

FLOTAS Y MOVIMIENTO DE BARCOS EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES

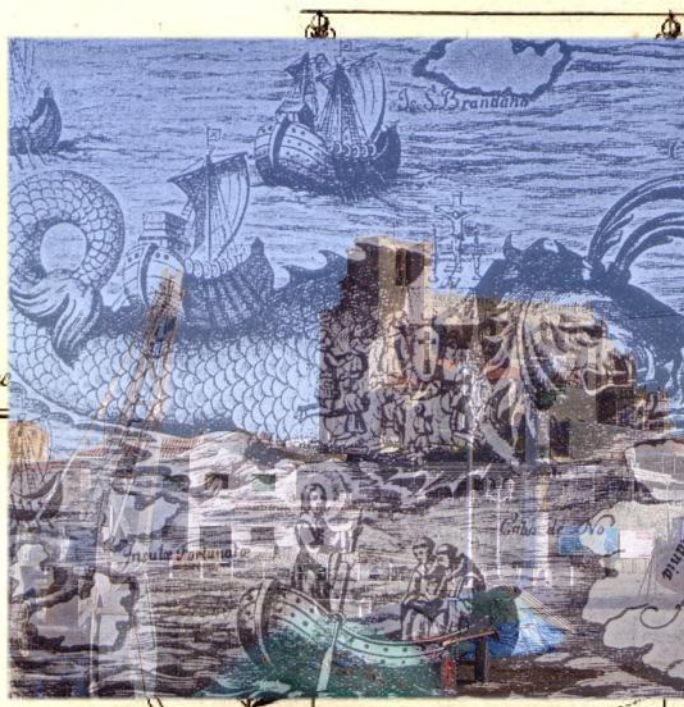
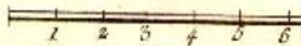


Fig. 2.

Echelle de dix Lieues



(ESTUDIOS)

Ramón Ojeda San Miguel

CASTRO URDIALES

2005



Fig. 3.

Ouest.

Est.

La flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

Barcos de Castro Urdiales en las pesquerías de Irlanda y Terranova. Nuevas aportaciones y precisiones

Corsarios de Castro Urdiales

**Movimiento de buques en el puerto de castro Urdiales
(1830 – 1950)**

LA FLOTA MERCANTE DE CASTRO URDIALES EN LOS SIGLOS XVI Y XVII



Ramón Ojeda San Miguel

0. INTRODUCCIÓN

Uno de los mejores barómetros que existen para calibrar la marcha de las economías de Antiguo Régimen es, sin ningún tipo de dudas, el devenir demográfico. En este sentido, los dos trabajos de investigación más concienzudos hasta ahora elaborados sobre la evolución de la población de la villa de Castro Urdiales en el siglo XVI, el de A. Molinié-Bertrand¹ y R. Lanza García², han puesto de relieve una peculiaridad, que a la postre resultará muy significativa: a diferencia de las otras villas costeras de Cantabria, cuya población dejó de crecer para mediados del siglo XVI, la de Castro Urdiales siguió expandiéndose hasta el año 1584.

Es evidente que hay más explicaciones para este comportamiento, y esta es la idea central de todo el análisis que ahora comienza, pero es indudable que la fractura demográfica de las *Cuatro Villas de la Costa* evidencia también las tremendas dificultades por las que empezó a pasar la Marina y las relaciones comerciales marítimas de las mismas. La excepción fue Castro Urdiales. Villa que, con una flota transportista de unidades bastante pequeñas, fruto directo

¹Molinié-Bertrand, A., *Au siècle d'or L'Espagne et ses Hommes. La Population du Royaume de Castilla au XVIe. Siècle*, París, 1985.

²Lanza García, R., *La Depresión económica del Seiscientos en la España cántabrica: el caso de las Cuatro Villas de la Costa*, TST, Transporte, Servicios y Telecomunicaciones, Revista de Historia, nº. 5, 2003.



de la necesaria adaptación a sus peculiares dotaciones portuarias y naturales, y muy polivalente, aguantó mucho mejor el cambio de coyuntura y la llegada de los malos tiempos. Sus barcos, lejos en la mayoría de las ocasiones de las rutas marítimas europeas en crisis para los puertos cantábricos, se especializarán cada vez más en prácticas de pequeño cabotaje, muy en particular en el tráfico de productos siderúrgicos; aprovechando muy bien la cercanía de las minas de Somorrostro, ferrerías y las grandes lonjas y almacenes redistribuidores de Bilbao.

En todo el litoral cantábrico, desde mediados del siglo XV muy claramente, los promotores privados, incentivados con primas por la Corona, habían tendido a construir barcos cada vez de mayores dimensiones. Pero la realidad de muchas de las infraestructuras portuarias, aconsejaba en aquel siglo, y aún en el siguiente, elaborar navíos de un tamaño medio, entre los 40 y 150 toneles. El tamaño medio ideal para navegar con intenciones mercantes por el Cantábrico, y sobre todo para entrar, atracar, cargar y descargar, fue en el siglo XVI de aproximadamente 150 toneles. Aquellas villas portuarias que tendieron a contar con barcos más grandes, fueron precisamente las que antes entraron en crisis al mediar la centuria. La abundancia de barcos muy pequeños, muchos por debajo de los 40 toneles, y la presencia de una marinería muy móvil y dinámica, consiguieron que Castro Urdiales aguantara en crecimiento hasta casi finales del Quinientos.



1. EL COMPORTAMIENTO DEMOGRÁFICO

C.1. POBLACIÓN VILLA DE CASTRO URDIALES Y SUS ALDEAS³

<u>AÑOS</u>	<u>Nº. DE VECINOS</u>
1528	488*
1534	488**
1552	660**
1561	653* (700**)
1579	853*
1584	853**
1591 ⁴	692* (656**)
1631	346**

Fuente: Molinié-Bertrand, A (*) y
Lanza García, R. (**).

La inmensa mayoría de la población castreña, el 69,35% del total de la activa masculina en el año 1558⁵, estaba ligada directamente con trabajos de la Mar; de ahí, como ya se ha esbozado, la importancia de comprender el comportamiento demográfico. Molinié-Bertrand nos ofrece abundantes y expresivos datos al respecto. Entre los años 1528 y 1561 la Villa conoció una singular ganancia de 165 vecinos,

³Islares, Santullán, Cerdigo y Allendelagua.

⁴580 vecinos en la Villa y 112 en las aldeas.

⁵Lanza García, R., Auge y declive de las Cuatro Villas de la Costa en la época de los Austrias, Castro Urdiales y las Cuatro Villas de la Costa de la Mar en la Historia, Santander, 2002.



aproximadamente un 33,8%. El recuento efectuado “calle por calle” en 1561, a pesar de señalar expresamente que un incendio había rebajado el número de vecinos de una parte de la Villa (“La rua de San Juan” sólo tenía un hogar, y la “calle de Vitoria” había perdido toda una hilera de casas en una de sus bandas), y de la nada despreciable cifra de 148 viudas como cabezas de familia (el 21,4%) con una media de 5 niños a su cargo, con parámetros claramente antiguorregimentales señala que la población estaba creciendo⁶.

El máximo de población habría que colocarlo hacia 1579, cuando después de 20 años había conocido una ganancia de 200 fuegos o vecinos (algo más del 30,6%). A partir de los años 80 comenzaron los problemas. Pero, sin embargo, si comparamos las cifras de los años 1528 y 1591, la población de Castro Urdiales había contemplado un sustancial aumento de 204 vecinos⁷ (más o menos un 41,8%).

El comportamiento de los nacimientos (existen registros bautismales entre los años 1538 y 1598) dibuja una curva con máximos en 1538 y, sobre todo, en 1553 y 1554. Muy malos años entre 1562 y 1568; aunque luego se abrió un período de tiempo de abundantes nacimientos entre 1579 y 1591 (años de 110 nacimientos⁸). Más en detalle, en un análisis del movimiento anual, el estudio del período 1553-1554 y 1579-

⁶Molinié-Bertrand, ob. Cit., p. 124.

⁷Ibidem.

⁸Ibidem, p. 125.



1594 (los años con más nacimientos) pone de relieve que los meses en que mayor número de nacimientos se registraban eran noviembre, octubre, septiembre y diciembre⁹.

Registros parroquiales de matrimonios solamente se han conservado a partir del año 1578. Los años más dinámicos se situaron precisamente entre esta fecha y la de 1580. A partir de entonces, evidenciando el cambio de coyuntura y la llegada de dificultades, el ritmo de matrimonios descendió muy acentuadamente; apareciendo, incluso, años en los que no se efectuó ninguna boda¹⁰.

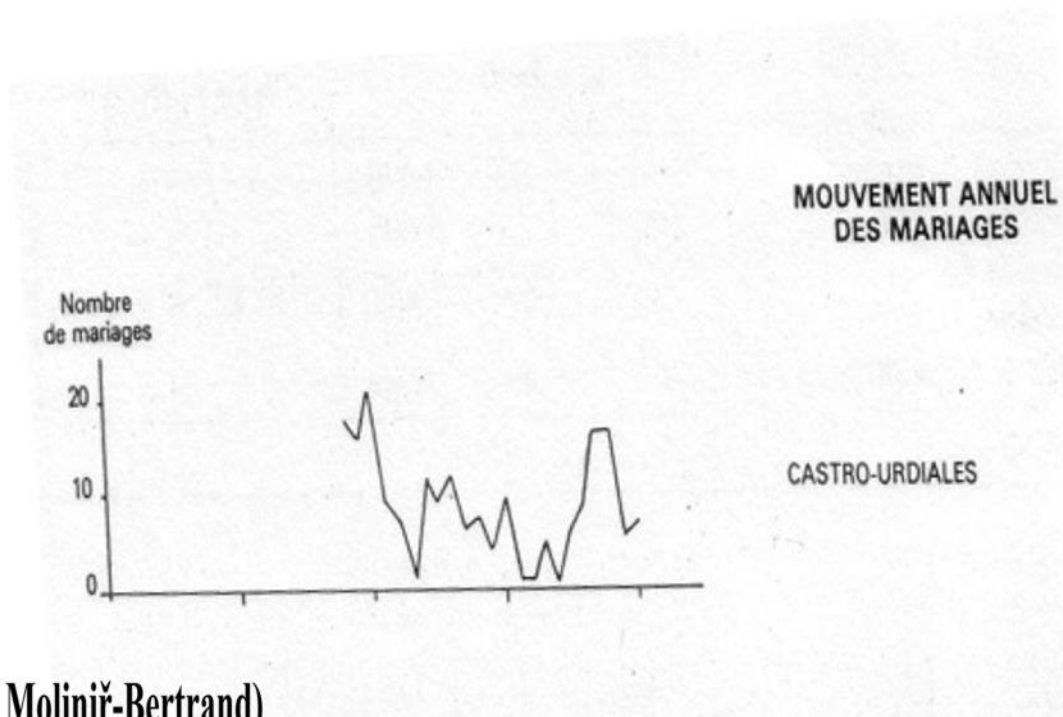
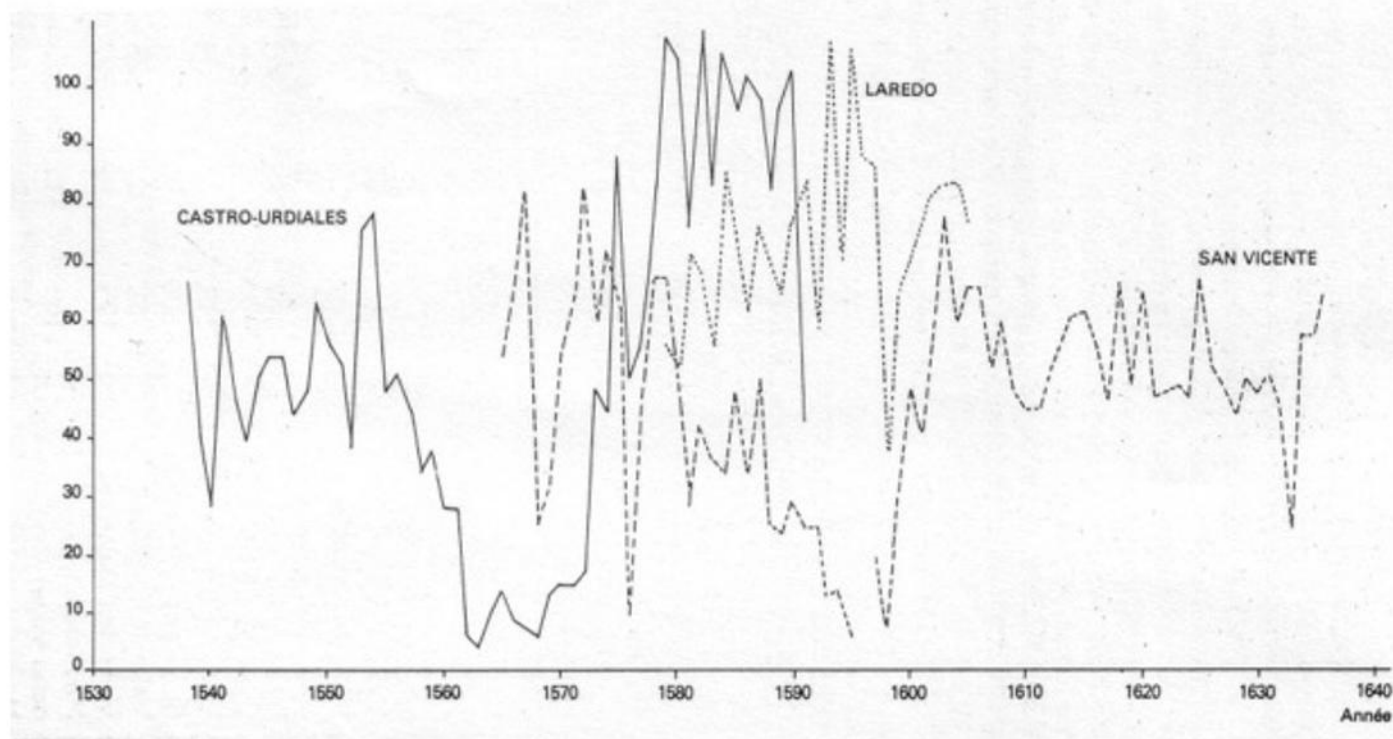
El gran desplome demográfico de Castro Urdiales, aunque se retrasó con respecto a lo ocurrido en Laredo, Santander y San Vicente de la Barquera, acabó llegando después de la desastrosa campaña naval de la “Armada Invencible” y de los numerosos reclutamientos forzosos de marinería de la década de 1590. Finalmente, la peste de 1596-1599 (precisamente entró en el litoral cantábrico por Castro) resultó ser la puntilla: diezmó gravemente la población de la Villa entre los meses de diciembre de 1596 y marzo de 1597.

