arrió la [gavia](#) y se dio el tallaviento sobre todos los rizos a fin de [capear](#); a las cinco estando en el capeo se encajó un golpe tan fuerte de mar en el buque anegándole de agua y desfondado todo el tallaviento, que fue cerriado, lo que le obligó a correr en [popa](#) con solo la [trinquetilla](#). Que a las seis la rifó el viento, quedando el buque [a palo seco](#), continuando en esta disposición entre el viento borrascoso y golpes de mar, y con aumento del agua en la bomba. Que a las siete y media se reconoció la punta de Queja, y encontrándose en tan lamentable situación con acuerdo de la tripulación se trató de coger este puerto por no tener marea para seguir a el de Bilbao y no poder resistir el viento tan fuerte. Que a las diez y media del mismo día de ayer consiguió [fondear](#) en la Concha con la ancla de cadenas, puesto que dos lanchas de auxilio no podían remolcar el buque al puerto. A las doce faltó la cadena y les obligó a [fondear](#) con la principal, en cuyo estado y viéndose expuesto a dar a la costa, pidió al puerto todos los auxilios para salvarse, lo que lograron con tres lanchas que le trajeron al muelles, ayudado de tres [espías](#), entrando en la Dársena de este puerto a las cuatro y media de la tarde...

Documento: Protestas, leg. 1.877, fols. 15 y 16
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 23 de diciembre, 1846
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Bilbao

En la villa de Castro - Urdiales (...) compareció el que afirmó llamarse D. José Jardon y ser capitán del Quechemarín nombrado Dalfin de la matrícula de Bilbao surto en la Dársena de este puerto (...), dijo: Que teniendo el buque bien carenado con lo demás necesario en la ciudad de Santander recibió a su bordo cargamento de harina, azúcar y otros efectos para el puerto de la Coruña y Ferrol. Que el diez y nueve del corriente mes con apariencia de buen tiempo y viento del S.E. de acuerdo con la tripulación hizo su salida a las cuatro de la tarde sobre bordos; que a las cuatro y media estaba franqueando de punta viento al S.E. poco (...) a [estribor](#), anocheciendo con horizontes despejados, que en tal estado pasó aquella noche sin novedad, amaneciendo con celajes sueltos del N.E. siguiendo el rumbo al N.O. muchos barcos a la vista; que seguían el mismo rumbo navegando S-S.O., mar llana y rumbo al N.O. continuando la navegación sin que ocurriese cosa particular hasta las dos y media de la tarde del día veinte y uno en que se fue llamando el viento al O. y a las tres y media se demarcó el Cabo de lastres al S.O. a distancia de cuatro millas. A las cuatro el tiempo se fue achubascando, y por tal circunstancia y la de afrescar el viento se vio en la necesidad de tomar un ris a toda vela a cosa de las cinco y cuarto. Que anocheció con celaje del O. y a las siete por haber arreciado el viento se tomaron tres rizos a la mayor y trinquete, aferrando el foque; que a las nueve por aumentarse el viento se arrió la mayor, poniéndose el barco a la capa con solo el trinquete. Que con esta situación y respecto a arreciar cada vez más y más el viento del O. y más gruesa del N.O. con fuertes chubascos, determinó con acuerdo de la tripulación a las diez y media siendo el viento tan tempestuoso, y la mar tan soberbia que pasaba de [popa](#) a proa por encima de la cubierta del Quechemarín se vio en la necesidad de [arriar](#) el trinquete, corriendo con sólo la [trinquetilla](#). Que en tan lamentable situación sobre las dos y media le cayó un fuerte chubasco, y un golpe de mar puso el buque en zozobra, y visto que no hacía por volver a ponerse a la vía, con acuerdo de la tripulación se resolvió arrojar, como así se verificó, la cadena de setenta y cinco brazas, un [cable](#) de sesenta, dos quintales de cinco y media pulgadas, y otras cuatro, cuatro [estachas](#) de cáñamo de dos y media, una vela de cataldo y cajas de velas, seis [motones](#) y [cuadernales](#), un calabrote de [espía](#) de ciento veinte brazas, un [anclo](#), el [fogón](#) y ollas de cocina, dos cuarterolas de aguada y dos barriles, dos baldes y verga de [gavia](#), consiguiendo de este modo salvar sus vidas y cargamento, volviendo el barco a la vía, y corriendo así hasta las cuatro y media en que un fuerte golpe de mar rompió el camestache, visto lo cual se acudió con toda presteza a tapanlo con un cobertor, ropa y una [gavia](#), y lograron por este medio el que no entrase la agua que confundiese el buque; que siendo tan continuos los golpes de mar y tan grandes, vino uno que rompió la lancha y la destrincó de su sitio, arrojándola a la banda, con los calzos y gaviote siguieron todo el resto de la noche entre fuertes chubascos y golpes de mar. Que amaneció con cielos chubascados y viento fuerte al rumbo del S.E. habiendo avistado el mote de Santoña a las diez y media y siguieron en demanda de él logrando ponerse paralelo a él a las doce, sin dejar de dar a las bombas por advertirse hacia bastante agua; y viendo que sólo podían salvar sus vidas y cargamento cogiendo este puerto de Castro - Urdiales, siguió el rumbo de él con el trinquete en todos los rizos, habiendo logrado llegar a su Concha a cosa de las cuatro de la tarde del día de ayer, y con la ayuda de dos lanchas bien tripuladas y consiguió su entrada en la Dársena, donde se encuentra...

Documento: Protestas, leg. 1.877, fols. 17 y 18
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 23 de diciembre, 1846
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Quechemarín
Origen: Tapia

En la villa de Castro - Urdiales (...), compareció el que expresó llamarse D. Rosendo Campoamor y ser capitán del Quechemarín nombrado Balbino de la matrícula de Tapia, surto en la Dársena de este puerto de Castro - Urdiales, (...) dijo que teniendo su buque preparado en la bahía de Santander recibió a su bordo un cargamento de azúcar, cacao y otros efectos con destino a Ribadeo. Que con vista de buen tiempo salió el diez y nueve del corriente a las tres y media de su tarde y a las cinco se encontraba ya fuera de puntas, reinando el viento al S. haciendo rumbo del Norueste, siguiendo así toda la noche con el [aparejo](#) largo. Que el veinte amaneció con el horizonte claro y viento a la tierra, rumbo del O.N.O.,

continuando todo el día y noche sin novedad. Que amanecido el veinte y uno con los horizontes afrescados y semblante del N.O. con viento al O. prosiguió su [derrota](#) hasta las once de la noche en que se llamó el viento tan fuerte al O.N.O. que le obligó a [arriar](#) todo el [aparejo](#), quedándose con sólo la [trinquetilla](#), siendo ya la mar bastante gruesa. Que a las doce determinó izar un poco el trinquete, arriando la [trinquetilla](#), lo que verificó; pero a las doce y media era el viento tan fuerte y la mar tan brava, que sus golpes cruzaban por la cubierta del Quechemarín, poniendo el buque en zozobra y visto que no podía estar este gobernar, resolvió con acuerdo de la tripulación para aligerarle en algún tanto arrojar a el Mar tres perchas, una ancla de peso de dos quintales y medio, un calabrote de sesenta brazas de largo y cinco pulgadas de grueso, un foque de cataldo, un encerado, la [chupeta](#), una [estacha](#) de cáñamo con sesenta brazas de largo y dos y medio de grueso, seis [palos](#) de guayacán, tres barriles de la aguada, un [botalón](#) de respeto, dos grilletes de la cadena de treinta brazas de largo y de grueso ocho líneas, y aligerado con esto el barco en algún tanto, siguió gobernando al E.S.E. , avistando a las cinco y media la farola de Santander, y era tan fuerte el viento y la mar tan gruesa que no le dejó seguir en demanda de ella y si del Cabo de Quejo. Que amaneció con el viento por el N.O. muy fuerte y mar grande como la noche anterior cruzando sin cesar las olas por encima de la cubierta del Quechemarín. Que a las nueve y media había rebasado el Cabo de Quejo entre chubascos, por lo que viéndose en situación tan peligrosa, y que sólo le quedaba el recurso de tomar este puerto para salvar sus vidas, buque y cargamento hizo todos los esfuerzos con acuerdo de la tripulación para conseguir este puerto, lo que entre golpes de mar y viento borrascoso, dando fondo en la Concha a la hora de medio día, y a las tres con marea y auxiliado del remolque de una lancha bien tripulada entró en la dársena, donde se encuentra con la tripulación fatigada por el fuerte temporal sufrido y el trabajo continuo de dar a la bomba por la que salía agua abundante...

Documento: Protesta, leg. 1.876, fols. 12 y 13
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 26 de enero, 1847
Motivo: Arribada forzosa y accidente
Barco: Lugre
Origen: Bilbao

En la villa de Castro Urdiales (...) compareció el que expresó llamarse Don Manuel de Omar y ser capitán del Lugre español nombrado San Juan de la matrícula de Bilbao (...), declaró: Que hallándose su buque bien provisto de todo lo necesario y cargado de harinas y trigo con destino al puerto de Barcelona, salió de Santander el día diez y nueve del corriente con práctico que largó a las ocho sin la menor novedad, siguiendo del mismo modo aquella noche con calma dando vista a las Islas de San Martín. El día veinte principió la singladura también con calma a la vista de tierra y de varios buques, el cielo claro, el horizonte con algunos nubarrones (...) cayéndole la noche sobre el Cabo Mayor. Que anocheció con [ventolina](#) a la vista de tierra como la de varios buques sin novedad en la cingladura, la que dio principio el día veintiuno con viento favorable, el cielo y el horizonte claros y bastante mar de leva. Que le anocheció en los mismos términos y le amaneció a vista de Cabo de Peña a corta distancia con [ventolina](#), mar de leva y descubriendo varios buques. Que a las once se mudó el viento al S.O. con cariz de arreciar, continuando en tal estado. El veintidós se empezó la cingladura con las dos velas mayores y la [trinquetilla](#) en vista de la tierra y de varios buques, pero con cielo y horizonte de mal cariz por el tercer cuadrante; el viento iba a más, el mar se engruesó mucho del N.O. y a las cinco de la tarde arreciando el uno y engruesándose el otro sobre manera, a [popa](#) y con el trinquete sobre todos los rizos fue forzoso arribar por la boqueta de Ribadeo en latitud cuarenta y tres grados y cuarenta minutos y longitud de seis grados y cincuenta y cinco minutos del Meridiano de Grenviche, anocheciendo con relámpagos que siguieron toda la noche y con mucho viento del N.O. , anocheciendo con cariz de ventar y se divisaron algunos buques. Que este día veintitrés principió la maniobra con la mayor, trinquete y [trinquetilla](#) sobre todos los rizos en la boqueta del Monte de lastres, esperando allí a la marea para entrar en Ribadesella de [arribada](#); pero no pudo conseguirse porque se quedó calma; que enseguida vino el viento al S.E. con cielo y horizonte de mal cariz por el tercero y cuarto cuadrante, la mar muy pueca del E. , anocheciéndole a vista de tierra con aspecto de ventar por el tercer cuadrante y siguiendo los relámpagos del N.O. Que a las ocho de la mañana del veinticuatro estaba paralelo con Cabo de Peñas a dos millas de distancia a la vista de algunos buques, el cielo y horizonte de muy mal cariz, las nubes del O.E. y a las once fue tan recio el viento que