⁹Ibidem, p. 322.

¹⁰Ibidem, p. 125.



Movimiento anual de bautismos



(Fuente: A. Moliniř-Bertrand)

C.2. PADRONES MUNICIPALES – VILLA Y ALDEAS

<u>AÑOS</u>	<u>Nº. VECINOS</u>	<u>Nº. VIUDAS</u>
1641	318	102
1669	498	131
1685	422	92
1692	470	81
1708	485	43
1734	425	121

Los padrones municipales conservados demuestran que la población castreña del siglo XVII se mantuvo muy por debajo de los niveles alcanzados en el siglo anterior¹¹, poniendo así de relieve los desastres de todo su entramado económico y demográfico en las últimas décadas del Quinientos.

C.3. POBLACIÓN MARINERA
VILLA DE CASTRO URDIALES

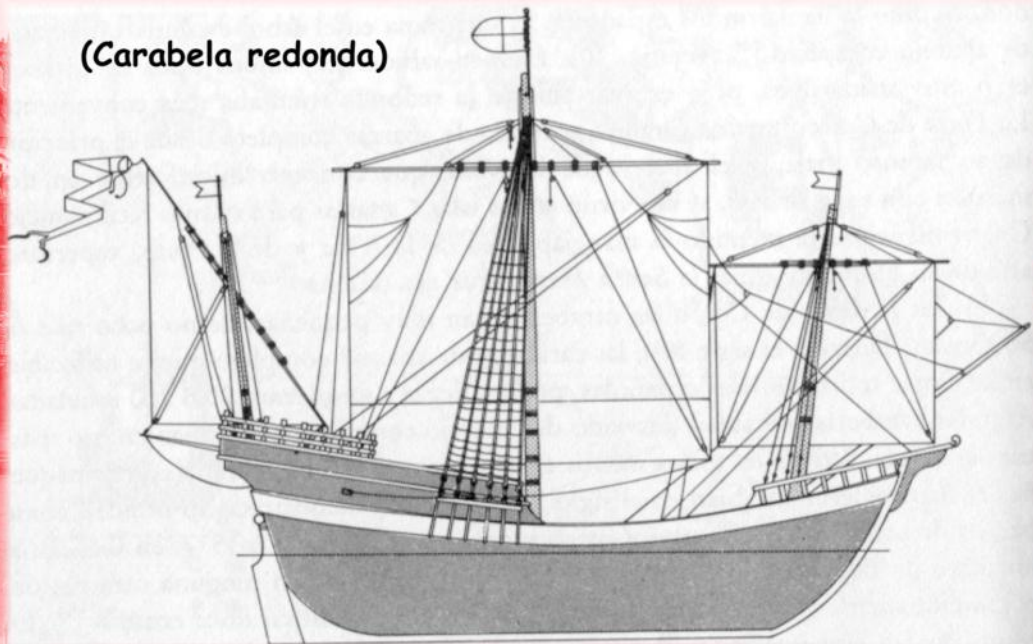
<u>AÑOS</u>	<u>NÚMERO</u>
1590	648
1642	250
1752	198
1784	198

Fuente: Lanza García, R. (2003), p. 108.

¹¹ Ojeda San Miguel, R., Alardes, recuentos de armas y defensa militar en el Cantábrico: el caso de Castro Urdiales, Castro Urdiales, 2004.



(Carabela redonda)



2. TRANSPORTE Y COMERCIO

Las actividades económicas de Castro Urdiales, además de las puramente agrarias y de las ferrerías, giraban de lleno alrededor del mundo de la mar: pesca de bajura bajo el control rígido de la cofradía de San Andrés, pesca en los caladeros de Irlanda y Terranova de tintes más capitalistas, y, lo que más nos interesa en este momento, transporte naval. No es extraño, tal como demuestran los censos de los siglos XVI y XVII, que la inmensa mayoría de los habitantes de nuestra Villa estuviese catalogada bajo el epígrafe de marineros.

El análisis, que desde hace pocos años ha comenzado a realizarse por diferentes investigadores, de la abundante documentación de los protocolos notariales está poniendo bien de relieve que el comercio marítimo de las villas cantábricas en el siglo XVI tenía básicamente dos vertientes: el comercio a gran escala con los grandes puertos europeos de la fachada atlántica, y un comercio de cabotaje que corría por todo el golfo de Vizcaya, litoral cantábrico, y que bordeando Galicia y Portugal llegaba hasta Cádiz.

Se trataba, en el primer caso, de un comercio basado en el movimiento de lana castellana y de hierros y derivados de las ferrerías cantábricas; pero también de barrilería, piedras de





NAO (SEVILLA)

molino, bacalao seco y grasa de ballena¹². En este transporte se empleaban varios tipos de barcos. Zabras, con esloras que nunca sobrepasaban los 17 metros, y portes entre 30 y 70 toneladas. Pero también naos y galeones, con esloras que iban de los 17 a los 33 metros, y tonelajes comprendidos entre 80 y 800 toneladas. “Dicho comercio a gran escala estuvo organizado y controlado por mercaderes-empresarios o mercaderes capitalistas acaudalados y de tipo mediano, sobre todo habitantes naturales de los puertos y villas del hinterland (...). Muchos (...) invertían grandes sumas de capital en la producción y en el comercio del hierro (...), y no pocos de ellos invertían al mismo tiempo en otros sectores de la economía como la construcción naval, naviera y pesca atlántica en Terranova. Esto demuestra que tenían suficiente capital, que querían diversificar sus intereses (...). Aunque muchas cartas de fletamento para tales viajes fueran firmadas por un solo mercader, la práctica común era que la carga estuviese compuesta por bienes de varios mercaderes”¹³.

En el tráfico de cabotaje intervenían zabras, pataches y barcos aún más pequeños, fundamentalmente pinazas; y solamente en caso de ser viajes más largos hasta las islas Canarias o Madeira se usaban barcos con más porte, caso de las naos y galeones. Desde el golfo de Vizcaya y buena parte del Cantábrico a

¹²Brkham Huxley, M., El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna, *Itsas Memoria, Revista de Estudios marítimos del País Vasco*, nº. 4 (pp. 147-164), p. 148 y 149.

¹³Ibidem, pp. 150 y 151.



través de este comercio se exportaba hierro en bruto, manufacturas férricas, brea y barrilería. Y con él se garantizaba en los retornos la presencia de productos básicos en el abastecimiento de comestibles, siempre escasos en el Norte peninsular: trigo francés y andaluz, sardinas secas de Galicia, vino de Rivadavia, pasas, higos secos y aceite de Andalucía y el Algarbe portugués. A diferencia del comercio a gran escala, este más pequeño “parece haber sido organizado casi exclusivamente por pequeños y medianos inversores de los puertos”¹⁴, entre los que solían estar también los maestros de los barcos. Nada raro fue que los socios inversores navegaran integrados dentro de la tripulación.

Por ser probablemente el fenómeno más llamativo y el que devengaba beneficios más suculentos, hasta ahora ha sido el comercio o tráfico de mayores dimensiones y realizado con navíos de más porte, el que más estudios ha inducido entre la comunidad científica de historiadores. Un tráfico organizado, por intervención directa de la Corona, en flotas de por lo menos ocho unidades y de más de 100 toneladas cada una para cruzar el Golfo. Flotas, con una participación sustancial de la lana castellana, que zarpaban desde Laredo, Santander y Bilbao. A la vuelta, especialmente con base en el puerto de Bilbao¹⁵, muchos de los productos extranjero llegados se

¹⁴Ibidem, pp. 156.

¹⁵Uriarte Melo, C., El puerto de Bilbao a mediados del s. XVI ¿una cierta especialización?, Bidebarrieta, n.º. 12, año 2003.



redistribuían por toda la costa cantábrica por medio de un intenso cabotaje con navíos más pequeños.

A diferencia de los viajes más largos del sistema de flotas, el tráfico de cabotaje tenía lugar de forma totalmente libre; pero, sobre todo, adaptándose a las mejores épocas de navegación, realizado entre los primeros días de abril y finales del mes de agosto.

3. FLOTA CASTREÑA

Volveremos sobre el tema en más de una ocasión: aunque hubo agentes de mercaderes castellanos, si por algo se caracterizaba el puerto de Castro Urdiales fue por la presencia de una potente, pero simple, burguesía transportista, y por la importantísima actividad de cabotaje con notoria especialización en el transporte de hierros con barcos de reducidas dimensiones.

Hace ya más de medio siglo Martínez Guitián publicaba en un interesante libro, que a comienzos del año 1540 la Corona, a fin de conocer los buques que potencialmente podían ser utilizados en la Armada, pidió a cada una de las villas costeras la relación de los buques existentes en sus respectivos puertos. En la contestación castreña se apuntaba la presencia de 2 galeones de 80 toneles y que, además, se esperaba la pronta



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

arribada de 21 pinazas¹⁶. En otro magnífico trabajo, Casado Soto señala con garantías documentales que la flota que se dedicaba al tráfico lanero en Castro Urdiales constaba únicamente de 4 naos y 1 galeón¹⁷. Unas cifras que no se alejan demasiado de las señaladas por Maza Solano, después de haber estudiado las cartas de averías y afletamientos conservados en el Archivo municipal de Santander para los años 1545-1551 sobre el transporte de lanas efectuado entre el puerto de Santander, Flandes y algunos puertos franceses¹⁸.

**C.4. TRANSPORTE DE LANA DESDE EL PUERTO DE SANTANDER
(1545-1551)**

<u>POBLACIÓN</u>	<u>Nº. GALEONES</u>	<u>Nº. SACAS</u>	<u>Nº. NAOS</u>	<u>Nº. SACAS</u>	<u>TOI</u>
Laredo	21	9922	21	23149	
Santander	7	3133	11	13129	
Santoña	7	1906	1	1051	
Castro U.	3	1789	7	5988	