***Cay y muelle de Santa Ana,
dando amparo a la Concha de Castro Urdiales***

el barco quedó como en zozobra por espacio de seis o siete minutos, y hubo necesidad de ponerse a [popa](#) sin vela; llegó a la vista de Cabo de Peña con los rizos en todas las mayores, aguardando aquella noche para a fuerza de vela ver si podía tomar el puerto de Ribadesella en la marea del día siguiente; y hallándose a la boqueta de Lastres a las ocho de la mañana del veinticinco se quedó calma, luego vino un poco de viento al S. E. y el buque se puso con proa al N.E. Que en este día se dio principio a la singladura sobre el boquete de Villaviciosa con viento al S.E. Que a las cinco y media de la tarde cargó de repente una virazón, por lo que fue preciso ponerse a la capa con la mayor sobre todos los rizos en el paralelo de San Lorenzo y toda la noche se navegó con sola la [trinquetilla](#) y con el objeto de tomar al día siguiente el primer puerto que fuera posible para salvar las vidas, el cargamento y el buque, porque no había otro recurso, habiendo amanecido sobre Santander, cuyo puerto fue imposible tomar por ser muy recio el viento del O.S.O. , y dirigiéndose a los del E. llegó al Cabo de Quejo, habiéndose disminuido el viento considerablemente. Que después se hizo al S.E. en las aguas de Oriñón, de modo que hasta las tres de la tarde del día de ayer no pudo dar fondo en la Concha de este puerto, quedose casi en calma, y en su socorro salieron de él dos lanchas tripuladas, se aferraron las velas y habiéndose dispuesto entrar en el puerto, se metió el [botalón](#) de foque y caza [escota](#), se echaron dos calabrotes a las cabezas de los muelles Norte y Sur y halando a tierra, remolcado el barco por una lancha por la proa y otro por la aleta de [popa](#) con cuatro hombres de las mismas lanchas a bordo del Lugre, que estando este a distancia como de veinticinco brazas de la boca del muelle, varios golpes de mar sumamente grandes, le aconcharon en las peñas del Sur y entre estas vino a encallar. Que en poco rato empezó a hacer agua en grandísima cantidad y quedó imposibilitado el buque de continuar hacia adentro, con tal motivo se abrieron las [escotillas](#) y se empezó a descargar, lo que se hizo en parte de las harinas, hasta que se observó que el agua venía a la escotilla, por lo que se determinó clavarla, se echó otro [cable](#) al muelle del N. , se desembargaron las velas, se embarcaron las lanchas que acudieron, así como el resto de los [cables](#) y anclas; habiendo permanecido en el lugar hasta que el agua estaba sobre cubierta; y siendo imposible continuar más allí sin perecer, se vino a tierra con toda su tripulación...

Documento: Protesta, leg. 1.876, fols. 42 y 43
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 1 de octubre, 1847
Motivo: Arribada
Barco: Bergantín Goleta
Origen: Gijón

En la villa de Castro-Urdiales (...), compareció el que expresó llamarse Don Matías de Lejariegui y ser capitán del bergantín goleta español nombrado Fania de Cantabria de la provincia de Gijón (...), declaró: Que salió del puerto de Aalesund el día veinte y cinco de agosto último con cargamento de bacalao con destino al puerto de Castro-Urdiales a la consignación de Dn. Manuel Francos y compañía. Que en la navegación que hizo hasta el diez y siete de septiembre último, sufrió temporales fuertes que le obligaron a arribar al puerto de Plimouth en donde formalizó el correspondiente documento con motivo de esta [arribada](#), permaneciendo hasta el veinte y tres, en que salió a las cinco de su tarde para continuar su viaje, en el que no tuvo novedad hasta el veinte y seis que arreciando el viento del N.E. , mar picada del S. y gruesa del E. hizo que se arriasen las olas (...), anocheciendo con el cielo y horizontes cerrados de niebla, y el viento en aumento por la misma parte, con la mar cada vez más picada del primero, segundo y cuarto cuadrante que hacía trabajar mucho al barco por todas partes en disposición que no se dejaba la bomba de la mano por la mucha agua que salía de ella, que a las nueve se aferró el [juanete](#) y el foque, arriándose el [velacho](#) y tomando una faja de rizos a la mayor se pasó la noche sin otra novedad, aunque siguiendo el viento y la mar. Amaneció cielo y horizonte claros, viento fresco por el E. cuarto S.E., mares muy grandes por los cuatro cuadrantes, hasta que a las ocho de la mañana del veinte y siete (que) calmó en algo tanto el viento y mar, y advirtieron que la bomba ya no hacía agua, habiendo largado todo [aparejo](#) a las once del propio día siendo viento fresco por el E.S.E. y mar picada de S. que ofendía bastante el barco por la proa, con cuya novedad dieron a la bomba y advirtieron que hacía agua, (sin más novedad) amaneció el veinte y ocho con cielo y horizontes claros, viento fresco por el S.S.E. y mar picada del S. y gruesa del E., habiendo aflojado a las ocho y parándose en algún tanto el agua de la bomba, sin que ocurriese otra novedad más que el haber avistado tierra a las cuatro de la tarde del mismo día, que no

podieron reconocer por la densa niebla que había en tierra. Anocheció cielo y horizonte claros por el primer y segundo cuadrante, mar bella y calma, habiendo reconocido a las siete y media la luz del Cabo Mayor y demarcó al S.E. cuarto al S. la distancia de quince millas, pasando la noche sin otra ocurrencia. Que así continuaron su [derrota](#) hasta las ocho de la mañana de hoy en que dio fondo en la Concha de este puerto en siete brazas de agua, y a las once y media después de haber pasado la Sanidad y llenarse los requisitos que están prevenidos y para semejantes casos, entró en el puerto remolcado de una lancha, donde se encuentra amarrado y asegurado...

Documento: Protesta, leg. 1.876, fol. 2
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 8 de marzo, 1848
Motivo: Arribada
Barco: Lanchón
Origen: Bilbao

En la villa de Castro-Urdiales (...), compareció el que expresó llamarse Juan de Argacha y ser patrón del lanchón Español nombrado Carmen de la matrícula de Bilbao (...) declaró: Que hallándose su buque sin novedad cargado de azúcar, aguardiente y otros efectos con destino a este puerto y Bilbao, salió de el de Santander a las ocho de la mañana del día de ayer siete con viento de Loeste y al llegar con Cabo Quintros saltó al Norueste el viento con la mar bastante grande, y varios golpes entraron a bordo del lanchón, siguiendo corriendo el tiempo hasta que entró en este puerto a la una y media de la tarde del mismo día siete, y considerando que el cargamento haya podido experimentar alguna [avería](#) por efecto del agua...

Documento: Protesta, leg. 1.876, fol. 3
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 22 de marzo, 1848
Motivo: Arribada
Barco: Quechemarín
Origen: Mundaca

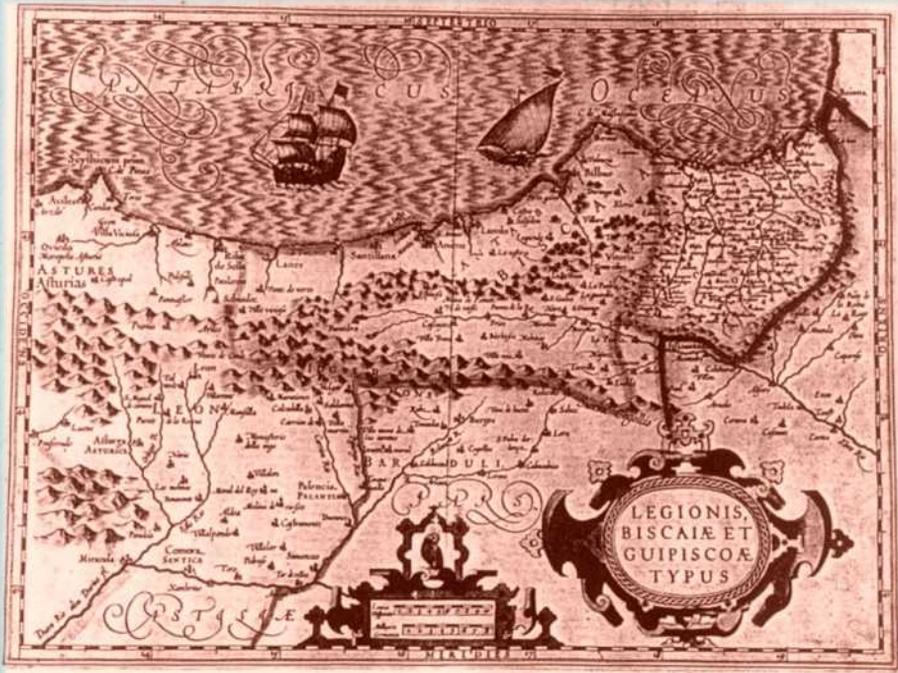
En la villa de Castro-Urdiales, compareció el que expresó llamarse Dn. Manuel Antonio Bengoechea del alistamiento de Mar de Mundaca, y ser capitán del Quechemarín Español nombrado Suerte (...) declaró: Que hallándose con su buque bien preparado, tomó en la bahía de Santander cargamento de azúcar con destino a Gijón. Que a las cinco de la mañana del día veinte del corriente levó anclas y salió de dicho puerto de Santander con viento terral y después navegó con viento del Nordeste flojo hasta las cuatro de la tarde. Que hallándose a esta hora al paralelo con San Vicente de la Barquera, saltó el viento al Loeste el que habiendo arreciado mucho y con bastante mar, se puso a la capa subsistiendo en esta maniobra hasta la una de la mañana del día de ayer veinte y uno, en que viendo que la [trinquetilla](#) se la rifó del todo el viento, y que este cada vez iba en aumento y también la mar, que varios golpes de ella se encajaron a bordo y por otra parte habiendo observado que el Buque hacía agua que salía al dar a l bomba, determinó [virar](#) y dar [popa](#) a la mar, que siendo ya tan grande y el viento tan fuerte se vio precisado a correr [a palo seco](#) hasta el Cabo de Quejo. Que habiendo abonanzado algún tanto después de haber recibido varios golpes de mar en esta travesía, dio la vela necesaria y navegó hasta las tres de la tarde en que dio fondo en la Concha de este puerto y con el auxilio de una lancha entró en la Dársena donde se encuentra seguro...

Documento: Protesta, leg. 1.876, fol. 4
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 30 de marzo, 1848
Motivo: Accidente en el Peñón de Santa Ana
Barco: Bergantín
Origen: Bilbao

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció el que dijo llamarse Dn. Nicomedes de Santulavi y ser capitán del Bergantín Español nombrado Tritón de Bilbao y de su alistamiento (...), declara: Que el nueve del corriente salió de Sevilla con dicho buque cargado de sal y veinte pipas de vinagre, estas con destino a este puerto y aquella para Bilbao. Que el veintiocho a las cuatro de la tarde se presentó en la Concha de este puerto donde dio fondo sin novedad alguna, teniendo a bordo al práctico de barra Jacinto Buaurrazaga que recibió el veintisiete a las seis de su tarde. Que el propio veintiocho descargó quince pipas de las veintidós y el resto al siguiente día veintinueve. Que en el día de hoy treinta a fin de continuar su destino a Bilbao, empezó a levar acilas a las cinco de su mañana con viento al sueste fresco; y al tiempo de ponerse en marcha el Buque con las velas de [trinquetilla](#) y [velacho](#) saltó el viento más al Este y recio que hizo aconchar al Buque hacia el peñón de Santa Ana; y, sin embargo de los esfuerzos que se hicieron tanto por la tripulación como por las lanchas pescadoras que acudieron a dar auxilio, no se pudo evitar el que se rompiese el botaló de foque contra dicho Peñón y el [timón](#) con las peñas inmediatas de fondo, por cuyo motivo y para reparar esta [avería](#) entró remolcado en la Dársena de este puerto donde se encuentra...