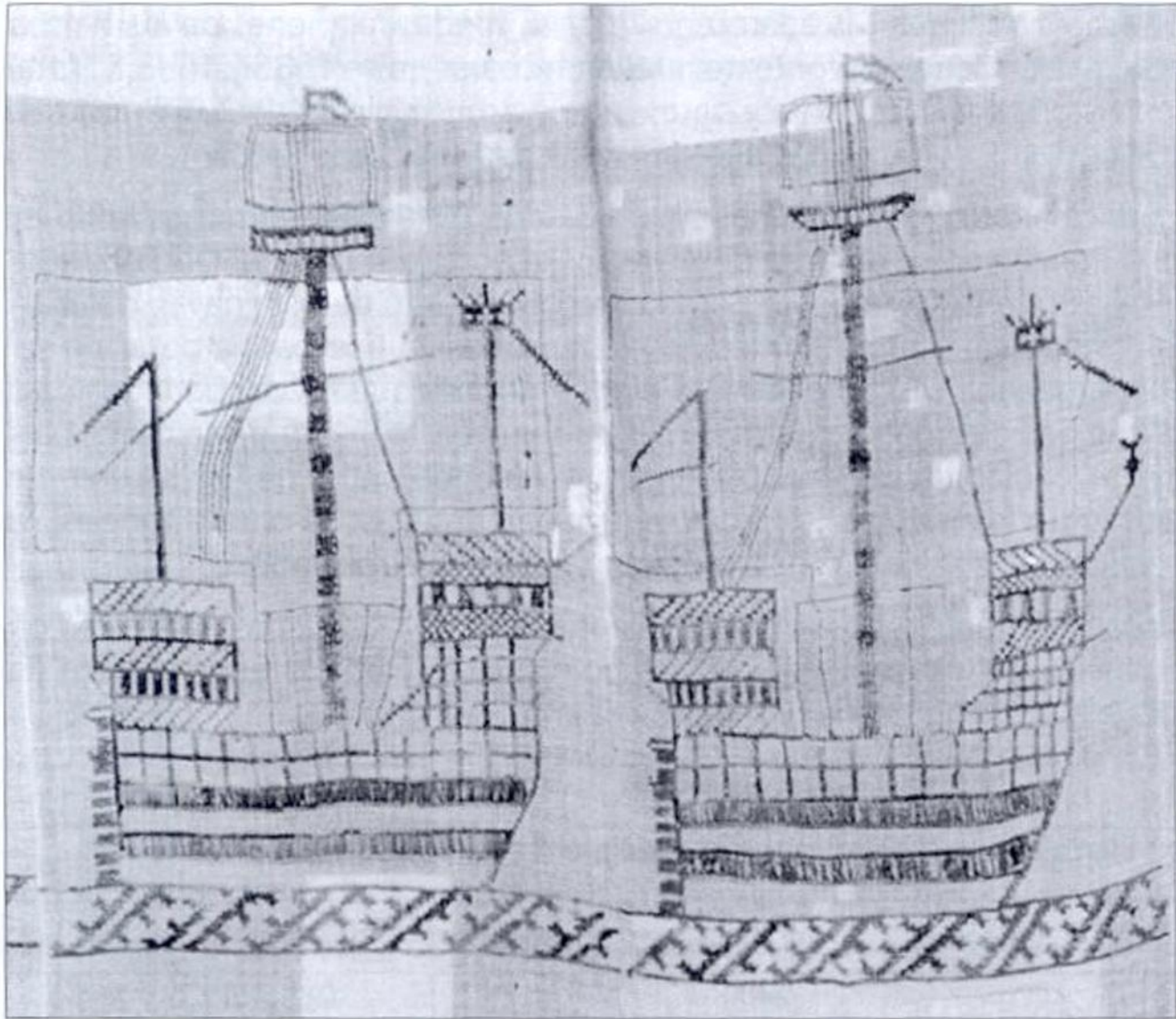
Fuente: Maza Solano, p. 343.

¹⁶ Martínez Guitián, L. Naves y flotas de las Cuatro Villas de la Costa, Santander, 1942, p. 14.

¹⁷ Casado Soto, J.L., Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI, Itsas memoria, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, nº. 2, año 1998, p. 182.

¹⁸ Maza Solano, T., Manifestaciones de la Economía Montañesa desde el siglo IV al XVIII, Banco de Santander, Aportación al estudio de la Historia económica de la Montaña, Santander, 1957, p. 343.





NAOS, 1530

C.5. FLOTA LANERA DE CASTRO URDIALES
(1545-1551)

Barco	Dueño y maestro
Santiago (galeón)	Manuel Martín de Otañes
San Jerónimo (nao)	Juan de Larrea
San Pedro (nao)	Juan de Larrea
Espíritu Santo (nao)	Diego Haedo
Santa Clara (nao)	Lope de Terreros

Fuente: Maza Solano, pp. 330-331.

Tan solo dos años más tarde, en 1553 una nueva relación mandada hacer otra vez con fines militares por la Corona, pone de manifiesto que los barcos de gran porte en el puerto castreños prácticamente se podían contar con los dedos de una mano: 1 nao y 5 galeones¹⁹.

C.6. NAOS Y GALEONES DE CASTRO URDIALES - AÑO 1553

- * El galeón de Martín de Olarte de CL toneles, de dos cubiertas, está aparejado y sin flete.
- * La nao de Juan de Sevilla, nueva, de CL toneles, aparejarse ha en breve mandándosele, no está fletada.
- * El galeón de Tristan de la Torre, de CXL toneles, bien aparejado y sin flete.
- * El galeón de García de Santa Clara, de C toneles, bien aparejado y sin flete.

¹⁹ Casado Soto, ob. cit., "1553. Relación de las naos y otros navíos que se han hallado en los puertos que ay desde Santander a Fuenterrabía, por la visita que dellos se ha hecho desde quatro hasta X de Enero de MDLIII", apéndice documental.



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

* Otro de Juan Abad de Cestona, idem en todo.

* Otro de Juan de Puerto, idem en todo, y es de dos cubiertas.

Sin embargo, la relación de barcos y marinería levantada con ocasión de la formación de la flota ordenada por el monarca Felipe II en el mes de marzo de 1564, nos descubre de una vez, y bien claramente, cual era la verdadera realidad de Castro Urdiales: la casi inexistencia de navíos grandes, pero la presencia de una nutrida partida de pequeños pataches y zabras. En aquella ocasión se contrataron 4 pataches (270 toneles) con 210 marineros, y otras 12 zabras (540 toneles) con 650 marineros y 270 remos²⁰.

C.7. PATACHES Y ZABRAS DE CASTRO URDIALES

AÑO 1564

PATACHES

ARMADORES

Martín de la Rentería
Juan Marmolejo de Sevilla
Lope de Herrada
Francisco Beltrán

ZABRAS

ARMADORES

García S. de Santa Clara
Martín de Lastero
Capitán Juan de Larrea
Martín de Cereceda
Pedro Sáinz de Prado
Diego Marmolejo de Sevilla
Pedro de Guecho
Juan Pérez de Returbio

²⁰ Martínez Guitán, ob. cit., p. 30. Además, el capitán Larrea se comprometía a aportar a la flota otros 200 marineros más de Castro.



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

Fernando de San Juan
Juan de Marrón
Lope Vélez de Liendo
Iñigo de Cereceda

Fuente: Martínez Guitián, p. 30.

Todavía más esclarecedores a este respecto son los famosos informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay hechos en el año 1569²¹.

C.8. RELACIÓN DE NAVÍOS - CASTRO URDIALES

1569

<u>PROPIETARIO</u>	<u>TONELAJE</u>	<u>BARCO</u>
Cereceda, capitán	40	Zabra
Rentería, M. y Ugarte, Juan	300	
Rentería, Martín de	60	
Rentería, M., Oriban, Rodrigo	60	
Quintana, T. Y Santa Clara, F.	40	Zabra
Sevilla, Juan de	45	
Cuartas, M.S., Cuevas, Iñigo	40	Zabra
Beltrám, Francisco	55	
Llastillero, P., Cereceda, Juan	40	Zabra
Llastillero, Rodrigo de	40	Zabra
Laredo, Santiago	50	
Galván, Rodrigo de	50	
Sevilla, Pedro de	35	Zabra

²¹ Fernández, E. y Sesmero, E., (introducción y transcripción) Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569), Itsas memoria, Revista de Estudios marítimos del País Vasco, n.º. 3, año 2000, pp. 685-710.



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

Cereceda, Iñigo de	50	Zabra
Sámano, Antón de	45	Zabra
Sámano, Antón de	60	
Lastillero, Martín de	35	Zabra
Braza, Francisco de la	45	
Hoz, Juan de	30	
Solórzano, Pedro de	35	Zabra
Ximeno, Juan de	100	Zabra
Astillero, Pedro, el de arriba	40	
Bélez de Liendo, Lope	40	Zabra

Fuente: Fernández y Sesmero, pp. 699 y 700, Relación de navíos de la costa del Cantábrico oriental, tabla III.

C.9. FLOTAS DE LOS PUERTOS MÁS PRÓXIMOS A CASTRO

URDIALES - AÑO 1569

<u>PUERTO</u>	<u>MEDIA TONELS/BARCO</u>	<u>Nº. BARCOS</u>	<u>TONELES</u>
Portugalete	173,5	27	4686
Bilbao	166,1	10	1661
Plencia	124,1	6	745
Lequetio	104,9	10	1049
Laredo	95,3	13	1240
Castro Urdiales	55,6	24	1335
V. Puerto	50,5	9	455
Somorrostro	32,05	39	1250
Bermeo	30	3	90

Fuente: Fernández y Sesmero, elaboración propia.



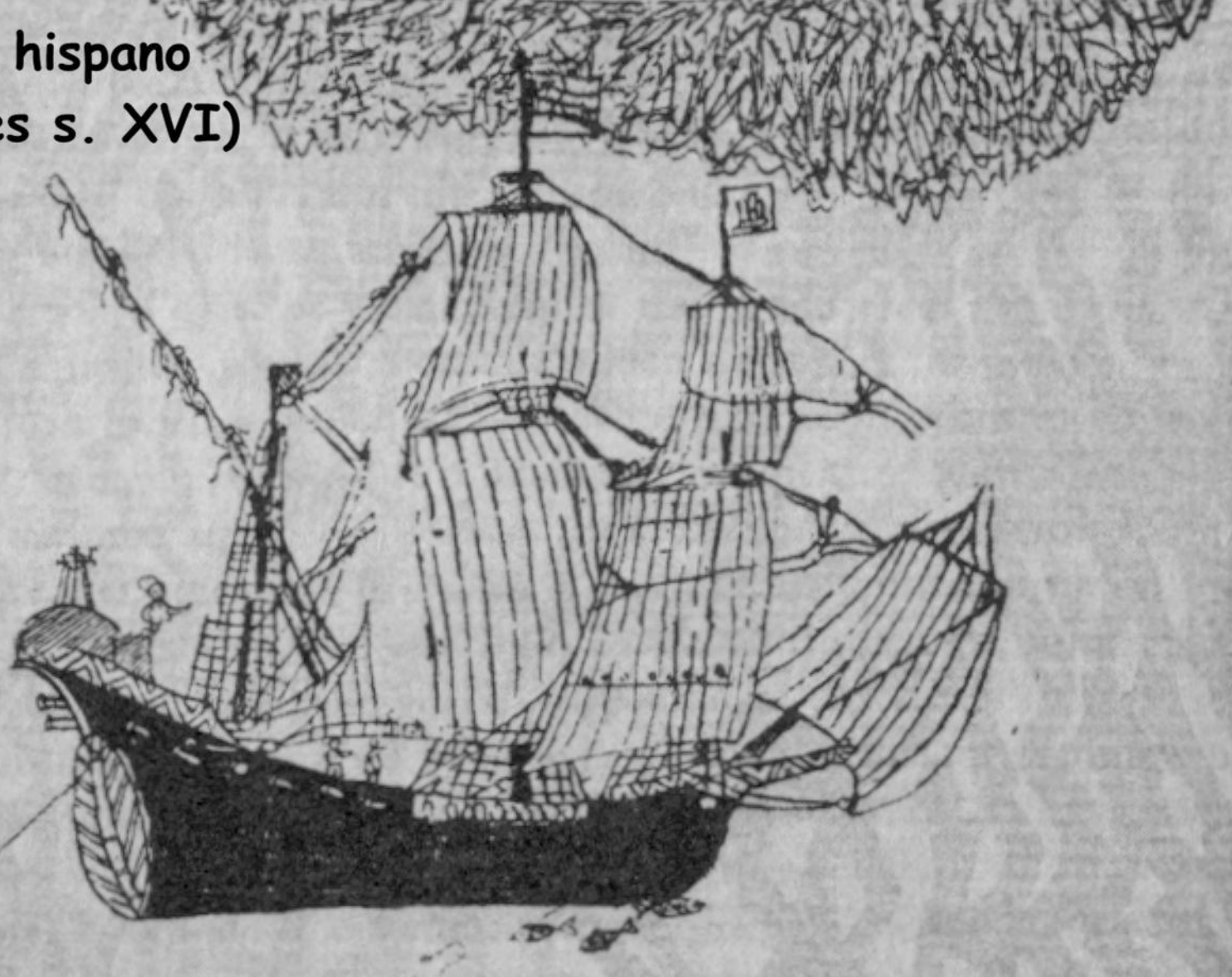
Al igual que Santoña o Bermeo, la flota de navíos mercantes de Castro en el año 1569 estaba, salvo algunas unidades más grandes, básicamente compuesta por zabras y pataches que raramente sobrepasaban los 40 o 50 toneles (C.9). Tal como podemos observar en el cuadro anterior, los barcos más grandes se refugiaban en aquellos puertos ubicados en rías con suficiente calado y protección. En la relación llama la atención la numerosa flota de diminutos *bajeles* censada en Somorrostro. Barcos, como luego veremos, muy relacionados también con Castro Urdiales, dedicados en exclusiva al transporte de mineral de hierro y adaptados al angosto y sinuoso trayecto del río en aquel Valle.

C. 10. BARCOS DE CASTRO URDIALES PARTICIPANTES EN LA CAMPAÑA DE LAS TERCERAS (1582-1583)

<u>BARCOS</u>	<u>TRIPULACIONES</u>	<u>MAESTRES</u>
<u>Pataches</u>		
San Juan	26	Juan de Gordón
Concepción	24	Fernando Gordón
Trinidad	30	Pedro de Rado
San Juan	25	Mateo de Llano
San Pedro	29	Simón de la Sierra
Concepción	28	Sancho de Somarriba
San Juan	31	Domingo Ibáñez
N. Señora Videyo	26	Juan de la Puebla
<u>Zabras</u>		
San Antón	23	Domingo Castro Colina



**(Galeón hispano
de finales s. XVI)**



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

San Cristóbal	19	R. Morro
Concepción	21	Martín P. De la Sierra
N. Señora Castro	18	Pedro de Carranza
Santa Ana	19	Domingo de Somorriba
San Pedro	20	Bartolomé de San Juan
Trinidad	21	Juan de Marrón
Santiago	19	Santiago de Avellaneda
San Juan	22	Juan de Trápaga
Concepción	20	Domingo de Laredo
San Pedro	23	Pedro de Jimeno
San Martín	21	Juan de Santa Cruz
San Juan	19	Ochoa de Acosta
Santa Ana	24	Bartolomé de Palacio
San Miguel	22	Juan de Troeño

Fuente: Echavarría y A.H.P.C., García Peñavera, leg. 1697, fols. 1 y 53.

De nuevo, como muy bien y por primera vez vio en los documentos notariales Javier Echavarría²², en la relación de los barcos que participaron en la campaña militar de las Islas Terceras entre los años 1582 y 1583²³, redactada para que sus armadores cobraran las cantidades prometidas por la Corona, se puede advertir ese predominio de unidades más bien pequeñas: “Castro tuvo armados durante los cuarenta y dos años del reinado de Felipe II, además de las lanchas de altura (pinazas) correspondientes a su numeroso cabildo, treinta y

²² Echavarría, J., Recuerdos Históricos Castreños (reedición), Bilbao, 1973.

²³ Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante, A.H.P.C.), Protocolos, García Peñavera, leg. 1697.



cuatro naves de las llamadas zabras y pataches, cuyo porte ordinario era de setenta y cinco a ciento treinta toneladas cada una, con una tripulación de veinte a treinta hombres, y un armamento que solía consistir en dos, cuatro, seis u ocho cañones pequeños...²⁴

4. CONDICIONAMIENTOS PORTUARIOS

La carta foral otorgada en el año 1163 es toda una evidencia de que Castro Urdiales se convirtió en una de las primeras villas en asomar en la Edad Media al Cantábrico. Como en otro trabajo propuse²⁵, este hecho tan madrugador fundamentalmente se debió a la perfecta adecuación entre las cualidades portuarias naturales de Castro y el tamaño y características de las naves medievales. Pero el crecimiento del tamaño de los barcos mercantes a partir del siglo XIV y sobre todo en el XV rompió aquella originaria armonía: sólo los barcos de pesca más pequeños podían refugiarse, o vararse en los playones, dentro de la pequeña dársena natural formada por las primitivas *Peñas Ymeas*. Los más grandes tenían que fondear, o amarrarse desde diferentes peñones, en la *Concha* exterior.

²⁴ Echavarría, ob. cit., p. 138.

²⁵ Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850), Castro Urdiales, 2001.



Sin embargo, la *Concha*, que poseía inmejorables condiciones en una arribada de emergencia para los barcos que navegaban cerca de la costa, no era un espacio demasiado bonancible a la hora de albergar como base a una verdadera flota de naves con vocación transportista. Con buen tiempo se podía permanecer con tranquilidad; pero la estancia con vientos del Norte y Noroeste resultaba sumamente peligrosa.

Acostumbrados en los siglos XII y XIII a que su flota fuera una de las más conocidas y activas incluso por las rutas mediterráneas, los castreños no podía aguardar de brazos cruzados y ver desaparecer poco a poco la presencia de barcos dedicados al transporte de mercancías. Casi desesperadamente emprendieron una nueva política: si el pequeño puerto natural ya no servía, había que crear artificialmente nuevas infraestructuras con las que adecuarse a los nuevos tiempos de la construcción naval.

Los peñones y cantos de Santa María, San Guillén y Santa Ana desde un principio brindaron un amparo al puerto castreño tan grande, que sin él no se puede entender la existencia de la propia Villa. Pero no era un malecón, y menos un rompeolas natural, perfecto. Entre los peñones se abrían cuatro boquetes por los que al entrar el agua se levantaban peligrosas olas sobre la *Concha*. Muchos años después del campo cronológico de este trabajo, en 1854, el Ayudante de Marina del Distrito marítimo de Castro Urdiales certificaba “*que en esta Concha y lugar donde hay de 22 a 26 piés de agua en bajamar al E de*



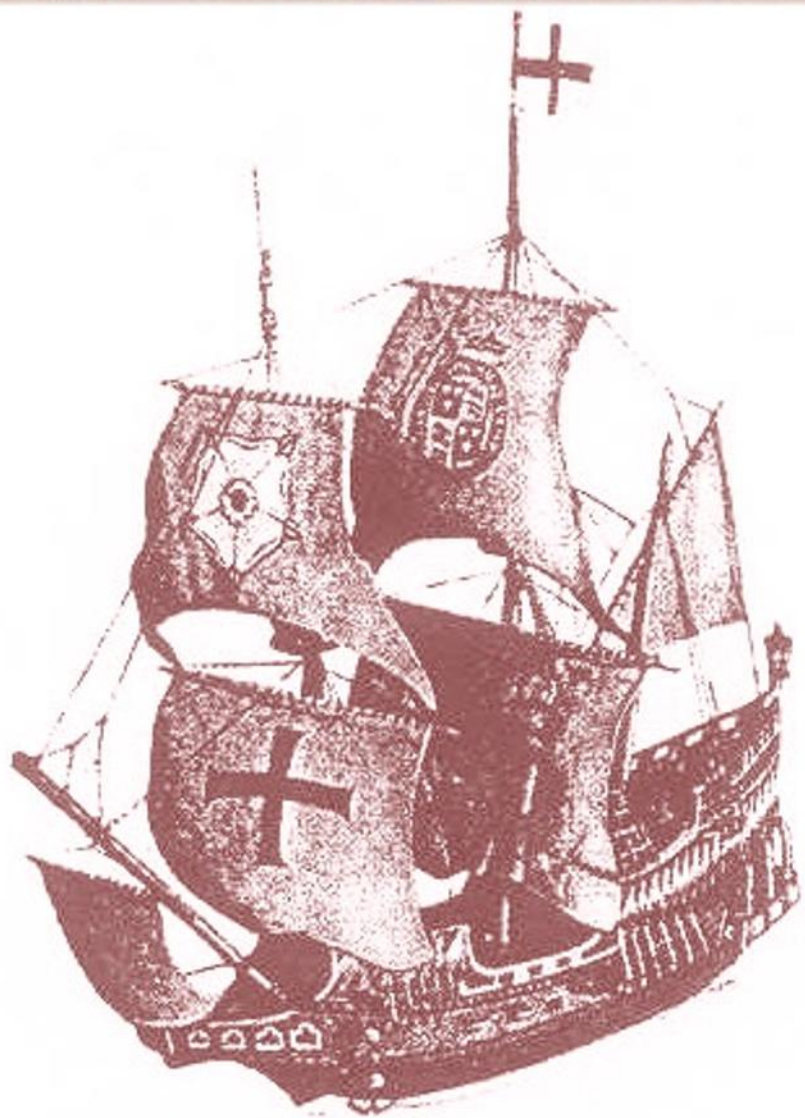
la cabeza del muelle N y distancia de 60 o 70 brazas (100 a 120 metros) es donde están colocados los buques de algún porte (50 a 200 toneladas) (...), sufren grandes choques de mar cuando olas muy elevadas pasan por los boquetes de Santa Ana y se encuentran con las olas que doblan la punta de la misma isla y los molesta poniéndolos en peligro”²⁶.

Hacia el año 1450, aproximadamente, con el doble objetivo de cerrar los *boquetes de Santa Ana*, creando así un rompeolas, y de hacer un muelle de carga y descarga, se levantó el *cay de Santa Ana*. Probablemente constituyó una de las obras portuarias de cierto calibre que primero se llevaron a cabo en el Cantábrico. Un poco más de medio siglo después, en el año 1512, el Ayuntamiento encargó al cantero guipuzcoano Miguel C. Celaya la construcción del *cay* y *contracay* (*muelle norte* y *muelle sur*). Se creaba de esta manera lo que hoy todavía se conoce como la *Dársena de Castro*.

La planificación de las obras portuarias en teoría era casi perfecta. Con el *cay de Santa Ana* los barcos estantes en la *Concha* se defendían de los golpes y olas provocados por los vientos del Noroeste. Y en caso de aparecer el peligrosísimo Norte con fuerza, podían entrar a la zona de más calado dentro de la *Dársena* (siempre que no superasen las 100 toneladas), amparados por los brazos del *cay* y *contracay*. Además, los numerosos barcos de pesca de la época, chalupas y pinazas sin

²⁶Ojeda San Miguel, R., Barcos de pesca y Astilleros en Castro Urdiales, Castro Urdiales, 2004, Informes del Ayudante de Marina a mediados del siglo XIX.





cubierta, podían guarecerse también entre los dos muelles que habían sustituido a las antiguas *Peñas Ymeas*.

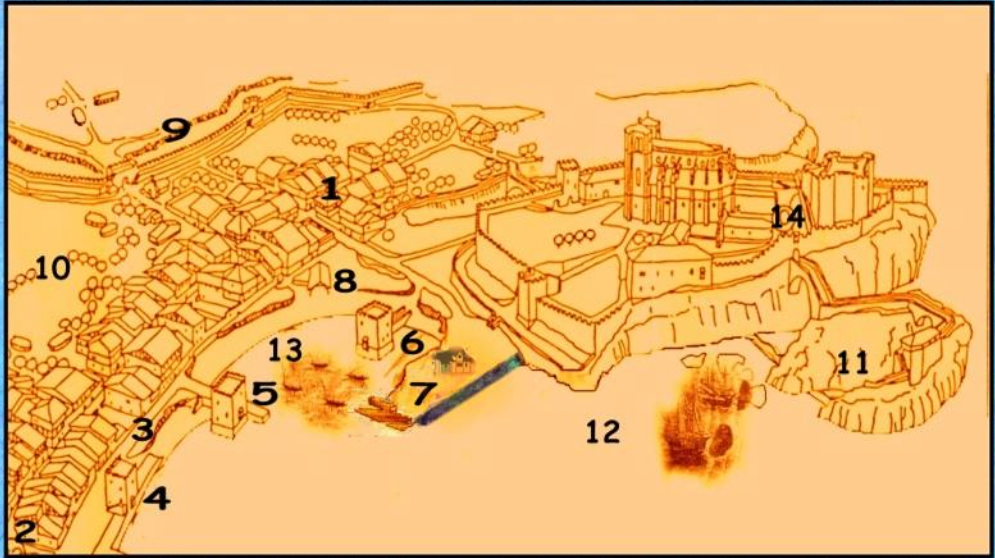
No solamente las obras nuevas brindaban protección a los barcos castreños. La numerosa flota de diminutos *bajeles* de Somorrostro, que habitualmente descargaban mineral en los muelles para las ferrerías de la jurisdicción y para que los navíos de la Villa hicieran con él un amplio recabotaje, en caso de mal tiempo acudía también a cobijarse dentro de la *Dársena*.

Sin embargo, no era todo perfecto. La *Concha* tenía un importante problema de calado. Los fondos, cerca de Santa Ana y del muelle Norte, donde fondeaban y amarraban precisamente los barcos mercantes, recibían grandes aportes de arena que las corrientes arrastraban desde la playa de Brazomar. Resultaba imposible recibir a navíos con portes superiores a las 200 toneladas. Además, y esto sí resultó decisivamente grave y peligroso a cortísimo plazo, el *cay de Santa Ana* se empezó a agrietar y desmoronar claramente a partir de los años 1510/1520. La construcción no debió ser de muy buena calidad, tanto técnicamente como en materiales. Tampoco la obra era sencilla de ejecutar y mantener. Tanto que no acabó de solucionarse hasta bien entrado el siglo XX, en la época en que se finalizó la construcción del actual rompeolas y puerto moderno²⁷.

²⁷Ojeda San Miguel, R., Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales (1831-1928). Historia de un empeño centenario, Castro Urdiales, 2004.



CASTRO URDIALES. SIGLO XV



1. Media Villa de Arriba
2. Comienzo de la Media Villa de Abajo
3. Entrada de Melida
4. Torre Matra
5. Torre Vitoria
6. Torre
7. Ymeas
8. Sable y Astillero
9. Muralla defensiva exterior
10. Campas de retaguardia ideadas para resistir un asedio largo
11. Conjunto de Santa Ana y muelle primitivo
12. Fondeadero de la Concha
13. Interior de la Concha y puerto
14. Conjunto defensivo

Hasta bien entrado el siglo XVII las autoridades municipales, inútilmente y siempre que lo permitían las cada vez más diezmadas arcas concejiles, intentaron reconstruir el *cay de Santa Ana*. Incluso, se obligó por expresa ordenanza a echar el lastre sobrante de los barcos sobre los agujeros de las grietas. Pero todo fue inútil. Con mucha claridad desde el año 1550 el agua y las peligrosas olas volvieron a hacer acto de presencia en la *Concha*, atravesando las grietas y en especial por la peligrosísima *grieta mayor*.

En definitiva, el escaso calado de la *Concha*, la limitada capacidad de la *Dársena*, y la falta de abrigo tras el fracaso de las obras de los *Peñones*, obligaron a la burguesía transportista castreña a especializarse en el manejo de barcos de pequeños portes (los únicos que podían cobijarse) y en el tráfico de cabotaje. Pero, precisamente esto que podía interpretarse como un revés en la carrera por acomodarse a los nuevos tiempos, a corto y medio plazo fue la salvación del transporte naval de Castro Urdiales.