Documento: Protesta, leg. 1.876, fol. 5
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 18 de abril, 1848
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Lancha
Origen: San Julián de Musques

En la villa de Castro-Urdiales (...), compareció Dn. Joaquín Peñuñuri de la numeración de mar de San Julián de Musques y Patrón de la lancha nombrada Adela, y bajo de juramento que voluntariamente hizo, declaró: Que de la Fábrica de Ferro titulada la Merced situada en el Valle de Guriezo, tomó a su bordo cargamento de aquel artículo con destino a Bilbao a la consignación de los señores Ybarra, Mier y compañía. Que a las tres de la mañana de este día emprendió viaje saliendo de la ría de Oriñón con viento terral flojo, habiéndose quedado calma después de estar fuera de la barra haciendo rumbo al Este. Que a las diez y media con la mar algo picada saltó el viento al Sur estando paralelo con la Punta de Rebanal y a distancia de tierra como legua y media. Que arreciando cada vez más el viento y la mar engruesándose, no le quedaba otro recurso que procurar arribar a este puerto por medio de [bordadas](#); que en varias de estas, las fogatas del viento eran tan fuertes que no le dejaban regir vela, conoció el peligro en que se encontraba; pues viendo que la gente de la tripulación se encontraba rendida por efecto del trabajo de las maniobras y de achicar la agua entrada en la lancha, hizo señal con la bandera para ver si alguna lancha pescadora podía auxiliarle, pero no pudiendo conseguirlo porque las mismas lanchas pescadoras se hallaban también apuradas con el viento y conociendo de que su embarcación se encontraba en inminente peligro pues el viento y la mar la dejó sin gobierno, determinó para aligerarla en algún tanto, echar alguna parte del cargamento al agua, así verificó de cinco paquetes de fierro. Que en este estado le vino a bordo la lancha trainera destinada a la persecución del contrabando en aguas, cuyo patrón le dio dos hombres que recibió a bordo con cuyo auxilio y con el viento que aflojó, pudo conseguir entrar y con el viento que aflojó, pudo conseguir entrar en este, y esto a las tres y media de esta tarde...



Documento: Protestas, leg. 1.876, fol. 6
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 18 de abril, 1848
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Lancha
Origen: Castro Urdiales

En la villa y puerto de Castro-Urdiales (...), compareció don Manuel Corino de la numeración de mar de él y patrón de la lancha nombrada Eugenia (...), manifestó: Que con un cargamento de fierro elaborado en la fábrica de Guriezo nombrada la Merced, con destino a Bilbao a la consignación de los señores Ybarra, Mier y compañía, salió a las tres de la mañana de este día de la barra de Oriñón con tiempo calmoso. Que a las ocho y media estando a la distancia de legua y media de la Punta de Rebanal, le dio el viento flojo por el Norte, que duró hasta las diez y media que saltó al Sur con picazón de mar. Que aumentándose uno y otro cada vez más, maniobró con el objeto de coger este puerto, pero a las doce poco más o menos, era tan grande la mar y el viento tan fuerte, que no dejaba regir la vela de la lancha que por estar sin cubierta entraban los golpes de mar continuamente. Que conociéndose en situación tan lamentable, pidió socorro a una de las lanchas pescadoras que venía a rendir la [bordada](#) inmediato a él, y habiendo suplicado a su patrón recibiese alguna parte de la carga para salvarla toda, y la lancha no accedió a ello, manifestándole que había bastante peligro y que lo único que podría hacer era recibir al compareciente y demás tripulantes para conducirlos al puerto en salvación. Que no teniendo por conveniente admitir esta oferta sin que antes agotase todos los medios posibles con el fin de salvar la lancha y la mayor parte del cargamento, no tuvo otro recurso que valerse del último, cual fue el demandar echar al agua por tres ocasiones alguna parte del cargamento; y en este estado y aligerada la lancha en algún tanto, y temiendo también la suerte de que el viento saltase al vendaval, consiguió con su favor entrar en este puerto hace un cuarto de hora...

Documento: Protesta, leg. 1.876, fol. 1
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 11 de julio, 1848
Motivo: Arribada
Barco: Balandra
Origen: Noruega

En la villa de Castro-Urdiales (...), compareció el que expresó llamarse Jens C. Hül y ser capitán de la Balandra norueguesa llamada Denilille Olivia, el cual por no hablar el idioma Español, en el Inglés por medio del piloto de [derrotas](#) de la Carrera de América don Pablo de Larrinaga buscado de intérprete (...) dijo: Que (...) salió del puerto de Aalesun el día diez y seis de junio último con cargamento de raba, ballena y bacalao con destino al Norte de España. Que a consecuencia de los fuertes vientos y grandes mares que ha sufrido en la navegación y haber observado en la mar que al dar a la bomba salía agua por ella, se presume haya podido recibir alguna [avería](#) el cargamento, cuyas sospechas se aumentaron en el día de ayer en que presentándose en la concha de este puerto a la una de la tarde, y después de haber dado fondo, mandó dar a la bomba por la que seguía saliendo agua. Que seguidamente y precedida la visita de Sanidad, con ayuda de una lancha bien tripulada, entró en la Dársena de este puerto en el que se encuentra...

Documento: Protesta, leg. 1.876, fols. 8 y 9
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 12 de septiembre, 1848
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Bergantín Goleta
Origen: Santander

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció el que expresó llamarse Don José Antonio Zobaran y ser capitán del Bergantín Goleta Español “Faina de Cantabria” de la matrícula de Santander, (...) declaró: Que estando con su buque bien preparado en Sevilla, recibió cargamento de aceite y otros efectos con destino a Ferrerías. Que el trece de agosto último emprendió su viaje, saliendo de San Lucar de Barrameda a las cuatro y cuarto de la mañana con el práctico de barra que se desembarcó a las ocho y cuarto, habiendo salido afuera con viento al Oeste en compañía de otros barcos, siguiendo sin novedad hasta el quince en que afrescando el viento por el Norte y haciéndose la mar grande determinó con acuerdo de la tripulación [fondear](#) en Sagres a las doce de la noche en compañía de otros tres barcos, en donde permanecieron hasta el veinte, sufriendo en estos días las consecuencias del viento fuerte del Norte y más grande, que el veinte y uno levaron anclas para hacer viaje con el [aparejo](#) largo y la mar más aquietada, pero a las ocho y media se llamó el viento al N.N.E. fresco, aumentándose cada vez más, viéndose precisado aferrar el [juanete](#) y tomar un [rizo](#) al [velacho](#) y a la mayor. Que haciéndose la mar grande aguantó la noche que fue bastante penosa, , que amanecido el veintidós con el tiempo cargándose cada vez más y mal semblante, pasó este día mucho trabajo; y habiendo mandado dar a la bomba, se observó que por ella salía, aceite; y como el cargador le dio por vía de precaución dos pipas vacías por si ocurría algún derrame en el aceite, se recogió lo mejor posible lo que despedía la bomba, y envasaron en una de las pipas vacías. Que después de pasar una noche bastante penosa, amaneció el veintitrés sin aflojar nada el tiempo, y a las cuatro y media de la mañana con acuerdo del piloto y demás tripulantes volvió al fondeadero de Segres en donde encontró diez y ocho buques fondeados, obligados también por el tiempo. Que abonanzó en algún tanto el tiempo, el veintiséis dio vela a las doce del día en compañía de otros barcos, con viento al Norte bonancible siguiendo sin otra novedad que la de continuando la bomba a menudo, y recogiendo la aceite que desfondó echándolo lo mejor posible en las pipas vacías. Que continuó el viaje y haciendo diferentes maniobras en los días sucesivos por la variación de vientos hasta el diez del corriente, en que empezó a cargar otra vez el tiempo para la noche, amaneciendo el once arreciando cada vez más el viento, obligándole a (...) quedarse con poca vela, y como la mar se iba haciendo grande con acuerdo de la tripulación, trató de entrar en Santoña lo que no pudo conseguir, y temiendo que la noche le cogiese a sotavento y siendo tan fuerte la fogata del viento al Oeste, tomó la determinación con el parecer de la tripulación de arribar a este puerto de Castro-Urdiales, en donde entró a las tres y media de la tarde del día de ayer, con el socorro de dos lanchas mayores de pesca bien tripuladas...

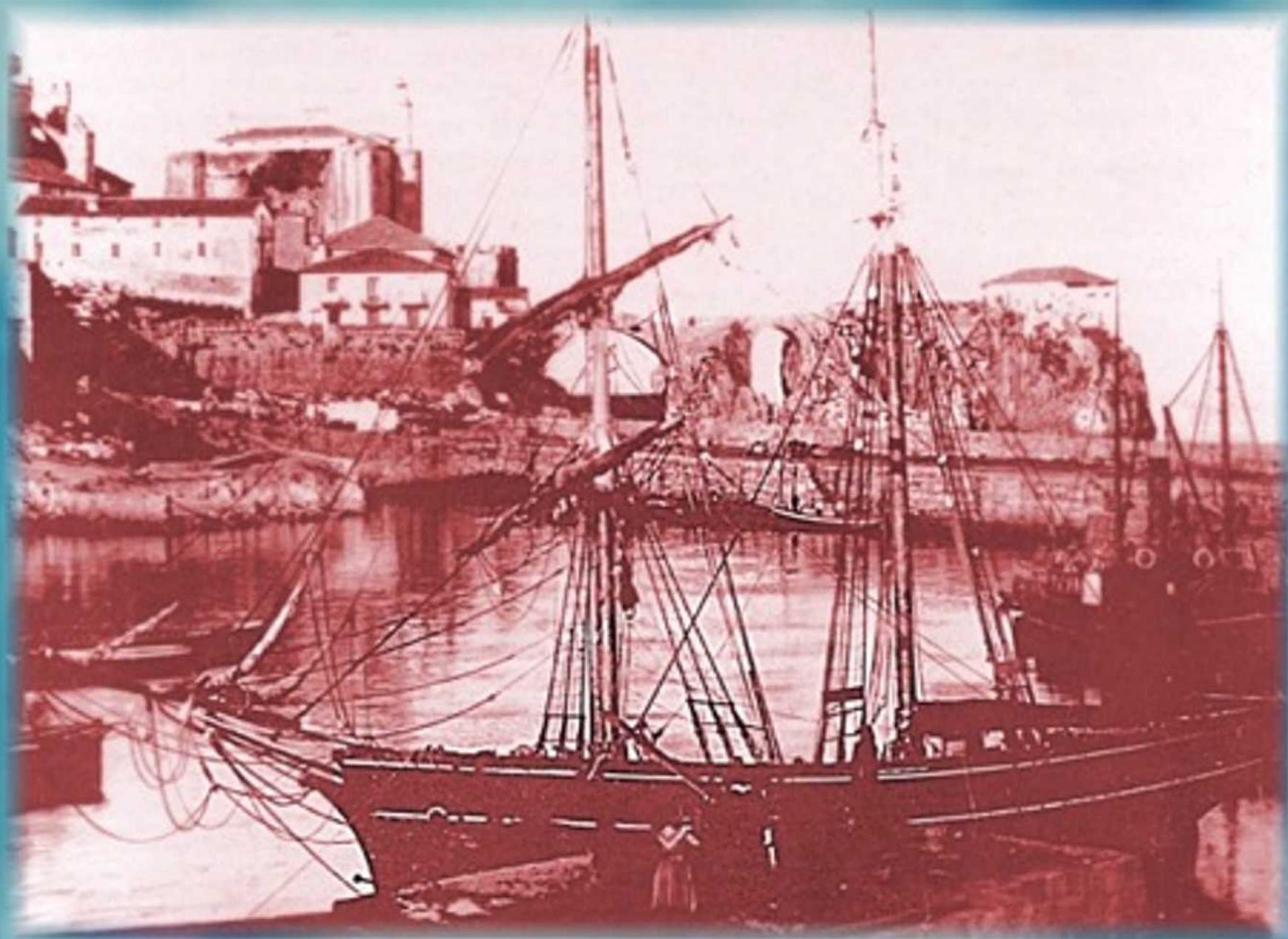
Documento: Reclamación, leg. 1.879
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 30 de septiembre, 1848
Motivo: Reclamación por hallazgo
Barco:
Origen:

Sr. Ayudante de Marina y Capitán de este puerto de Castro-Urdiales y distrito del mismo

Dn. José Miñor, Dn. Nicolás Calera, Dn. Fermín Mar, Dn. Felipe Vital, Dn. Felipe Quintana, Dn. Fermín Brena, Dn. Roque del Barrio, Dn. Martín Aedo, Dn. José Mar, Dn. Pelayo Portillo, Dn. Nicolás Baquiola y Dn. Francisco Gutiérrez, vecino de esta Villa y maestros y patronos de lanchas pescadoras de este puerto, hacemos presente a V. Con el debido respeto: Que hace algunos meses hallamos en alta mar nueve tosas o perchas de pino, tres pipas de vino francés, una de Jerez y otra de sidra, las que conducimos a remolque a este puerto, con los trabajos y exposición consiguientes a una travesía de muchas leguas y con los perjuicios que sufrimos en nuestros intereses, abandonando, como tuvimos que hacerlo, el ejercicio de la pesca en que nos ejercitamos. V. en cumplimiento de sus deberes instruyó el expediente del caso en averiguación de los dueños de los efectos hallados, pero según tenemos noticias ninguna luz han arrojado sobre el particular las diligencias formadas a pesar de los anuncios fijados al intento. En su consecuencia nos hallamos en el caso de reclamar la entrega de dichos efectos, no pudiendo ser dudoso que nos corresponde la propiedad de los mismos en virtud de las disposiciones que rigen en la materia.

Documento: Protesta, leg. 1.876, fols. 10 - 15
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 30 de octubre
Motivo: Arribada forzosa
Barco: Goleta
Origen: Bilbao

En la villa de Castro-Urdiales (...), compareció Dn. Joaquín Lucas capitán de la Goleta Española nombrada Flora del alistamiento de Bilbao (...) declaró: Que estando con su buque bien preparado de todo lo necesario para navegar en el puerto de Christiansum, y después de reconocido según se previene por el Código como consta de documentos que obran en su poder, recibió cargamento de bacalao con destino a Barcelona. Que habiéndose presentado buen tiempo el día dos del actual tomó práctico para la salida, que se verificó a las ocho de la mañana con viento flojo por el segundo cuadrante, y después de varias maniobras para salvar los bajos y demás por dirección del mismo práctico, quedó franco el Buque, habiéndose desembarcado aquel a las dos horas, siguiendo sin novedad la navegación con diferentes vientos flojos hasta las cuatro de la tarde del día cuatro, en que navegando con todo el [aparejo](#) y ala de [velacho](#) con el viento al tercer cuadrante, y arreciando demasiado y haciéndose por momentos la mar bastante grande, fue preciso [arriar](#) la ala y arrastradera porque el barco trabajaba demasiado por efecto de las mares. Que al ponerse el sol, todo estaba hecho una cerrazón de aguas con viento fuerte del sur y la mar extraordinaria, se aferró el [juanete](#), foque y redonda, quedando el barco solamente con el [velacho](#), la mayor con todos los risos tomados, y quitándose la boneta del latino, todo con el fuerte viento y mar grande de diferentes cuadrantes. Que a las nueve de un golpe de mar que vino sobre el Buque estando en capa corrida, lo dejó, por haberse llenado toda la caja, sin gobierno alguno y zozobrado por un gran rato, se picaron las bombas que tardaron en llenarse más de un cuarto de hora, y se reconoció de que hacía agua por efecto de los golpes de mar que recibió, y desde entonces no se dejaban de la mano. Y a las doce se viró en la otra vuelta por haberse llamado el viento más al cuarto cuadrante. Amaneció en iguales términos sin aflojar nada el tiempo, estando sin otra vela más que la mayor sobre tres fajas de risos, [velacho](#) sobre [tamborete](#) y trinqueta de [branque](#), continuando así hasta las diez en que se viró de la vuelta del Norueste por considerarse la costa próxima. Que a las doce del medio día del cinco por medio de un claro que se presentó, se pudo hacer la observación resultando estar a sesenta y dos grados veintinueve minutos de latitud Norte. Que estando Este y Oeste con la Ula de Sandoa, y visto que la carta marcaba fondeadero, determinó con acuerdo de la tripulación buscarle y ver si salía algún práctico para conseguirlo a fin de abrigarse a él y reparar en algún tanto el [aparejo](#) que se hallaba destrozado. Que siguiendo al S E en demanda de la tierra, a las tres y media de la tarde estaba a cuatro millas de la costa, y se vio que se dirigía a la goleta un bote, resultando ser un práctico, quien condujo a la goleta a [fondear](#) en el punto que marcaba la carta, verificándose a las seis y media con la ancla segunda, permaneciendo siempre con vientos fuertes hasta el martes diez, en que amaneció el horizonte claro y el viento SNE fresco, y con esta buena apariencia el práctico manifestó que podía [hacerse a la vela](#) como efectivamente se hizo con su dirección hasta dejar el buque de puntas y bajos, siguiendo después sin novedad gobernando al ONO hasta el medio día en que se hizo la observación, resultando de ella la latitud de sesenta y dos grados y diez minutos. Que habiendo demarcado el monte Vaagas al SSE se situó en la



Velero mercante
en la Dársena de Castro Urdiales

longitud cuatro grados cuarenta minutos al E del meridiano de Grenvich de donde fue navegando con varios vientos, experimentando siempre en la travesía vientos fuertes con mar grande, sin dejar la bomba de la mano por la razón expresada, siguiendo con el temporal hasta el diez y seis, en que estando en calma se sondió y por esta operación se vino en conocimiento de que podía estar próximo a Nforland, y efectivamente habiendo entrado el viento fresco por el e y despejando el horizonte, se dio vista a dicho punto y a Calais demarcando este al SO cuarta al S y aquel al NNE, no habiendo podido en la mayor parte de los días que mediaron hasta recalar a dichos puntos hacer la observación marinera por efecto del temporal. Que navegando prácticamente con vista a la tierra y en algún tanto más calmoso en comparación al tiempo anterior, hasta las seis y media de la noche del mismo diez y seis saltó el viento al EN con chubascos fuertes haciendo que se arriase la ala, arrastradera y aferrar la escandalosa, [juanete](#) y foques, quedando con la mayor, latino y [velacho](#) con faja de rizos. Amaneció en iguales términos, y a las ocho del diez y siete se consideraba cerca de la Isla de Vright por la parte de [estribor](#), la que no se pudo reconocer a satisfacción. Que hecha la observación del medio día resultó la latitud N cincuenta grados diez minutos y longitud cuatro y nueve al V del meridiano de París, y que a dicha hora por ser mucho el viento y la mar grande se tomó la faja de risos a las mayores, observándose cada vez más agua en la bomba en la que se tenía un celo continuo. Que aumentándose el tiempo con vientos y vientos insufribles llegó al extremo de que la tripulación de proa no tuviese un lugar seco, pues hasta las camas estaban llenas de agua. A las dos y media de la tarde se dio vista a la Isla de Aurigui y las Casquetes por la [amura](#) de [abor](#), y por ser el viento tan recio del primer cuadrante y también la mar, se tomó la tercera faja de risos a la mayor, [velacho](#) y latino aferrando la [trinquetilla](#) y gobernando con sumo cuidado. Que a las cinco se demarcó bien dicha isla al s del compás distancia de unas doce millas, y con esta demarcación se situó en la l. N cuarenta y nueve grados cincuenta y seis minutos y l. O de París cuatro grados treinta y ocho minutos. Que al anochecer no fue posible ver las luces de los Casquetes, a causa del tiempo borrascoso de aguas y viento con la mar amontonada quedando todo cerrado, se pasó la noche en una continua alarma por efecto de los terribles chubascos de viento y mar, por lo que a las dos horas hubo precisión de aferrar la mayor, latino y trinqueta del [branque](#), corriendo solamente con el [velacho](#) sobre [tamborete](#). Amaneció el diez y ocho continuando la borrasca del NNE, entrando las mares frecuentemente por la [popa](#), sosteniendo el [timón](#) doce hombres, y dando a la bomba frecuentemente, relevándose esta operación de cuarto en cuarto de hora, y en este estado llegó el medio día y a duras penas pudo hacerse la observación, resultando la l. N cuarenta y nueve grados treinta y dos minutos, y en vista de esto se subió el capitán que relaciona sobre la larga de [velacho](#) y pudo con trabajo avistar la tierra que es el costado que sigue para el E de Vussant, siguiendo la borrasca del NNE, sin cesar los fuertes chubascos con nieve, llevando el [velacho](#) con todos los rises, la cubierta llena de agua con las mares que entraban continuamente por ambos costados y también por la [popa](#). Que en vez de abonanzar el temporal venía en aumento, y llamándose el viento más al N, se pudo con sumo trabajo remontar el Cabo de Vussant pues se temía que dar vía a la mar y viento; anocheció en la misma disposición y a las seis y media se demarcó en una clara la farola de dicho Cabo al E cuarto al EN distancia de diez y seis millas. Que continuando tenaz el temporal, a las dos y media del diez y nueve, siendo ya imposible sufrir los golpes de mar y viento, ya cerca un naufragio si no se acudía a tomar las últimas medidas que en semejantes casos se acostumbran para salvar las vidas, buque y cargamento, el capitán piloto presente propuso a la tripulación, de que le parecía que estaba en el caso de arrojar al mar lo que pudiese, empezando por lo de encima de cubierta para poder pasar a la bodega por el rancho de proa a fin de arrojar lo que se considerase necesario a la carga, cuya propuesta fue aprobada por todos los tripulantes unánimemente, pues no podían pasar por otro punto si se habían de salvar, firmando los que supieron esta determinación en el diario que se tiene a la vista. Que al empezar la faena entró un golpe de mar por la aleta de [abor](#) y otro por [estribor](#) que pusieron el barco zozobrado por espacio de ocho minutos, llevándose al Capitán y marinero Manuel de Mugarza fuera de la empalizada, mas quiso la Providencia que otro golpe los echase a bordo agarrado el marinero de una de las piernas del capitán volviendo ambos al timón, y viendo el barco en esta disposición y en su gobierno no se veía más que lamentos entre los tripulantes. Que la mar se llevó la obra muerta de [estribor](#), desde la [jarcia](#) mayor hasta la [popa](#), y rompiendo todos los cancamos que sujetaban, que era nueva, se corrió esta a la banda juntamente con la carroza a caramachel de la [escotilla](#) de mesana con cuanto tenía dentro, sucediendo lo propio con la lancha por haber sido arrancados varios de los cancamos de las bozas que la sujetaban, que por uno de los agujeros de los cancamos arrancados que continuaba hasta la bodega se introducía con abundancia agua, la que se considera haber causado bastante [avería](#), el que fue tapado inmediatamente con unos pañuelos, por no haber a mano en aquel momento otra cosa. Que estando zozobrado el barco sobre la parte de [estribor](#), se principió con las hachas y pies de cabras a deshacerla la cocina y arrojarla a el mar con la mayor parte de su servicio, seguidamente se hizo lo propio con cuatro pipas nuevas de la aguada, dos cuarterolas que contenían vino y aguardiente perteneciente al provisor del buque, toda la madera de respeto que se componía de una [botavara](#), una verga seca, otra de [velacho](#), un mastelero de idem, un pico de la mayor, otro [botalón](#) de pitifoque, dos de alas, varias vergas pequeñas