5. CRISIS NAVAL EN EL CANTÁBRICO

Todo parece que fue bien hasta el año 1556. Pero poco después (1569), Cristóbal de Barros, en una perfecta radiografía, comunicaba al Rey que la construcción naval en el Cantábrico “*abía venido en tanta disminución que casi avía*



*cessado la fábrica y trato (...), empobreciéndose todos los que en él se exerçitaban, brevemente çesaría todo...*²⁸. Casi asustado, en el informe, Barros argumentaba que la peligrosa crisis naval de mediados del siglo XVI se palpaba tan solo con ver la gran cantidad de naos y galeones que habían desaparecido de la Costa cantábrica en muy pocos años. Muchas naves estaban siendo vendidas y enviadas a aguas del Mediterráneo. La Carrera de Indias había absorbido de forma voraz demasiados barcos norteños; la mayor parte de los cuales al cabo de tres viajes se volvían inservibles pasto de la acción sobre los cascos de la broma y de las aguas calientes.

La navegación a las pesquerías de Terranova, un gran negocio en la época, pero muy peligrosa por la bravura de las mares, había acabado también con un importante contingente de barcos. El envío de lana castellana, auténtica columna vertebral del transporte naval, a Flandes desde los puertos cantábricos estaba disminuyendo alarmantemente. Con el problema añadido de que las lanas de Navarra y Aragón, hasta entonces embarcadas desde puertos guipuzcoanos, ahora se desviaban y salían desde el puerto de San Juan de Luz.

Aún había más problemas, y más crudos. Los corsarios se habían convertido en el “pan nuestro de cada día”, en una grave peligro para la navegación cantábrica. El Rey, cada vez más metido y empeinado en guerras con las que mantener sus intereses dinásticos y de política de dominio en amplias zonas

²⁸ Fernández y Sesmero, ob. cit.



de Europa, consumía sin parar más y más naves mercantes. Los armadores veían cómo el Monarca, a pesar de las constantes y “reales” promesas, en el mejor de los casos pagaba mal y tarde.

Todavía a la postre más grave: los barcos de gran porte de las potencias navales europeas más fuertes estaban mejorando técnicamente de forma muy rápida. En una época marcada por la inflación en todos los órdenes, eran navíos más grandes, pero a la vez capaces de navegar con menos marinería. El resultado era evidente: comenzaban a competir violentamente y con ventajas clarísimas en el propio transporte de mercancías en aguas cantábricas. A todo ello no respondía la Monarquía con suficientes y ágiles medidas proteccionistas.

La propia construcción de barcos en los astilleros hispanos del Norte disminuía peligrosamente. Los materiales para el obraje se encarecían a pasos agigantados. Desaparecían muchas gradas²⁹. La actividad decaía y buena parte de los carpinteros de ribera huían hacia los vecinos astilleros franceses. En definitiva, era evidente para Barros que la gente de mar del Cantábrico estaba inmersa en un claro proceso de empobrecimiento al finalizar la década de los años 60.

²⁹ *Ibidem*. Con empréstito real, en los astilleros de Castro Urdiales únicamente se habían construido dos barcos: uno elaborado por Antonio de Sámano en el año 1564, y otro por Martín de la Rentería en 1567, p. 693.



Lejos de mejorar las cosas, los “memoriales reales” de los años 1572, 1573 y 1590 siguieron denunciando que los barcos extranjeros cada vez cargaban más en los puertos cantábricos, y que la construcción naval autóctona empeoraba en términos técnicos y competitivos: “Después de 1585, y desde luego a partir de 1590, la mayor parte de las exportaciones desde puertos del Cantábrico, como era el caso de las exportaciones desde Andalucía, hacia Europa del norte se fueron haciendo en barcos extranjeros, sobre todo porque las hostilidades hacían tan difícil la navegación de barcos locales en aquellas rutas norteñas”,³⁰.

Con fondos del Archivo de Simancas, Lanza ha dibujado muy bien esta crisis, que era algo más que una “crisis de barcos”: “En cualquier caso, las ayudas públicas tenían por objeto que los barcos de particulares estuvieran puestos ante eventuales embargos para el servicio real, cuyo sueldo, por otra parte, había sido objeto de revisión al alza en 1552 (...). He ahí, pues, la mayor contradicción de la política de Felipe II, el hecho de que el fomento de la construcción privada tenía el objeto militar de disponer de más y mayores barcos, que pudieran ser embargados para el servicio real cuando éste fuera preciso, de manera que la pesca y el comercio debían ser sacrificados en defensa de la monarquía (...). Pues bien, la reiteración del servicio, los reclutamientos constantes, el maltrato físico y verbal inflingido por los soldados y autoridades a la gente de mar, así como el bajo sueldo de armadores y marineros, el

³⁰ Barkham, ob. cit., p. 160.



retraso de las pagas y la falta de permisos, debieron provocar el desorden, el desánimo y la pérdida de ingresos suficientes para arruinar el comercio, la pesca y la industria naval (...). Aunque el servicio era una obligación de los súbditos hacia su Señor natural -que a cambio podía ofrecer importantes compensaciones en forma de libertades y privilegios-, el rey no podía competir con la marina mercante, que pagaba más puntualmente a sus empleados, así que las autoridades debieron reiterar entonces las órdenes para retener a la marinería en las villas por temor a que huyera aprovechando incluso las costeras y otras actividades. A pesar de las instrucciones reales para proceder suavemente, lo cierto es que el creciente malestar de la población hacia los reclutamientos de marinería estalló violentamente en alguna ocasión, como revela el conato de motín de veintitrés de junio de 1589 en Castro Urdiales³¹.

La presencia obligada de naves castreñas en las campañas militares de la Monarquía, tan abundantes en las últimas décadas del Quinientos, tuvieron que afectar necesariamente de forma negativa. Pero no tanto como en otras villas portuarias vecinas. En la desastrosa campaña de la “Armada Invencible”, la última grande de la centuria, participaron 15 navíos de Castro con casi medio millar de marineros. De ellos, sabemos con seguridad total que únicamente se perdieron 4³². Parece muy verosímil que tal hecho se explique de la siguiente

³¹ Lanza García (2003), ob. cit., pp. 116 y 117.

³² Echavarría, ob. cit., pp. 150-156, y A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1698.



manera: los barcos castreños, como eran zabras y pataches de no gran tamaño, se integraron en la Armada como navíos exploradores y correos, y no como naves artilladas de choque y primera línea de batalla; por lo eso fueron tan directamente castigados como otros de mayores dimensiones.

Una vez más podemos comprobar que aquella obligada especialización en navíos de pequeño y mediano tamaño, de momento, fue un salvoconducto de seguridad para la supervivencia de la actividad naval en nuestra Villa. Lo que no quiere decir que no fuesen visibles también aquí los efectos de la crisis general por la que atravesaba toda la cornisa marítima del Cantábrico. Aunque, eso sí, algo más suavizados. Al finalizar el siglo XVI la flota mercante castreña todavía se mantenía bien nutrida de unidades. No así tanto, como más tarde volveremos a comentar, la marinería. Que casi es lo mismo que decir la población de Castro Urdiales.

6. BARCOS Y UBICACIÓN GEOGRÁFICA

Los documentos notariales conservados, como bien podemos advertir en los cuadros que siguen (C.11 y C.12), ponen bien de relieve que los barcos castreños se mantuvieron muy activos en el tráfico de cabotaje durante toda la segunda mitad del siglo XVI y aún después de bien entrado el XVII.





**C.11. FLOTA MERCANTE DE LA VILLA DE CASTRO URDIALES
(1551-1655)**

<u>AÑOS</u>	<u>BARCO</u>	<u>DENOMINACIÓN</u>	<u>DUEÑOS</u>
1551		San Juan	Ortuño de Luñado y Juan de las Muñecas
1553	Galeón	Santiago	Hernando de Sámano
1552		Santa María	Hermanos Marmolejo de Sevilla
1552		Santa Catalina	Nicolás de Peñarredonda
1553	Zabra	La Concepción	García de Amor
1553		San Julián	Sant María Lope de Abad
1553	Galeón	San Juan	Rodrigo de Mediana
1553	Zabra	La Trinidad	Sancho de Loyzaga, Lope de Loyzaga y Antón Velar
1553	Zabra	La Concepción	
1553	Zabra	Santa Cruz	Luis de Bandesa, Sancho de Ontón y Sancho Hermostillo
1553	Zabra	Santa Catalina	Luis de Bandesa, Sancho de Ontó y Sancho Hermostilla
1567	Zabra	San Pedro	Pedro Gómez Solórzano
1570	Zabra	La Concepción	Juan de Carranza
1570		San Bartolomé	Pedro de Cestona, Juan de Cestona y Sant Juan de Pando
1570		San Pedro	Juan de Bandesa y Juan de Cereced
1570	Zabra	Santo Cristo	
1570	Zabra	La Trinidad	
1570	Zabra	La Concepción	Rodrigo de Lastero y Sancho de Lastero
1570	Zabra	Santa Cruz	Hermanos La Braza
1570	Zabra	Santa María	Johan Llantada
1570	Zabra	Santa Catalina	Martin de Lorenz y Diego de Carranza
1570	Zabra	San Martín	Sancho de Aparicio
1570	Zabra	Santa Catalina	Francisco de la Braza
1572		La Trinidad	
1572	Zabra	Santiago	
1574	Zabra	N.S.La Blanca	Tomás y Pedro de Avellaneda
1574		San Gregorio	Martin de Ontón
1574	Zabra	La Concepción	
1574		San Pedro	
1574		San Gregorio	
1574		La Trinidad	
1575		Nuestra Señora	Rodrigo de Galván
1576		La Trinidad	Johan de Marrón
1578	Zabra	La Concepción	María Santos Lotamex



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

1578	Zabra	San Pedro	Pedro de Avellaneda y Antón de Carasa
1578	Zabra	Santa María	Pedro y Martín de Carranza
1578	Galeón	San Cristobal	Juan Bautista de Olarte
1584	Zabra	Santiago	Martín de Velar y Juan de Carranza
1587		Santa María	Gregorio de Otañes y Francisco de Castro
1590		La Concepción	Diego de Noja y Santiago de la Villa
1591	Zabra	Santa María	
1591	Zabra	San Pedro	
1591	Zabra	Santa Ana	
1592	Zabra	La Concepción	
1594	Zabra	La Magdalena	Juan de Lorenz
1594	Galizabra	San Nicolás	Sant Juan de Carasa
1594		Santa Ana	Juan de Lorenz
1595	Zabra	Phelipe	
1595	Zabra	Santiago	
1597	Zabra	Espiritu Santo	Rodrigo de Buenhesie
1607	Patache	La Concepción	Pedro de Quintanilla
1609		La Concepción	
1609	Zabra	Santa Ana	
1617	Zabra	N.S. Ascensión	
1618	Galeón	N.S. Rosario	Cristobal de las Cuevas y Antonio de Liendo
1653	Galeón	Santo Cristo de Lezo	Antonio de Taranco
1655	Galeón	San Joseph	Joseph de Uría y Juan de la Cruz

Fuente: A.H.P.C., Prot. , legajos: 1708, 1707, 1706, 1694, 1696, 1695, 1697, 1698, 1700, 1701, 1703, 1704, 1705, 1609, 1709 y 1725.

C.12. VIAJES - BARCOS DE CASTRO URDIALES (1552-1618)

<u>AÑOS</u>	<u>ORIGEN</u>	<u>DESTINO</u>	<u>CARGA</u>
1552	Asturias	Sevilla	Madera
1552	Castro Urdiales	Galicia	
1552	Castro Urdiales	Galicia (Muros)	
1553	Castro Urdiales	Francia (Bretaña)	
1553	Castro Urdiales	Galicia (La Coruña)	
1553	Castro Urdiales	Sevilla	Lana

Ramón Ojeda San Miguel



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

1570	Castro Urdiales	Portugal (Lisboa)	Hierro
1570	Castro Urdiales	Galicia	Lana
1570	Castro Urdiales	Francia (Nantes)	
1570	Santander	Sevilla	Trigo
1570	Castro Urdiales	Galicia y Portugal	
1570	San Juan de Luz	Francia (Carcason)	Sal
1570	Castro Urdiales	Francia (Burdeos)	
1570	Bilbao	Flandes	
1570	Santoña	Francia (Nantes y Burdeos)	Naranja
1572	Castro Urdiales	Portugal (Avero)	Hierro
1572	Castro Urdiales	Portugal	Hierro
1574	Castro Urdiales	Francia	Hierro
1574	Castro Urdiales	Portugal (Avero)	Hierro
1574	Castro Urdiales	Portugal (Trasnosso)	Hierro
1575	Castro Urdiales	Portugal (Avero)	Hierro
1578	Castro Urdiales	Asturias, Portugal y Galicia	Mineral de hierro
1578	Castro Urdiales	Galicia	
1578	Castro Urdiales	Andalucía (Cádiz y San Lucar	
1587	Castro Urdiales	Portugal	
1591	Castro Urdiales	Portugal (Avero)	Hierro
1591	Castro Urdiales	Galicia	
1591	Castro Urdiales	Galicia	
1595	Castro Urdiales	Francia (Bretaña)	Hierro
1595	Castro Urdiales	Galicia (Pontevedra y Bayona) y Andalucía (Cádiz y San Lucar)	
1597	Santoña	Francia (Nantes)	Naranjas y limones
1607	Castro Urdiales	Galicia y Sevilla	Hierro
1609	Castro Urdiales	Sevilla	Hierro
1609	Castro Urdiales	Sevilla	Hierro
1609	Castro Urdiales	Sevilla	Hierro y brea
1609	Castro Urdiales	Asturias, Galicia y Portugal	Hierro
1617	Castro Urdiales	Asturias, Galicia y Portugal	Hierro
1618	Castro Urdiales	Canarias	Hierro, paños



Fuente: A.H.P.C., Prot., legajos: 1708, 1707, 1706, 1694, 1696, 1695, 1697, 1698, 1700, 1701, 1703, 1704, 1705, 1609, 1709 y 1725.