inclusas las del bote y lancha con sus [palos](#), toda esta furchería nueva, dos tambuches también nuevos que contenían carne y tocino, una tina de baldeo con cuatro baldes y otro para sacar agua con anillas y aros de fierro, dos alas de [velacho](#), dos arrastraderas que se hallaban en el sitio de costumbre durante la travesía, otra ala y arrastradera usadas en el presente viaje, un [cable](#) nuevo sin mojarse de ciento veinte brazas de largo y nueve pulgadas de grueso, un calabrote algo usado con el mismo braceaje y del grueso de cinco pulgadas, cuatro piezas de [jarcia](#) nueva en rueda de diferentes manos con peso de cinco arrobas cada una, siete [estachas](#) de [espía](#), varios [motones](#) de diferentes tamaños, un [velacho](#) de respeto de una tercera parte de viva, un latino sin usar, que todo se hallaba en la carroza o caramchel de la [escotilla](#) de [popa](#), incluso así bien dos encerados grandes nuevos, un bote nuevo con sus cuatro remos, timón, caña, dos [cuadernales](#) engarzados de fierro y sus dos fajas de primera. Que viendo que los grandes y fuertes golpes de mar que entraban en el barco y casi siempre le tenían zozobrado, se rompió toda la obra muerta de los dos costados, desde la [jarcia](#) de [popa](#) a la de proa para que la mar no ofendiese tanto, pues de no haberse hecho esta operación, se hubiese llevado todos los varaganetes con parte del trancañil y sería más fácil que le hubiera echado pique; que estando el mastelero de escandalosa recalado sobre el virador, se pudo [arriar](#) con mucho trabajo picándose toda la [jarcia](#) que se tiró a el mar, lo mismo que la escandalosa y vela de [estay](#), la cadena mayor que se componía de cinco grilletes estaba engrilletada en el escoben de [estribor](#), siguió la misma suerte soltándola del anillo del ancla, advirtiéndose que solo en una ocasión se había hecho uso de ella. Que el ancla era casi imposible arrojarla, por estar bien trincada dentro; así bien se arrojaron dos escalas de los portales, dos candilores de bronce con sus guardamancebos, el descanso de la [botavara](#), un bichero, cuatro bruces nuevos para la limpieza, un barril de alquitrán con peso de tres quintales, un sacacabos de la bomba, los calzos de la lancha la que se procuró conservar por si ocurría algún accidente desagradable; debiendo advertir que en todo el tiempo invertido en estas faenas nunca se abandonaron las bombas, estando dos tripulantes dedicados a manejarlas no siéndoles posible en una ocasión hacerlas llamar, por lo que tuvo que cargar la mayor parte de la gente en ayuda de esta operación consiguiendo por fin, al cabo de bastante tiempo, el que obrasen las bombas saliendo agua por ellas. Que habiendo quedado franca la cubierta, se pasó a la bodega por el rancho de proa, y se dio principio a arrojar bacalao a la mar, procediendo en esta operación con todo tino y circunspección, a fin de que se causasen los menos perjuicios, cuando de echar carga al agua tan pronto como se conoció que la Goleta podía estar fuera de peligro, calculando que se arrojarían sobre ciento treinta quintales poco más o menos. Que conseguido de que el buque volviese en si, aunque sin calmarse el temporal, además de los dos timoneles, se puso un hombre en cada aleta de [popa](#), con el fin de que diesen aviso cuando las mares venían a estrellarse sobre la Goleta, para que según el rumbo que trajesen poder manejar el [timón](#) según fuese conveniente. Que temiéndose que una pequeña guiñada pudiera exponer el buque, determinó ponerse en capa, para ver si de este modo se podía soportar mejor el temporal; y teniendo ya la mayor preparada con las tres fajas de risos, se consiguió izarla y aprovechando una ocasión, se puso el barco en capa cerrada con proa al N cuarta l EN, arribando cuando más una cuarta; y de este modo se pasó menos mal el resto de la tarde y la noche. Amaneció el veinte cediendo un poco el temporal, y a las nueve sobre un chubasco muy fuerte, se llamó el viento al ONO, haciendo que la mayor viniese en contra, que inmediatamente se izó la trinqueta y [trinquetilla](#) gobernando al SE cuarta al S, luego se deferró la mayor largándose el [velacho](#) con todas las fajas de risos corriendo a [popa](#), y llegado el medio día se practicó la observación, resultando la latitud N cuarenta y cinco grados cincuenta y nueve minutos. Que reconocida toda la [jarcia](#) del buque y su [aparejo](#), observó que todo estaba para servir muy poco por lo mucho que había padecido. Que corriendo siempre con el temporal del cuarto cuadrante se encontró a las cinco de la tarde del veinticinco que la tierra estaba a la vista, y como la noche sobrevino no dio lugar a que se reconociese detenidamente; que continuando con este cuidado en la noche, a las doce y media se observó por la [amura](#) de [estribor](#) una luz, la que examinada con toda detención se vino en conocimiento que era la farola de Santander. Amaneció el veintidós estando entre Santoña y el Cabo Machichaco por fuera NS con el Monte de Cerredo, y a las ocho le abordó una lancha de prácticos de la barra de Bilbao, habiendo recibido uno de ellos; que considerando el mal estado en que se encontraba la Goleta y que por precaución el cargamento debía estar lo mismo a no dudarlo, determinó con acuerdo de la tripulación ver si podía entrar en Bilbao, con el fin de repararla y practicar las diligencias debidas para llenar las formalidades que previene el código de Comercio los armadores y fletadores del buque. Que al tiempo de maniobrar para abordar la tierra, se echó de ver que la mar se había llevado la vestidura del [tajamar](#) inutilizando todo el [branque](#) y contrabranque, que es por donde el barco hacía más agua. Que no habiendo entrada en la barra por estar el viento fresco por el S y la mar inquieta, se mantuvo dando [bordadas](#) todo el resto del día y la noche; que el veintitrés sucedió lo propio, y no pudiendo tampoco coger a Santoña por hallarse el viento recio del VE desde la puntal de Rebanal, determinó con acuerdo del práctico y tripulación pasar la noche en la Concha de este puerto de Cstro-Urdiales, donde dio fondo con una cadena, que era la única amarra que había quedado a bordo, permaneciendo así con viento fuerte del S hasta amanecer el veinticuatro, en que levó ancla y se hizo a la vela con dirección a la barra; y estando



Portugalete - Santurce



San Sebastián

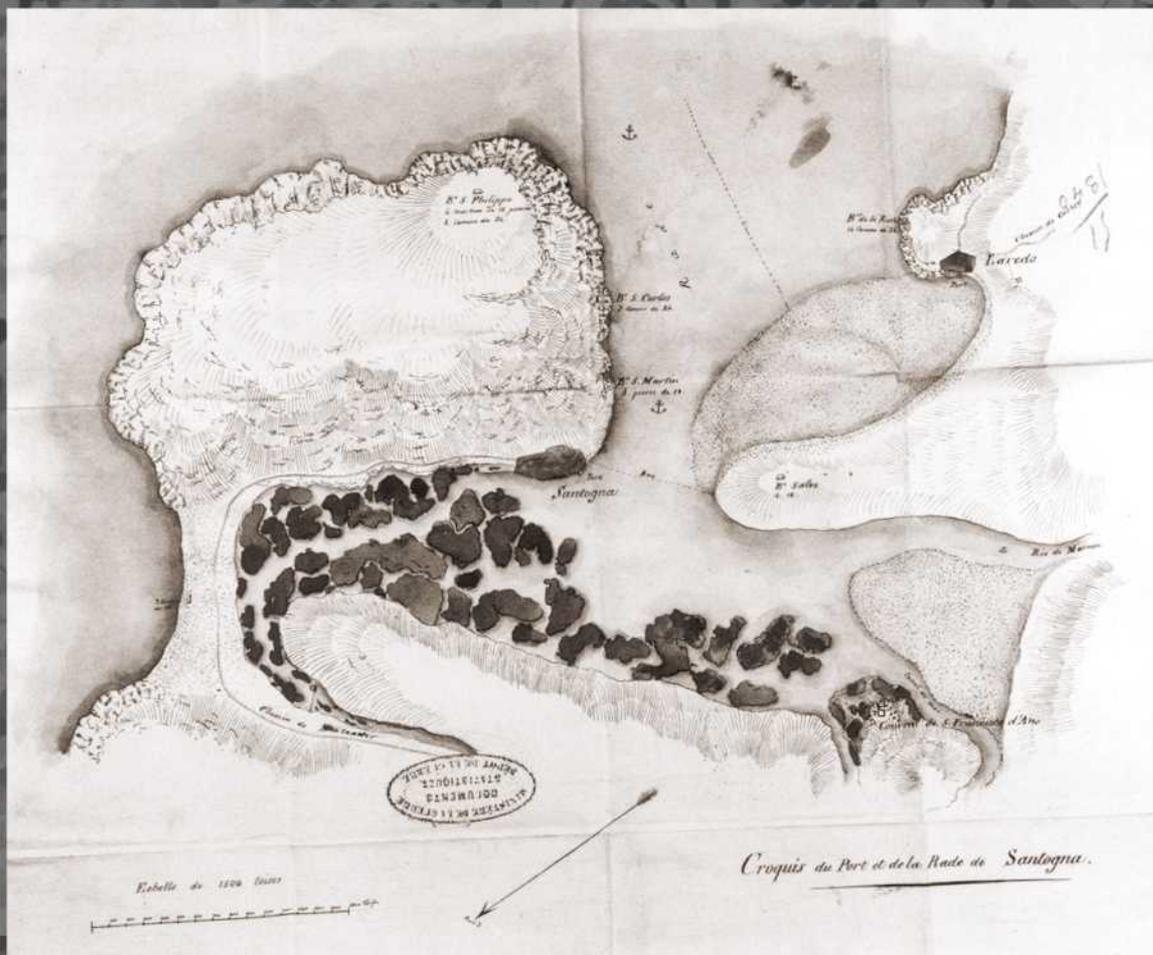
con Somorrostro, una fuerte racha de viento rifó la mayor de arriba a abajo, y con mucho trabajo pudo envergarse la otra, única que había de respeto; y sin embargo de las muchas [bordadas](#) que dieron, solo pudo conseguir acercarse a una milla de dicha barra, en la que no había entrada según opinión del práctico por estar todo el viento por la proa y la mar bastante inquieta, visto lo cual y que las velas que existían se hallaban en un estado casi inservible, tomó la resolución de dirigirse a este puerto con acuerdo del práctico, por ser imposible el poder resistir más en la mar atendiendo a la mala disposición en que se encontraba el buque. Que a las doce con el mismo viento fuerte del S entró en la Dársena de este puerto, y sin comunicarse con nadie, se dispuso por la Junta de Sanidad que el buque con su tripulación se situase en el punto de la Cueva en observación, a cuyo efecto se colocaron gurdias de carabineros y tropa de esta plaza en los muelles, permaneciendo en este estado y asegurado el buque con [amarras](#) que le fueron proporcionadas por el Gremio de pescadores...

Documento: Protesta, leg. 1.876, fols. 16 y 17
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 4 de noviembre, 1848
Motivo: Arribada y refugio
Barco: Goleta
Origen: Bilbao

En la villa de Castro Urdiales (...), compareció Dn. Matías Aldamiz, capitán de la Goleta nombrada la Sevillana de la matrícula de Bilbao (...), dijo: Que hallándose con su buque en Sevilla en estado perfecto y preparado de todo lo necesario para emprender viaje, se fletó y cargó de aceite, tabaco y otras mercancías, habiendo completado el cargamento con sal y vinos en San Lucar de Barrameda, con destino a los puertos de Gijón y Bilbao. Que a las siete de la mañana del día veinte de octubre último, verificó la salida, y navegando sin novedad hasta el veinte y cuatro por la noche en que hallándose a la altura frente a Lisboa y Berlingas le cayó un temporal fuerte de los vientos del Sur Sudueste y Norte, algunas veces con la mar gruesa y grande que hizo trabajar en tal disposición al buque que experimentó rendimiento que causó el efecto de hacer doce pulgadas de agua por hora, que dando con oportunidad a la bomba, se observó en algún tanto el tiempo, navegando a rumbo con todo [aparejo](#), mas el buque haciendo agua y saliendo el aceite por la bomba, y sin otra novedad hasta las tres de la tarde del siguiente día veinte y siete que entró en expresado puerto de Gijón, donde formalizó la conducente protesta el veinte y ocho ante el escribano de aquel número e interino de Marin de la Provincia Dn. Timoteo García Baones. Que enseguida acudió al Juzgado a practicar las diligencias necesarias como así se verificó, llenando todos los requisitos que previene el Código de Comercio, como todo consta de lo obrado que por testimonio obra en su poder, habiendo descargado los efectos que venían destinados para dicho puerto de Gijón, en donde permaneció hasta las cuatro del primero del corriente por la tarde, en que presentándose viento favorable, emprendió la salida para continuar su viaje al otro punto de su destino; y sin novedad llegó a ponerse al amanecer frente a Santoña, y a las cinco de la mañana le entró viento fuerte del Sur con algo de picazón de mar. Que por no pasar mala noche y no ser posible la entrada en la barra de Bilbao por ser el viento enteramente contrario, determinó con acuerdo de la tripulación entrar de [arribada](#) en este puerto, verificándolo a las once y media de la mañana de ayer con auxilio de una lancha bien tripulada...

Documento: Protesta, leg. 1.876, fol. 18
Escribano: Ildefonso Acha
Fecha: 21 de noviembre, 1848
Motivo: Retraso en viaje
Barco: Balandra
Origen: Noruega

En la villa de Castro-Urdiales (...), compareció el que expresó llamarse Johan Graae y ser capitán de la Balandra Noroquesa Erstadninger, y manifestando entender el idioma Español y lo suficiente a que se le comprenda en esta comparencia, bajo de palabra de honor, declaró: Que el diez y seis de agosto último salió de Christiansund conduciendo su buque con cuatrocientos cincuenta y ocho barriles de raba a la consignación de Don Luis Artiñano vecino y del comercio de la propia villa. Que haciendo viaje y al cabo de algunos días experimentó tiempos fuertes y contrarios, dejando a la Balandra en mal estado, por la grande [avería](#) que sufrió, por cuyo motivo y no pudiendo continuar en la navegación acordó con conocimiento de la tripulación arribar al puerto de Aalesund, trasladándose al mismo Christiansund para que el buque fuese reparado con más facilidad de la [avería](#) sufrida, por cuya causa y la de haber padecido también el cargamento, formalizó la conducente protesta y practicó las demás diligencias que se requieren en semejantes casos. Puesto el Buque en disposición de navegar, salió segunda vez en diez y ocho de octubre último habiendo experimentado en la navegación malos tiempos, llegando por fin a la Concha de este puerto el catorce del corriente, y después de haber cumplido ocho días de observación sanitaria acordada por la Superioridad, fue recibido a libre plática en el día de ayer...



PUERTO DE SANTOÑA

(Fuente: Archivo Histórico de la Armada.
Ministerio de Defensa. R. Francesa)

GLOSARIO

- A palo seco:** Expresión aplicada a un barco que se encuentra con las velas recogidas.
- Achicar la bomba:** Sacar toda el agua que tiene el navío.
- Aferrar velas:** Plegar y sujetar las velas.
- Aferravelas:** Cuerdas delgadas en los lados de las velas.
- Aguantar:** Sujetar con las manos alguna cosa que se mete o saca de una embarcación para que no se golpee.
- Alcázar:** Espacio que media en la cubierta superior de los barcos entre el [palo](#) mayor y la popa o la [toldilla](#), donde está el puente de mando (Tolda).
- Amainar el tiempo:** Situación después de que la mar o el tiempo se sosiegan.
- Amainar las velas:** Bajar las velas después de estar levantadas en el mástil.
- Amarras:** Cuerdas gruesas para sujetar un navío en puerto. Cuerdas o [cables](#) para sujetar las embarcaciones.
- Ampolleta:** Reloj de arena.
- Amura:** Parte redondeada de la proa de un navío.
- Amurar:** Llevar los puños de la vela hacia la proa a la amura.
- Amuras:** Cabos gruesos sobre los que se fijan las velas mayores y trinquete cuando el viento es escaso.
- Anclote:** Ancla pequeña.
- Áncora:** Ancla de un navío.
- Ancorado:** Anclado.
- Aparejo:** Conjunto de [palos](#), vergas, [jarcias](#) y velas de un navío.
- Arriar:** Bajar las banderas o velas izadas. Aflojar un cabo, [cable](#) o cadena.
- Arribada forzosa:** Acción de la llegada de un navío a un puerto u otro lugar de la costa, obligado por una tempestad, peligro, necesidad, etc.
- Arribada:** Acción de llegar a un puerto.
- Atracar:** Arrimar una embarcación a la costa o a otra embarcación. Llegar a tierra una embarcación.
- Avante:** andar adelante, aunque sea con poco viento.
- Averías:** Daños provocados por estar el navío malparado.
- Babor:** Mirando hacia la proa, lado izquierdo de un barco.
- Bajel:** Barco.
- Barloventear:** Dar bordos un navío, para ganar camino, cuando se va a entrar a algún puerto, o doblar punta o costear con poco viento.
- Barlovento:** Parte por donde viene el viento.
- Barra de cabestrante:** Pieza de madera para hacer girar el [cabestrante](#).
- Baticulo:** Cabo grueso con que se refuerzan los viradores de los masteleros.
- Bauprés:** Árbol grueso que emerge hacia delante desde la proa del barco.
- Bitácora:** Armario próximo al [timón](#) de una embarcación, donde se coloca la brújula.
- Bitas:** maderos verticales que en van en cubierta para asegurar a ellos diferentes objetos y para asegurar los cables del ancla.
- Bocana:** Paso estrecho de mar que sirve de entrada a la Dársena de Castro Urdiales.
- Bolinas:** Las dos cuerdas que nacen en medio de la relinga para abrir la vela hacia proa.
- Borda:** Barandilla superior.
- Botalón:** [Palo](#) unido a una verga.
- Botavara:** Percha circular para orientar las velas [cangrejas](#).

Branque: Roda y pie de roda de un buque.

Cabestrante: Máquina de un barco que sirve para [arriar](#) o izar algo pesado. Torno de madera grueso para recoger las anclas, [cabos](#) y velas.

Cables: Maromas y cuerdas gruesas para atar las naves a las anclas.

Cabo: Pedazo de cuerda que se corta.

Cabos: Genérico para designar a bordo las cuerdas.

Calcés: Parte superior de un mástil.

Cangreja: Vela de cuchillo desplegada entre una [botavara](#) y un pico.

Capear: [estar a la capa](#).

Carena: Reconocimiento de los lados del navío, para calafatear, embrear y reparar cuando sea necesario. Reparación en el casco de un buque.

Carta de marear: “Es un pedazo de pergamino en el cual está pintado el mar y costa donde se navega y con la que el piloto rige su viaje y echa el puerto según su [derrota](#) para saber donde está y por el rumbo que ha de caminar”

Cebadora: Vela cuadrada que se pone en el bauprés.

Chupeta: Pequeña cámara que hay a la parte de popa sobre la cubierta principal de algunos barcos.

Cofa: Plataforma colocada en algunos de los [palos](#) de barco, que sirve para maniobrar desde ella las velas altas, para vigilar, etc.

Costillas: [Cuadernas](#) de un navío.

Cuadernales: Conjunto de dos o tres poleas colocadas paralelamente dentro de la misma armadura.

Cuadernas: Vigas de madera en la estructura de un barco.

Cuarteles: Tablas que cierran las escotillas.

Dar bordadas: Navegar en zigzag para ir poco a poco contra el viento al punto deseado.

Derrota: Ruta, rumbo y camino que ha de seguir un buque en un determinado trayecto. Viaje que lleva el navío.

Descortarse: Separarse.

Echarse a las aventuras: Seguir navegando con resultado incierto.

Entenas: Mástiles y [palos](#) en los que van asidas las velas.

Escotas: Cuerdas que salen de las dos puntas bajas de la vela con las cuales se atrae y liga hacia la popa.

Escotilla mayor: Entrado por donde se meten las cargas pesadas y víveres en el navío.

Escotillas: Abertura que pone en comunicación un piso con otro de un buque.

Espía: [Cabo](#) que sirve para espiar. Cada una de las cuerdas o tirantes con que se mantiene vertical un madero.

Esquife: bote pequeño

Equipar: Armar una lancha o bote con muchos remos.

Estacha: [Cable](#) o cuerda del arpón con que se pescan las ballenas. [Cabo](#) con que se sujeta un barco a otro fondeado o a un objeto fijo.

Estar a la Capa: Disponer las velas para que el barco ande poco o nada.

Estay: [Cabo](#) grueso que va de la [gavia](#) mayor al trinquete y de allí al bauprés.

Estribor: Mirando desde la popa, costado derecho de un barco.