Esta continuada actividad aparentemente puede parecer que choca con la admitida por todo el mundo crisis naval: “Los puertos montañoses fueron más sensibles a las consecuencias derivadas de los crecientes conflictos de la monarquía con las potencias europeas, en particular tras la ruptura de relaciones con Inglaterra en 1585 y las guerras civiles de Francia, en gran parte por los vínculos financieros respecto a Burgos, el mayor peso de las relaciones con Flandes y el predominio de las exportaciones de lanas. En cambio, los puertos vascongados pudieron aprovechar la exención de alcabalas y el comercio activo de hierro para reforzar las funciones de almacén para la reexportación y mantener el comercio con los puertos franceses, que podían servir de tránsito hacia los Países Bajos”³³.

Razón lleva el profesor Lanza en las anteriores observaciones. Sin embargo, a mi juicio, al igual que otros investigadores, se deja llevar por muchos “tópicos” de las actuales demarcaciones administrativas, cada vez más reforzado por los regionalismos de las todavía muy jóvenes comunidades

³³ Lanza García (2003), ob. cit., p. 111.





La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

autónomas. Dicho de otra forma: inconscientemente (por lo menos es lo de esperar) se transponen a siglos atrás muchos de los estereotipos geográfico-administrativos hoy “santificados”, y se acaba por enturbiar la realidad histórica. La estructura del transporte naval de Castro Urdiales precisamente se parecía mucho más a la del País Vasco que a la de los puertos de Santander y Laredo. Mientras en estos últimos los embarques de lana tuvieron siempre un peso decisivo, en Castro Urdiales no. En esta Villa la columna vertebral de su transporte naval estaba claramente vinculada al tráfico de hierros.

Algo, que por otra parte no debe extrañar nada en absoluto, dada la proximidad, máxima en todos los sentidos, del puerto castreño a las minas de Somorrostro y al cada vez más gigantesco puerto de Bilbao.

**C.13. TRANSPORTE Y COMERCIO DE PRODUCTOS SIDERÚRGICOS
VASCOS EFECTUADO POR BARCOS DE CASTRO URDIALES (1565-1596)**

<u>AÑO</u>	<u>BARCOS</u>	<u>MAESTRES</u>	<u>RUTAS</u>
1567	N.S.Begoña	Santiago Laredo	Bilbao/Oporto
1567	San Antón	Antón de Vallejo	Motrio/Castro/Bilbao
1567	Santa María	Juan de Liendo	Bilbao/Portugal
1567	N.S.Begoña	Santiago Laredo	Deva/Setúbal
1568	La Magdalena	F. La Braza	Pasajes/Castro/Aveiro
1568	San Antonio	Sancho de Aparicio	Bilbao/Aveiro
1568	S. Juan Bautista	Martín del Estero	Castro/Aveiro
1568	San Martín	Juan de Sevilla	Bilbao/Castro/Lisboa
1568	Santa Cruz	Pedro de Quejo	Bilbao/Oporto
1568	Santa Cruz	Pedro de Bidaña	Bilbao/Oporto



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

1568	Santa María	Juan de Buriezo	Bilbao/Aveiro
1571	Espíritu Santo	Rodrigo Galbán	Bilbao/Sevilla
1571	La Concepción	Sancho de Lastero	S. Sebastián/Lisboa
1571	La Concepción	Juan de Goriezo	Portugalete/Esposende
1571	La Concepción	Juan de Goriezo	Bilbao/Esposende
1571	La Concepción	Juan de Hoz	Guetaria/Lisboa
1571	Santa Catalina	Diego Zamal	Portugalete/Lisboa
1572	La Concepción	Juan de Goriezo	Deva/Lisboa
1572	La Concepción	Martín de Carranza	S. Sebastián/Lisboa
1572	La Concepción	Pedro de Goicoechea	S. Sebastián/Lisboa
1572	N.S. Guadalupe	F. Azendeja	S. Sebastián/Lisboa
1572	La Concepción	Rodrigo Lastero	S. Sebastián/Lisboa
1572	La Concepción	Martín de Urdiales	S. Sebastián/Lisboa
1572	San Martín	Pedro de Sopeña	Castro/Lisboa
1572	San Pedro	Pedro de Llano	S. Sebastián/Lisboa
1572	Santa Clara	Diego Zamal	Portugalete/Lisboa
1581	San Juan	Andrés de Carranza	Bilbao/Lisboa/Sevilla
1582	La Asunción	Pedro de Quejo	Bilbao/Sevilla
1582	La Concepción	Martín de Carranza	Bilbao/Lisboa/Sevilla
1582	La Trinidad	Juan de Mena	Deva/Sevilla
1582	La Trinidad	Juan de Mena	Deva/Sevilla
1583	La Concepción	Pedro Somarriba	Pasajes/Sevilla
1583	San Jerónimo	Pedro Marmolejo	Bilbao/Sevilla
1584	Espíritu Santo	Martín de Quartas	Bilbao/Aveiro
1584	La Concepción	Pedro Somarriba	S. Sebastián/Sevilla
1584	San Jerónimo	Pedro Marmolejo	Bilbao/S. Lucar/Sevilla
1584	Santa Ana	Juan de Sorriba	Bilbao/Aveiro
1584	Santa Catalina	Juan de Gariza	Deva/Sevilla
1584	Santa Clara	Antón de Ampuero	Bilbao/Aveiro
1585	San Gregorio	Juan de Avellaneda	S. Sebastián/Oporto
1585	S.J. Bautista	F. De la Colona	Pasajes/Aveiro
1585	San Nicolás	Julián de Ontón	Pasajes/Aveiro
1585	Santa Ana	Juan de Soliba	Bilbao/Castro/Oporto
1585	Santa María	Francisco de Castro	Bilbao/Oporto

Ramón Ojeda San Miguel



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

1585	Santa María	Francisco de Castro	Bilbao/Oporto
1586	Espíritu Santo	Juan de Mena	Bilbao/Aveiro
1586	La Trinidad	Juan de Marrón	Bilbao/Aveiro
1586	Santa Ana	Martín de Villanueva	Bilbao/Aveiro
1587	La Trinidad	Juan de Herrado	Bilbao/Oporto
1587	San Pedro	Colás de Guemes	Bilbao/Aveiro
1587	Santa María	Francisco de Castro	Castro/Aveiro
1591	Espíritu Santo	Martín de Quartas	Rentería/Motrico/Lisboa
1593	Santa Ana	Domingo de Laredo	Bilbao/Le Havre

Fuente : Casado Alonso, pp. 176-192.

Hilario Casado, en otro interesante y sugerente trabajo³⁴, ha analizado el comercio del hierro vasco con la rica documentación burgalesa de los seguros marítimos, detectando (ver cuadro C.13) enseguida el papel estelar jugado por los barcos de Castro: “Con dichos datos hemos elaborado el cuadro. Como se puede apreciar, las localidades de la flota empleada en el comercio de hierro vasco en estos 483 viajes, realizados entre 1565 y 1596, eran muy variados. Destaca en primer lugar Castrourdiales (sic)... Por un lado, la fuerte interconexión entre las flotas que recorrían el golfo de Vizcaya y el mar Cantábrico, donde los lazos entre los diferentes puertos, marineros, naves, patrones y maestros eran muy superiores a lo que tradicionalmente creemos para el siglo XVI. No estamos ante rivalidades, sino ante colaboraciones, lo

³⁴ Casado Alonso, H., El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596), Itsas memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº. 4, año 2003, pp. 165-192.



cual es lógico en unos momentos donde no existe una especialización naval según tipos de mercancías o rutas. Pero, por otro lado, la presencia cántabra y asturiana denota que la flota vasca era insuficiente para dar salida al fuerte comercio de hierro vasco, **siendo en este punto asombroso el fuerte protagonismo que juegan en la segunda mitad del siglo XVI los barcos de Castrourdiales**³⁵.

De nuevo, o la falta de conocimientos geográficos suficientes o la traslación de esos estereotipos actuales de división administrativa a épocas pasadas, parecen conducir a algunos historiadores a admirarse de hechos totalmente lógicos. Y es que Somorrostro y Bilbao, los dos pilares más importantes del mundo siderúrgico vizcaíno, están tan cerca por la mar de Castro que se ven, y casi se tocan con la mano, desde su puerto. Nada tiene de extraño, por tanto, este papel estelar de los barcos castreños en el transporte de productos siderúrgicos vascos. Aquel era su mundo y su negocio. Muy distinto del de Santander o Laredo.

7. ¿OTRA COFRADÍA DE MAREANTES EN CASTRO URDIALES?

Hasta ahora siempre habíamos considerado que la pesca de litoral, por lo menos desde el siglo XIV, estuvo rígidamente

³⁵ Ibidem, p. 169.



controlada por la cofradía de San Andrés³⁶. Y que la pesca de altura transoceánica y el transporte naval fueron actividades con tintes más claramente capitalistas y hechas en términos prácticos casi con entera libertad. Sin embargo, el casi casual descubrimiento de un documento en los fondos notariales de las escribanías de la Villa correspondientes al siglo XVI, comienza a hacernos dudar de algunas cosas, y sobre todo para futuras investigaciones.

En una “carta de pago y cesión”, fechada el día 26 de septiembre de 1570, redactada y firmada en la notaría de García Peñavera³⁷, se certifica que en aquel día se presentó el francés *Beltrandeci*, después de haber realizado viaje desde su residencia habitual en el puerto de “*Cabretón*”. Declaraba bajo juramento, y acreditando documentos, que una serie de vecinos de Castro Urdiales se habían comprometido a pagarle en diferentes plazos la cantidad de 143 ducados por la compra de algunas mercancías. Pues bien, después de anotar que los plazos no se satisfacían según lo acordado, el escribano castreño escribe los nombres de los afectados, Juan de Marrón, Pedro de Villanueva, Juan de Murrieta y Pedro de Lusa “*el moço*”, y expresamente reseña: “*de los mareantes del cabildo de Sancta Ana de esta villa*”.

³⁶ Garay Salazar, J. y Ojeda San Miguel, R., Proa a la Villa I, Notas históricas del Noble Cabildo de Pescadores y Mareantes de San Andrés y San Pedro de Castro Urdiales, Bilbao, 2003.

³⁷ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fols. 159 y 160.



En un principio, dado que no he encontrado ninguna otra escritura en tales términos, se podía pensar que bien pudiera ser un error de redacción del escribano o de su amanuense. Pero, enseguida, casi al final del documento se vuelve a decir literalmente: “*de los mareantes del cabildo de Santana*”. Además, García Peñavera fue un escribano en activo muchos años, perfecto conocedor de todos los asuntos de Castro Urdiales. Es, por todo ello, muy difícil que se trate de una equivocación o de una anotación casual.

No podemos llegar, por el momento, mucho más lejos. Pero bien pudo ser posible que los maestros, patrones y marinería de la flota mercante hubiesen estado también organizados alrededor de una cofradía profesional. Nada tendría tampoco de raro la advocación de “Santa Ana” en este nuevo cabildo, máxime si pensamos en la vieja ermita, en el Peñón y en el Cay con su nombre; todos elementos básicos del entramado portuario de origen medieval.

8. EL NEGOCIO DEL TRANSPORTE NAVAL

Las malas conexiones camineras con el interior peninsular, muchos peores que las de Santander, Laredo y Bilbao, y las limitaciones espaciales, de seguridad y calado del puerto, hicieron que Castro Urdiales desde el siglo XV no tuviera mucha importancia como punto de embarque y descarga de mercancías. Los ejemplos que siguen, bien pueden ambientar



la situación de la que hablamos. En el año 1559 arribó el capitán Alonso de Rodiles, avecindado casi con entera seguridad en Avilés, con su barco en viaje desde Flandes; y tan sólo descargó varios cofres con equipaje personal y cierta cantidad de oro en joyas³⁸. Dos navíos, propiedad del inglés Rihart Mars, y 30 marineros llegaron en la primavera de 1575 cargados de trigo³⁹. Al año siguiente, una “*nao francesa*” trajo y descargó algunos fardes de ropa y 10 barriles de azogue⁴⁰. Trigo, que enseguida fue requisado por el Ayuntamiento, descargó en 1587 un navío bretón⁴¹. Y, un último apunte, en el mes de mayo de 1603, Mateo Tantarús, vecino de “*cabreton*”, trajo a vender a Castro “*un navío pequeño cargado de sal*”⁴².