Falca: [Fogón](#): lugar donde se hace la comida en el buque.

Farol: Lumbre metida en una linterna grande a modo de guía de navegantes.

Fogón: Lugar del navío preparado para cocinar.

Fondear: Anclar. Echar el ancla. Fijar un barco en un determinado sitio. Dejar fijo y detenido un navío en un puerto.

Fondeo: Acción de anclar un navío.

Galafatear: calafatear.

Garrear: Ir hacia atrás un barco arrastrando el ancla, por no haber quedado ésta bien sujeta.

Gavias: Vela colocada en el mastelero mayor: Por extensión, conjunto de todas las velas de los masteleros.

Hacerse a la vela: Alzar las velas y navegar.

Huracanes: Vientos contrarios que de repente atacan al navío por todas las partes.

Jarcia: Aparejos y [cabos](#) de un buque.

Juanete: Vela pequeña que va por encima de la vela de [gavia](#). Verga que se cruza sobre las [gavias](#).

Largar: Desplegar las banderas o las velas.

Lastre: Peso, muchas veces a base de sacos de arena o piedras, que llevan las embarcaciones para regular la estabilidad de las mismas.

Molinete: Máquina para levar el ancla.

Motones: Poleas.

Navío en andana: Navío bien compensado de [lastre](#), carga y árboles.

Navío estanco: Navío que no hace agua.

Obenques: Cabos gruesos que se atan debajo de las [gavias](#). Cabos que van desde los [palos](#) a los costados de un navío y sirven para su sujeción.

Palo: Mástil colocado perpendicularmente en la cubierta de un barco.

Paño: Todas las velas.

Papahigo: Vela.

Penoles: Extremos y [cabos](#) de las bergas.

Popa: Parte posterior de una embarcación.

Proba: Proa. Parte delantera de un buque.

Regala: Tabla de pasamanos en la parte superior de la [borda](#).

Rizo: Trozo de [cabo](#) que sirven para sujetar las velas.

Sentina: Parte inferior del casco donde se reúnen las filtraciones de agua.

Serviolas: Grandes maderos para asegurar el ancla.

Tajamar: Espolón. Madera recortada en forma curva, ensamblada en la parte exterior de la roda o pieza de la proa, con la que el barco hiende el agua.

Tamborete: Trozo de madera que sirve para empalmar un [palo](#) con otro.

Timón: Pieza del buque que sirve para dirigirlo, formado por un tablón de madera o pieza de hierro articulado en el codaste o prolongación de la quilla por la parte de la popa.

Toldilla: Cubierta a popa de la mesana.

Tomar rizos: Disminuir la superficie de las velas amarrando parte de ellas a las vergas.

Trincar y pairar: Mantener quieto el barco o con las velas tendidas y las [escotas](#) largas. Atar fuertemente una cosa. Atar algo con trincas. Pairar. Estar quieto el barco con las velas tendidas.

Trinquete: En las embarcaciones que tienen más de uno, [palo](#) inmediato a la proa. Verga mayor que se cruza en este [palo](#). Vela que se pone en esa verga.

Trinquetilla: Foque pequeño y muy reforzado, que se cruza cuando el tiempo es malo.

Velacho: [Gavia](#) del trinquete.

Velamen: Conjunto de velas de una embarcación.

Ventolina: Viento débil y variable.

Virar: Cambiar de rumbo pasando de una [amura](#) a otra, para que el navío reciba el viento por el costado opuesto. Cambiar de dirección o de orientación.

Zozobrar: Encontrarse un barco en peligro. Naufragar el barco. Trastornar el navío la quilla arriba.

BIBLIOGRAFÍA UTILIZADA

Abranson, E., La vida de un marino en la época de los grandes veleros, Madrid 1984.

Acedo, J.A., La construcción naval en Vizcaya, Bilbao 1975.

Aguirre Sorondo, A., Los astilleros guipuzcoanos, Zainak, nº. 15, Cuadernos de Antropología-Etnografía, Comunidades pesqueras, 1997.

Aguirre, R., El Cantábrico, entre la vela y el vapor. Una cultura común, San Sebastián 1994.

Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, J., Evolución del tonelaje de la flota de vela española durante los siglos modernos, Estudios del Departamento de Historia Moderna, Zaragoza 1975.

Alemaný Llovera, J., Los puertos españoles en el siglo XIX, Madrid 1991.

Alonso del Val, J.M., Tragedias en las villas marineras de Cantabria anteriores al siglo XIX, Anuario Juan de la Cosa, Vol. II, 1978.

Anasagasti, Fr. P., Historia General de la villa de Bermeo, Bilbao 1985.

Arasti Barca, E., Estudio de la galerna típica del Cantábrico: nota técnica del Centro Meteorológico en Cantabria y Asturias, Madrid 2001.

Armengou i Schuppisser, M., El retrato de barcos en el siglo XIX (una faceta poco conocida de la pintura marinista), Revista de Historia naval, nº. 64, 1999.

Arroyo Ruiz Zorrilla, R., Apunte para una historia de la enseñanza náutica en España, Madrid 1989.

Artiñano y De Galdacano, G., La arquitectura naval española en madera, Madrid 1920.

Astui Zárraga, A., Lanchas de pesca a vela, Etor, T. VII, San Sebastián 1989.

Ayerbe Echevarria, E., Itsasoa: los vascos en el mar Atlántico Norte, siglos XVI y XVII, Bilbao 1992.

Azcarraga y Bustamante, J.L., El curso marítimo, Madrid 1950.

Beaudouin, F., Bateaux des côtes de France, Grenoble 1990.

Bedia, J. (De.), Santander, Historia gráfica, Siglo XIX, Santander 1977.

Bonet Correa, A., Puertos españoles en la historia, Madrid 1994.

- Browlee, W., La Primera vuelta al mundo, Madrid 1991.
- Capel, H., Geografía y matemáticas en la España del siglo XVIII, Madrid 1982.
- Caro Baroja, J., Los Vascos y el Mar, San Sebastián 1985.
- Carretero Albiach, J.C., Análisis extremal del oleaje en la costa cantábrica, Madrid 1990.
- Casado Soto, J.L. y otros, Barcos y Astilleros. La construcción naval en Cantabria, Santander 1993.
- Casado Soto, J.L., Aproximación a la tipología naval cantábrica en l primera mitad del siglo XVI, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº 2, 1998.
- Casado Soto, J.L., El depósito franco y el puerto de Santander: 75 aniversario, 1923-1998, Santander 1998.
- Casado Soto, J.L., Los barcos españoles en el siglo XVI y la Gran Armada de 1588, Madrid 1988.
- Casado Soto, J.L., y otros, Cien años de Cantabria a través de sus fotografías, Barcelona 1987.
- Casariego, J.E., Mares y veleros de España, Madrid 1953.
- Castanedo Galán, J. M., Memoria Astillero de Colindres: recuperación documental de su actividad y ubicación, Colindres 1996.
- Castanedo Galán, J.M. y otros, Veleros y vapores. Barcos emblemáticos en el puerto de Santander, siglos XVI-XIX, Santander 1995.
- Castanedo Galán, J.M., Guarnizo, un astillero de la Corona, Madrid 1993.
- Cipolla, C., Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea, 1400-1700, Barcelona 1965.
- Ciriquiain Gaiztarro, Historia de la MN. Y ML villa y puerto de Portugalete, Bilbao 1990.
- Ciriquiain Gaiztarro, M., Los puertos marítimos del País Vasco, San Sebastián 1986.
- Cisneros Cunchillos, M., El astillero de Colindres (Cantabria) en la época de los Austrias Menores: arqueología y construcción naval, Santander 1997.
- Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, Máquinas y artes de construcción portuaria en la exposición de puertos y fortificaciones en América y filipinas, Madrid 1985.
- Cruz Conejo, M., Naos y estrellas: el firmamento que guió a Colón, Madrid 1990.

Cucari, A., *Veleros de todo el mundo: desde el año 1200 hasta hoy*, Madrid 1986.

Cuesta Urcelay, J., *Toponimia de los fondos del Cantábrico (apuntes para la carta de pesca)*, Madrid 1943.

Delgado Cendagortagalarza, A., *Bermeo en el siglo XX: Política y conflicto en un municipio pesquero vizcaíno (1912-1955)*, Zarautz 1998.

Depósito Hidrográfico, *Código internacional de señales (marítimas para que puedan comunicar entre sí los buques de diversos países)*, Madrid 1898.

Depósito Hidrográfico, *Estaciones de Señales de horas establecidas en el litoral de las diversas naciones marítimas para el arreglo de los cronómetros de los buques*, Madrid 1887.

Dueso, J., *Historia de la navegación vasca, Historia de Euskal Herria, Tomos III y IV*, San Sebastián 1980.

Duo, G., *Cuatro aspectos de la enseñanza náutica en el País Vasco (s. XVI-XIX), Vasconia*, nº 27, 1998.

Duo, G., *Extracto del “Libro de Acuerdos (1774-1871)” de la Cofradía de San Pedro del puerto de Plencia, Bermeo*, nº. 8, 1990-91.

Duo, G., *Formas de navegación en el puerto de Plentzia a través de los documentos de la Cofradía de mareantes de San Pedro (siglos XIII-XIX), Apuntes II, Plasentia de Butrón, Plencia, Plentzia, Bilbao* 1998.

Echavarría, J., *Castro y Vizcaya, Fray Verás*, nº 62/66, 1892.

Echavarría, J., *Corsarios castreños, Fray Verás*, nº 53, 1892.

Echavarría, J., *Recuerdos históricos castreños, Bilbao* 1973 (reed.).

Echavarría, J., *Regla de los mareantes del gremio de Castro Urdiales del año 1548, Fray Verás*, nº 28/38, 1892.

Echegaray Corta, B., *Estudio jurídico de los contratos entre copropietarios, patronos, tripulantes y fogoneros, Eusko Ikaskuntza, San Sebastián* 1927.

Echevarría Alonso, M^a. J., *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII, Santander* 1995.

Erein, *Naufragioak, Milbidai*, 27, San Sebastián 1996.

Escalante De Mendoza, J., *Itinerario de navegación de los mares, (1575)*, Madrid 1985.

Etayo-Piñol, M.A., Medina y Cortés o el aprendizaje de las técnicas de navegación en Europa en el siglo XVI (según la edición lyonesa), Revista de historia naval, nº 61, 1998.

Falcón Ramírez, J., “Ámbitos y rutas marítimas españolas”, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 1, 1989.

Fariña, F., Historia de la navegación, Madrid 1950.

Fernández Duro, C., Disquisiciones náuticas, Madrid 1876-1891.

Fernández Izquierdo, F., “La España de Carlos III en su dimensión marítima”, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº. 2, Madrid 1989.

Fernández Repeto, J., Comentarios a la novísima legislación sobre Abordajes, Naufragios, Salvamentos y Hallazgos, Cádiz 1926.

Ferrándiz y Niño, J., Principios teóricos y experimentales de la maniobra de los buques: obra escrita para el uso de los guardias marinas, Ferrol 1881.

Figueras Blanch, M., Navíos y veleros: historia, modelos y técnicas, Barcelona 1993.

Frax Rosales, E., El mercado interior y los principales puertos, 1857-1920, Madrid 1987.

Frax Rosales, E., Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934, Madrid 1981.