La flota de Castro Urdiales se dedicó, porque realmente no tuvo más remedio, hasta las primeras décadas del siglo XVII a alquilar pequeños barcos para realizar transportes por rutas eminentemente de cabotaje. Aunque algunos existieron, no fue Castro una villa portuaria con fuerte presencia de mercaderes o de agentes de comerciantes del interior peninsular. Además de las gentes dedicadas a las faenas pesqueras, los castreños fueron armadores y marineros especializados en el simple transporte naval. Probablemente la comparación resulta demasiado forzada y con poca ambientación marítima, pero bien podríamos decir que se hicieron conocidos por todo el

³⁸ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1706, fol. 403, 22 de mayo de 1559.

³⁹ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1695, fol. 224, 22 de marzo de 1575.

⁴⁰ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1695, fols. 378 y 379, 1 de julio de 1576.

⁴¹ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1697, fol. 4, 9 de enero de 1587.

⁴² A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1703, fol. 63, 8 de mayo de 1603.





litoral hispano como auténticos camioneros de la mar. Hombres que arrendaban sus rápidos vehículos y su probada maestría de hábiles navegantes.

Aunque evidentemente no son lo mismo, el transporte y el comercio por mar siempre han sido fenómenos económicos estrechamente unidos. Actividades complicadas organizativamente y con muchas interconexiones con diferentes agentes. Precisamente esta complejidad ha generado una abundante y dispar documentación: cartas de préstamos, contratos de barcos, de marinería, compañías de navegación, seguros, fletamentos... Pero, dadas las peculiaridades y limitaciones de nuestra Villa, los documentos conservados son en su inmensa mayoría cartas de fletamento, armamento y seguros marítimos.

Nunca hay que perderlo de vista, los viajes marítimos entrañaban muchos riesgos y requerían sistemas de financiación muy peculiares. Como perfectamente ha desarrollado Agustín Rodríguez⁴³ se utilizaron fundamentalmente dos modelos de financiación: los préstamos “a riesgo de quilla y aparejos” y el sistema de las “compañías de navegación y comercio”. En este último caso “La asociación de dos o más individuos (...), constituyó otra de las formas de financiación más utilizadas (...). Varios comerciantes entre sí, o un mercader y un armador, o un

⁴³ Rodríguez Fernández, A., La financiación del comercio en Laredo durante el siglo XVII, Altamira, Revista del Centro de Estudios Montañeses, tomo XLVI, años 1986/87.



dueño de navío y un poseedor de capital (...) formaban compañía de navegación y comercio a riesgo de pérdidas y ganancias (...). Cada uno aportaba dinero o barco y al acabar se hacía balance, liquidaban cuentas y se repartían beneficios en proporción al capital o esfuerzo aportados”,⁴⁴.

Como Castro era un puerto de armadores, con pocos mercaderes, este tipo de asociaciones apenas han dejado documentos entre los protocolos notariales. En el primer modelo del que hemos hablado, el préstamo a “riesgo de quilla y aparejo”, el mercader recibía dinero de un prestamista, contrataba un barco y emprendía el viaje y operación comercial: lo más característico de estos préstamos era el alto interés, nunca inferior al 10%, a pesar de que la ruta fuera corta⁴⁵. Préstamos de esta clase, y en los que intervengan embarcaciones de Castro, son más fáciles de encontrar en los documentos de otros puertos con mayor movimiento comercial. Por ejemplo, Rodríguez ha podido localizar varios casos en los archivos lardéanos. Pedro de Ampuero, a fin de hacer un viaje de ida y vuelta con el barco *San Juan* hasta Bayona en Galicia, en el año 1606 recibía de manos del mercader de Laredo Andrés Muñuz 100 ducados al 21,5% de interés,⁴⁶. Cuatro años más tarde Nicolás de Quintana y Aparicio de Argomedo, vecinos de Castro Urdiales, *sobre la quilla y aparejos* del navío *Nuestra Señora de la Encina*

⁴⁴ Ibidem, p. 70.

⁴⁵ Ibidem, p. 59.

⁴⁶ Ibidem, p. 60.



recibía de un mercader de Laredo 100 ducados para llevar mercancías hasta Lisboa, al 22% de interés, que subiría al 26 en caso de prolongar la ruta hasta Villanova⁴⁷. Un último ejemplo: “En abril de 1604, Julián de Sierra, maestre del navío Santiago anclado en el muelle de Castro Urdiales, preparaba viaje a Canarias. La financiación de la empresa, a riesgo de quilla y aparejos del buque, corrió a cargo de seis comerciantes de Laredo, que le adelantaron, entre todos, 450 ducados a un interés del 36%”⁴⁸.

Intereses altísimos que hay que situar inevitablemente en el contexto del enorme peligro que entrañaban los viajes por mar: corsarios, tormentas, buques enemigos...

8. 1. VIAJES

Ya lo hemos visto en más de una ocasión en este texto, y comprobado también en algunos de los cuadros sinópticos anteriores: el radio de acción, con un dominio abrumador del cabotaje, de los barcos de Castro se articulaba alrededor del golfo de Vizcaya, Cantábrico, Galicia, costa portuguesa y parte más occidental de Andalucía. Pero en más de una ocasión el derrotero se alargaba hacia puntos algo más lejanos. Este es, por ejemplo, el caso ocurrido en el año 1553, cuando los dueños de la zabra *La Trinidad*, Sancho de Loyaga, Antón de

⁴⁷ Ibidem, p. 62.

⁴⁸ Ibidem, p. 66.



Velar y Lope de Loyaga, alquilaba la nave a Bastián de Porres para ir en viaje hasta Bretaña⁴⁹. A diferencia de pasadas épocas tardomedievales, los puertos ingleses y flamencos quedaban casi siempre fuera de los circuitos habituales de nuestros navíos.

Pocas veces se atrevieron, pero en algunas ocasiones, los barcos llegaron hasta las costas canarias. Casi en el ocaso de la historia mercante castreña, y valgo como referencia, en el año 1618, Cristóbal de las Cuevas y Antonio de Liendo, dueños de la *Nuestra Señora del Rosario*, lograron permiso del Alcalde Mayor para hacer viaje, llevando como maestre a Pedro de Loredó, a las Canarias. El barco partió con una gran variedad de mercancías, pero todas de fabricación hispana: hierro en platina, herraduras, acero, paños, escudillas de cerámica castellana, tocino en barriles y 60 millones de sardinas saladas en Castro⁵⁰.

En estas esporádicas andaduras africanas fueron particularmente audaces. No hay más que comprobar documentalmente que la nao de Diego de Haldo hizo viaje hasta el “*puerto de Lagos*” en el año 1553⁵¹.

⁴⁹ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1707, fol. 507, carta de afletamento, 9 de agosto de 1553.

⁵⁰ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1709, fol. 16, escritura, 16 de febrero de 1618.

⁵¹ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1707, fols. 494 y 495, poder, 12 de julio de 1553. Al parecer, algunos marineros se ahogaron en aquellas aguas.



8. 2. SEGUROS

En la organización de un viaje comercial, además del contrato y pago de intereses del pertinente préstamo, concertación del monto del flete, desembolso de los salarios de la tripulación, práctica habitual y totalmente necesaria era la negociación de una póliza de seguro. Oficialmente, desde el año 1494 había sido el “Consulado de Burgos” el organismo que regulaba todas las facetas jurídico-mercantiles del tráfico comercial de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar. Fueron también las gentes de Burgos, como hemos podido ver en las listas de barcos publicadas por Casado Alonso⁵², el núcleo principal de aseguradores de navíos en el Cantábrico. Pero, y es aplicable también a nuestro puerto, no fueron los únicos: “Al igual que los mercaderes cargadores, los navieros vizcaínos y guipuzcoanos generalmente aseguraban sus barcos en la costa vasca así como en Burgos (uno de los principales centros aseguradores de España, sino el principal, a mediados del Quinientos), Lisboa, Cádiz y Sevilla”⁵³.

No en gran número, pero entre los papeles notariales he podido recoger algunas escrituras de seguros hechos en la propia villa de Castro o en puertos muy próximos. Hagamos un pequeño repaso. La póliza efectuada por el navío *San Juan*

⁵² Casado Alonso, ob. cit.

⁵³ Barkham, ob. cit., p. 159.



de Ortuño de Luçiado y Juan de las Muñecas, concertada en el año 1551 para traer un cargamento de sal⁵⁴. El barco *San Julián* había naufragado en el año 1553, momento en el que el clérigo de la parroquia de Santa María Lope Abad de Peñarredonda hacía un poder para que los propietarios pudiesen cobrar la póliza del seguro en Bilbao⁵⁵. Al finalizar el mes de abril de 1574, la zabra *Nuestra Señora de la Blanca*, propiedad de los hermanos Tomás y Pedro de Avellaneda, partía rumbo al puerto galos de Calais, después de haber hecho un seguro con un consorcio compuesto por ocho vecinos de la Villa⁵⁶.

A veces también barcos de otros puertos establecieron aquí la póliza. Este es el caso de un navío de Somorrostro que, poco antes de iniciar viaje en septiembre de 1609 para llevar hierro a Asturias, Galicia y Portugal, hacía seguro con el castreño Martín de Aparicio⁵⁷. También en el mismo año de 1609, el dueño de la zabra *La Concepción*, dispuesta para comenzar viaje con carga de hierro hacia el puerto de Sevilla, establecía seguro con otro consorcio de vecinos castreños por un valor de 698 reales⁵⁸.

Esta última cantidad nos sirve para suscribir la apreciación hecha por Barkham: “Pero la pérdida de un barco siempre era

⁵⁴ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1708.

⁵⁵ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1707, fols. 492 y 493, 7 de julio de 1553.

⁵⁶ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1695, fols. 75 y 76, 28 de abril de 1574.

⁵⁷ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1705, 6 de septiembre de 1609.

⁵⁸ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1705.



nocivo para sus propietarios ya que legalmente los navíos no podían ser asegurados por su valor total”⁵⁹.

8. 3. NAVES Y TRIPULACIONES

Sobre la flota castreña, muy especializada en el transporte y tráfico de productos siderúrgicos, se puede aplicar perfectamente la conclusión a la que ha llegado Casado Alonso después de estudiar al detalle las pólizas de seguros hechas en Burgos: “las naves más utilizadas fueron las zabras, seguidas de los galeones, las urcas, los navíos y las carabelas. Sus nombres son en su totalidad religiosos (...), a diferencia de los de los Países Bajos, norte de Francia o Alemania”⁶⁰. Los barcos que he podido localizar en los fondos documentales de protocolos son los mismos que señaló mucho tiempo atrás Echavarría, a excepción de las siguientes zabras, de las que no he dado con referencias expresas: Nuestra Señora de Videyo, San Antón, San Miguel, San Jerónimo, Nuestra Señora de Guadalupe, San Francisco y San Andrés⁶¹.

Flota que a lo largo de toda la segunda mitad del Quinientos se mantuvo cerca de las 20 o 30 unidades. Dominio de los medianos portes, y las zabras/pataches como modelos más comunes. Los pocos galeones de mayor tamaño que aparecen

⁵⁹ Barkham, ob. cit., p. 159.

⁶⁰ Casado Alonso, ob. cit., p. 169.

⁶¹ Echavarría, ob. cit., p. 138.



en este período en Castro Urdiales tenían como destino y actividad principal los viajes transoceánicos a las pesquerías de Terranova. No obstante, a veces, como complemento, realizaban otros viajes de intermedio como otros navíos vascos: “Dentro de este tráfico de hierro, herramientas y armas desde la costa vasca hacia Sevilla y Portugal hay que destacar el que se produce como forma de financiación de la pesca de la ballena y del bacalao a Terranova. Como señaló hace años la gran especialista en dicha pesca, S. Huxley, muchas de las travesías de pesca hacia las costas de Canadá se financiaron con el hierro vasco hacia América y Portugal. Los barcos salían de los puertos guipuzcoanos dirigiéndose hacia Lisboa y Setúbal para comprar la sal para la conservación del bacalao, que cambiaban por hierro. Situación que se repite, de la misma manera, en determinados viajes a Andalucía, donde, se hacía escala en Setúbal o Aveiro en la ida a Sevilla o como punto intermedio con destino a Terranova”⁶².

Por lo que respecta a la cuestión de la propiedad de los barcos, está muy claro que abarcaba una gran gama de variantes. Muchas zabras solían tener un único e individual dueño. Otras surgen en la documentación como pertenecientes, a parte iguales, a dos individuos, en muchas ocasiones miembros de una misma familia. Pero en otros casos la propiedad, en forma de *porcioneros*, aparece muy repartida entre tres, cuatro, o más, socios. Sigamos algunos casos significativos. El barco *San Bartolomé* era propiedad de tres socios porcioneros en

⁶² Casado Alonso, ob. cit., p. 168.