Galende Díaz, J.C., Vocabulario de términos marinos en la Edad Moderna, Revista de Historia Naval, nº 65, 1999.

Gamechogicoechea y Alegría, F., Tratado de Derecho Marítimo Español, Bilbao 1941.

Garay Salazar, J., “Castro como puerto”, Ilustración de Castro, febrero de 1998, p. 5.

Garay Salazar, J., Santa Ana no se tira. Historia de un Peñón, Santander 1997.

García Echegoyen, F.J., Historia, mitos y leyendas de los naufragios en las costas españolas, Madrid 1996.

García Echegoyen, F.J., Los grandes naufragios españoles, Barcelona 1998.

Garmendia Larrañaga, J. y Peña Santiago, L.P., El mar de los Vascos II: leyendas, tradiciones y vida, San Sebastián 1982.

González Echegaray, R., Al Astillero de San Martín: un siglo de construcción naval, Santander 1979.

González Echegaray, R., La marina Cántabra, III, Desde el vapor, Santander 1968.

González Echegaray, R., Náufragos en la costa de Cantabria, Santander 1986.

González González, F.J., *Astronomía y navegación en España: siglos XVI-XVIII*, Madrid 1992.

González Tascón, I., “Tecnología constructiva portuaria”, *Puertos y fortificaciones de América y Filipinas*, Madrid 1985.

Guiard y Larrauri, T., *La industria naval vizcaína*, Bilbao 1917.

Haeften, D. V., *Cómo afrontar los temporales*, Madrid 1998.

Hernández Gallejones, R., *Aproximación a la Historia de Portugalete (1400-1900)*, Bilbao 1991.

Ibarzábal, X., *La participación vasca en el nacimiento de la trata asiática. Los transportes marítimos. Armadores vascos en la ruta Cádiz-Manila, 1840-1870*, Boletín de la R.S.B.A.P. LIII, 2, 1997.

Ilustración de Castro, Castro Urdiales.

Imbert, B., *El gran desafío de los polos*, Madrid 1990.

Instituto Hidrográfico de la Marina, *Derrota de la Costa norte de España: desde el río Bidasoa hasta la Estaca de Bares*, Cádiz 1999.

Junger, S., *La tormenta perfecta: una historia real de la lucha de los hombres contra el mar*, Madrid 1998.

Lasagabaster Echarri, J.A., *El bergantín goleta “San Ignacio de Loyola”: 1893 – 1912*, San Sebastián 1989.

Lazúrtegui, J., *El comercio, la industria y la navegación en el País Vasco (reed.)*, Bilbao 1980.

Lever, D., *Arte de aparejar y maniobras de los buques*, Valencia 1994.

López Piñero, J.M., *El arte de navegar en España del Renacimiento*, Madrid 1986.

López Vaqué, A., *Del léxico castreño de ayer y de hoy*, Santander 1999.

Lorenzo, J., *Diccionario Marítimo español, que además de las voces de navegación y maniobra en los buques de vela, contiene las equivalencias en francés, inglés e italiano, y las más usadas en los buques de vapor*, Madrid 1864.

Macintyre, D.G.F.W., *La aventura de la vela: (1520-1914)*, Barcelona 1971.

Martín-Meras, L., *Catálogo de la cartografía histórica del Museo Naval*, Madrid 1990.

Maruri Gregorisch, J.L., Notas sobre l arquitectura naval eb los buques de vela del mar Cantábrico-Santander, 1760 a 1875, Anuario del Instituto de Estudios marítimos “Juan de la Cosa”, Vol. II.

Merino Navarro, J.I., Los arsenales de la Ilustración, Madrid 1983.

Merino, J.J.B., Apuntes para la Historia de Guecho, Bilbao 1970.

Merrien, J., Historia de los buques, Barcelona 1960.

Ministerio de Marina, Faros, señales marítimas y estaciones de salvamento de España, Portugal, Islas Baleares, Azores, Madera, Canarias, posesiones españolas en África y Reglamento de balizamiento de las costas de España, Madrid 1910.

Mira Caballos, E., La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas precisiones, Revista de Historia naval, nº. 62, 1998.

MOPU, Guía de las costas de España, Revista de obras Públicas y Urbanismo, nº 367, Madrid 1990.

Naish, G.P.B., La era de los barcos de vela, Madrid 1980.

O’Dogherty, A., La construcción naval en la Península, en España y el Mar en el siglo de Carlos III, Madrid 1989.

Ochoa de Zabalegui Iriarte, T., Estudio histórico del puerto de Armintza, Vitoria 1998.

Ojeda San Miguel, R., El Puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, Transporte y Comercio (1163 – 1850), Santander 2001.

Ojeda San Miguel, R., Pescadores de Castro Urdiales. Estudio histórico del sector pesquero tradicional (siglos XII – XIX), Santander 2001.

Rhan Philips, C., Seis galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII, Madrid 1991.

Richter Sanjines, J.A., Mariano Renovales, 1774-1819, efemérides gloriosas y crueles, Bilbao 1990.

Rivera Medina, A. M., El Astillero Real de Zorroza y la Carrera de Indias, Comerciantes, mineros y nautas. Los vascos en la economía americana, Vitoria 1996.

Rivera Medina, A. M., Estudio histórico del puerto de Bermeo, Vitoria 1997.

Rodríguez – Vallasante Prieto, J.A., “La infraestructura naval de la primera mitad del siglo XIX”, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, nº. 4, Madrid 1989.

Rodríguez Fernández, A., El abasto y comercio de vinos en la villa de Santander en el siglo XVI, Altamira, Tomo LI, Santander 1994 – 1995.

Rodríguez Fernández, A., El Comercio de paños y lienzos en Santander en el siglo XVII, Altamira, Tomo L, Santander 1992 – 1993.

Rodríguez Fernández, A., La financiación del comercio en Laredo durante el siglo XVII, Altamira, Tomo XLVI, Santander 1986 – 1987.

Rodríguez Fernández, A., Laredo y el comercio del hierro en el siglo XVII, Altamira, Tomo XLIX, Santander 1990-91.

Ruiz Bedia, M.L., La minería del hierro en la Cantabria oriental. Una aproximación a través de la Cía. Minera de Setares. 1875-1910, (trabajo mecanografiado) Universidad de Cantabria, Santander 1996.

Salas, J., Historia de la matrícula del mar, Madrid 1896.

Sánchez Terry, M.A., Los faros españoles: historia y evolución, Madrid 1991.

Sánchez-Llamosas, J.P., El habla de Castro, Madrid 1982.

Sánchez-Llamosas, J.P., Retazos de historias y costumbres del pasado. Castro Urdiales, Madrid 1999.

Santoyo, J.C., Irlandeses y Vascos, Bilbao 1979.

Sarmiento, P., Temporales y naufragios, Barcelona 1999.

Selles, M., Astronomía y navegación en el siglo XVIII, Madrid 1992.

Silva Ferro, R., Cartilla meteorológica para marineros y pescadores: o sea, manual de conocimientos prácticos para poder predecir el buen o mal tiempo y los cambios atmosféricos, Londres 1879.

Simó y Cifuentes, J.B., Guía de los marinos o manual de todo lo relativo a los procedimientos de los juicios civiles y criminales, naufragios, competencias, fueros y exenciones de marina, Barcelona 1851.

Sindicato de Almacenistas e importadores de carbón de los puertos de Vizcaya y Castro Urdiales, Reglamento del Sindicato de almacenistas e importadores de carbón de los puertos de Vizcaya y Castro Urdiales, Bilbao 1940.

Suárez Fernández, L., Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya, Madrid 1957.

Taillemite, É., Por mares desconocidos, Madrid 1990.

Tellechea Idígoras, J.I., Felipe III y Guipúzcoa. Servicios de marinería, la Matrícula de mar, desertores vascos, Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián, nº 31, 1997.

Tofiño de San Miguel, V., Atlas marítimo de España, Madrid 1789.

- Urkidi, J. Y Apraiz, J., La construcción naval en Bermeo, Bermeo, nº. 1, 1981.
- Valdaliso Gago, J.M., Growth and Modernization of the Spanish merchant marine, 1860-1935, International Journal of maritime History, III, nº. 1, 1991.
- Valdaliso Gago, J.M., La flota mercante española y el tráfico con América en la segunda mitad del siglo XIX, Revista de Historia Naval, nº. 49, 1995.
- Valdaliso Gago, J.M., La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros, Vitoria 1997.
- Valdaliso Gago, J.M., Las empresas navieras españolas: estructura y financiación (c.1860-1935), La Empresa en la Historia de España (de. F. Comín y P.M. Azeña), Madrid 1995.
- Valdaliso Gago, J.M., Los navieros vascos y la marina Mercante en España, 1860-1935. Una historia económica, Bilbao 1991.
- Valdaliso Gago, J.M., The diffusion of technological change in the spanish merchant fleet during the twentieth century, The Journal of Transport History, Vol. 17, 1996.
- Valencia Santana, V. Y otros, Estudio de las variaciones, a corto y largo término, de varios parámetros oceanográficos y meteorológicos de interés para las pesquerías del golfo de Vizcaya, Vitoria 1996.
- Vallarino, B., El ancla de leva: arte de aparejar y maniobras de navíos, Madrid 1888.
- Vallejo, M. y Coello, J., Recorridos de costas para patrones de pesca altura y gran altura: (derrotillo), Cádiz 1930.
- Vaquerizo Gil, M., Guía del Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Santander 2000.
- Varios, Biblioteca de "Vida Marítima", Madrid 1907-1908.
- Varios, El País Vasco y el mar a través de la historia, San Sebastián, 1995.
- Varios, Estado de la cuestión de los estudios marítimos en el País Vasco, Revista de Estudios marítimos del, País Vasco, nº 1, San Sebastián 1996.
- Varios, Historia de la economía marítima del País Vasco, San Sebastián 1983.
- Varios, L'arte navale: enciclopedia náutica ilustrada, Barcelona 1990.
- Varios, Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro, San Sebastián 1999.
- Varios, Puertos españoles en la Historia, Madrid 1994.
- Varios, Rompeolas, Castro 1995.

Varios, Transporte y navegación en la Guipúzcoa del siglo XVI: su capital importancia como factor económico creador de riqueza interior, Mundaiz, nº 42, 1991.

Varios, Y Simposio de Historia de las Técnicas. La construcción naval y la navegación (Cantabria 26, 27 y 28 de octubre de 1995), Santander 1996.

Varios. Puertos de Cantabria. Cofradías y faros, Santander 1998.

Yoldi, P., La pesca del bacalao: oro seco en Terranova, Bilbao 1986.

Zabala, A., Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII, Santander 1978.

Zabala, A., Devoción religiosa de los marinos bizkainos al final del Antiguo Régimen a través del nombre de los navíos, Bermeo, nº 9, 1992-93, pp. 85-116.

Zabala, A., El marco de la construcción naval vizcaína del siglo XVIII al XXI, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, 2, 1998.

Zabala, A., El tráfico de Bilbao y Pasajes en el siglo XVII, Población y Sociedad en la España Cantábrica durante el siglo XVII, Santander 1985.

Zabala, A., La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao a principios del siglo XVIII, Historia de la economía marítima del país Vasco, San Sebastián 1983.

Zabala, A., La evolución de la marinería en el norte durante el siglo XVIII, Bermeo, nº 1, 1981, pp. 203-218.