1570: Juan de Cestona, Sant Juan de Pando y Pedro de Cestona (clérigo en la iglesia de Santa María)⁶³. En la misma fecha nos encontramos también con el San Pedro: la mitad, valorada en 106 ducados, correspondía a Pedro de la Torre, y la otra, en *Parzonería*, a Juan de Bendsu y Jhoan de Cereceda⁶⁴. La zabra *Santa Cruz* correspondía, de nuevo en 1570, a partes iguales a los cuatro hermanos La Braza⁶⁵; mientras que la Santa Catalina fue vendida en su mitad, en 18.750 mrs., por Martín de Lorenz, cuando declaraba que la tenía “*en compañía de Diego de Carranza*”⁶⁶. Pedro de Carranza Argonos y su hermano Martín, dueños en “*parçonería de la zabra Sancta María*”, en el año 1578 querían deshacer la sociedad y ponían el barco a la venta por un monto de 90 ducados⁶⁷.

Esta común atomización de la propiedad de los navíos se correspondía asimismo con un ágil y continuo mercado: muchos barcos, en el transcurso de muy pocos años, por entero o en “porciones”, cambiaban de dueño.

No era nada raro que el dueño, o uno de ellos en caso de más de un propietario, fuese a la vez el maestre que gobernaba la embarcación. Pero también común resultaba que los armadores contrataran a otras personas ajenas para efectuar el

⁶³ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fol. 113.

⁶⁴ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fol. 85.

⁶⁵ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fols. 147 y 148.

⁶⁶ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fol. 39.

⁶⁷ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1696, fol. 83, 6 de junio de 1578.



pilotaje. Por ejemplo, el dueño de la zabra *Santa María*, Jhoan de Llantada, escrituraba en el año 1570 un poder a favor del vecino de “*San Martín de Hontón*”⁶⁸, Jhoan de Quintana, para que gobernara el barco hasta los reinos de Galicia y Portugal⁶⁹. El mismo tipo de documento notarial firmó el dueño de *La Concepción*, García de Amor, para que, a cambio de 6,5 ducados de soldada, en ella fuese Diego de Hargomedo como maestre en 1553⁷⁰. La zabra *San Pedro*, propiedad de Pedro Gómez de Solórzano, estaba gobernada por el maestre Martín de Solórzano, su hijo, en 1567⁷¹.

A comienzos del siglo XVII poco habían cambiado las cosas estructuralmente. Aunque ahora, probablemente anunciando las dificultades de despoblación, empiezan a ser abundantes las contrataciones de maestros de fuera de la Villa. Este es el caso, otra vez como ejemplo, de Ana de Santander, viuda de Gonzalo de Agüera y heredera de la zabra *Santa Ana*, cuando tuvo que apalabrar como maestre, para hacer viaje con hierro hasta el puerto de Sevilla, a un vecino de Laredo en el año 1609⁷².

Pero para hacer navegar a un barco hacía falta algo más: “Armadores y maestros contrataban las tripulaciones de sus

⁶⁸ Es muy curioso comprobar en muchas escrituras la gran cantidad de maestros originarios de Ontón.

⁶⁹ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fols. 29 y 30.

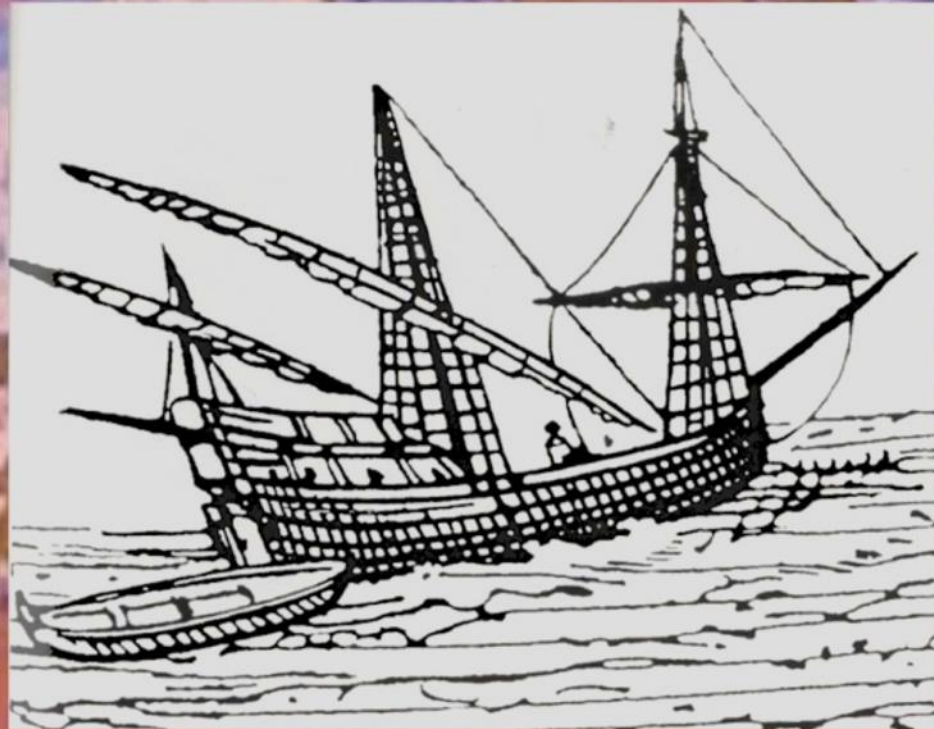
⁷⁰ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1707, fol. 485, 30 de mayo de 1553.

⁷¹ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fol. 129.

⁷² A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1705, fols. 222 y 223.



ZABRA



navíos para cada viaje proyectado, de modo que el contrato quedaba disuelto con el final de cada navegación. Los salarios (...) se ajustaban, teniendo en cuenta (...) los recorridos de las rutas y la cualificación de los contratados: pilotos (...), despenseros (...), marineros. Era norma general que todos recibiesen, junto al salario, el calzado y la comida diaria en los viajes⁷³.

Como es lógico, a pesar de que casi todos los barcos suelen ser zabras, el número de tripulantes variaba mucho: Variaba de barco a barco y de viaje a viaje. Cuanto más largo y peligroso fuese el trayecto, mayor número de tripulantes se contraba. Observemos algunos “botones de muestra”. Finalizando el año 1553 los dueños de las zabras *Santa Cruz* y *Santa Catalina*, Luis de Bendsu, Sancho de Ontón y Sancho de Hornillas, contrataron viaje para transportar distintos fardes de un vecino de Burgos hasta Sevilla, partiendo del puerto de Bilbao: en la escritura, después de remarcar que los barcos debían estar perfectamente artillados, se establecía que uno tenía que llevar a bordo 19 hombres y 1 mozo, y el otro 11 y otro mozo⁷⁴. La zabra *Santiago* emprendía viaje a Galicia (Pontevedra y Bayona) y Andalucía (Cádiz y Ayamonte) con 7 marineros, 1 mozo y 2 arcabuceros en el verano de 1595⁷⁵. Cuatro años antes, después de un arreglo en profundidad, la zabra *San Pedro* partía rumbo a Galaicia también con la

⁷³ Rodríguez Fernández, ob. cit., p. 74.

⁷⁴ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1707, fols. 487-489, 21 de diciembre de 1553.

⁷⁵ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1700, fols. 78 y 79, 18 de agosto de 1595.



dotación de 7 marineros⁷⁶. Y con 9 marineros, 1 mozo y 2 hombres armados con ocho mosquetes, salía hacia Galicia *La Concepción* en el verano de 1609 con las bodegas llenas de hierro⁷⁷.

C. 14. TRIPULACIÓN DE LA ZABRA SAN MARTÍN – AÑO 1570

- * El Capitán Martín de Cereceda -- Sobresaliente
 - * Martín de Basiaz -- maestro y capitán de la zabra
 - * Lope de Belaz de Liendo -- Piloto
 - * Antón de Peñarredonda -- Cotramaestre y despensero
 - * Sancho de Obares (vecino de Ontón) -- Lombardero
 - * Miguel de Loredó (vecino de Ontón) -- Lombardero
 - * Rodrigo de Villa de la Bárcena (vecino de Oriñón)
 - * Jhoan de la Villa de la Bárcena (vecino de Oriñón)
 - * Hernando de Hontón (vecino de Ontón)
 - * Jhoan Díaz (vecino de Ontón)
 - * Jhoan de Quintana (vecino de Ontón)
 - * Jhoan d Pereda (vecino de Ontón)
 - * Jhoan Ybañez (veino de Sámamo)
 - * Jhoan de Hoz (vecino de Sámamo)
- | | |
|------------------------|--------------------|
| * Pedro de Arcentales | * Jhoan de Troçiça |
| * Santa Juan de Hoz | * Martín Gómez |
| * Diego de Hoz | * Jhoan de Liendo |
| * Lope de Peñarredonda | * Antón Belar |
| * Hernando de Escobedo | * Julián de Hontón |
| * Juan Lastero | * Luis de Bendesu |

⁷⁶ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1698, fol. 13, 3 de marzo de 1591.

⁷⁷ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fols. 124, 179 y 180. 13 de agosto de 1609.



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

- * Sant Juan de Hoz el joven
- * Francisco de la Cauce
- * Jhoan Ximenez
- * Martín de Solórzano
- * Miguel de Pando
- * Martin de Ribero

- * Martín de Castro
- * Rodrigo Corrales
- * Jhoan Gómez
- * Pedro de Solórzano
- * Martín de Noja
- * Diego de Sorriba



En la relación del cuadro anterior podemos observar bastante bien cuanto se complicaban las cosas si los viajes resultaban especialmente peligrosos y largos, fundamentalmente a causa de las naves corsarias. A comienzos del verano de 1570, el capitán Martín de Cereçeda manifestaba que había puesto su zabra, la *San Martín*, a disposición del vizcaíno Jhoan Martínez de Recalde para hacer viaje hasta Flandes: ahora el barco tenía que llevar inevitablemente la dilatada cifra de 30 hombres de dotación⁷⁸.

8. 4. CARGAS

No cabe ninguna duda, como en tantas ocasiones ya hemos comentado, la actividad principal, y el núcleo del negocio, de los castreños era el puro y simple transporte naval. Por ello no es extraño que el tipo de documento más habitual redactado en las escribanías fuese el de las cartas de fletamento: “El flete era el importe del transporte marítimo concertado entre el mercader y el maestro o dueño de una nave. Se cobraba una vez entregada las mercancías (...) en el puerto de destino”⁷⁹.

Nuestros barcos cargaban mercancías en su propio puerto; pero muchas más en otros. El principal artículo transportado en las bodegas, como perfectamente se dio cuenta Javier

⁷⁸ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fol. 28, 8 de julio de 1570.

⁷⁹ Rodríguez Fernández, ob. Cit., p. 78.



Echavarría, “consistía en el hierro, bien en barras o en lingotes, o bien en utensilios domésticos, útiles de labranza, armas y otros objetos análogos”⁸⁰. Ahora bien, no fue el único. Llevaban “lo que se terciara”. Veamos algunos casos puntuales que pueden servir de muy buena ambientación. Sancho de Aparicio, dueño de la zabra *San Martín*, alquilaba en el año 1570 a Esteban Cerrondo, vecino de “*el lugar de Sant Juan de Luz*”, su embarcación para llevar “*una carga de sal a el puerto de Carcaxon que es del Reyno de Frncçia a el lugar que llaman Comprien*” por el monto de 45 ducados⁸¹. En el mismo año, el mercader Bartolomé de Abaas fletaba la zabra de Francisco de la Braza, la *Santa Catalina*, para llevar un cargamento de naranjas desde Santoña a los puertos de Nantes y Burdeos, con el subsiguiente pago de 40 ducados⁸². Otra carga de cítricos entró en la bodega de *El Espíritu Santo*, propiedad de Rodrigo de Buenhesie, “*en la ría y canal de la villa de Puerto de Santoña cargada de fruta de naranja y limón*”, para conducirla en 1597 hasta Nantes⁸³.

Pero era el hierro, en bruto, semielaborado, en objetos y útiles acabados, e incluso en forma de mineral, el artículo “rey” del transporte naval castreño. Hierro que llevaban los barcos rumbo a todos los mares y direcciones. En 1595, cargado exclusivamente con barras de hierro, salió para el puerto bretón de Blanet el maestro Juan de la Sierra con el navío

⁸⁰Echavarría, ob. Cit., p. 139.

⁸¹A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fol. 41.

⁸²A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fols. 50 y 51.

⁸³A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1701, 4 de julio de 1597.





Zonas más habituales de recalada de las naves mercantes
en el puerto de Castro Urdiales (suposición)

Phelipe, propiedad de Sant Juan de Carasa⁸⁴. Rutas y destinos como el anterior no faltaron; sin embargo, en una abrumadora proporción la ruta de nuestros barcos fue marcadamente peninsular. Recogían hierro elaborado en las ferrerías desde Pasajes a Santander, aunque dominasen los embarques hechos en Bilbao y en el mismo puerto de Castro Urdiales. E iban dejándolo en distintos puertos de Asturias, Galicia y Andalucía. Sevilla solía ser el puerto más alejado al que llegaban.

Veamos algunos viajes, aunque muchos y otros estén recogidos ya en los correspondientes cuadros y tablas. El 4 de mayo de 1587, juntos, partieron para Galicia la zabra *San Pedro* y el patache *La Asunción* de Pedro de Hoz⁸⁵. “*Bien aparejado, calafateado y estanque de quilla y costados*”, aprovechando la bonanza del verano, salió rumbo a Galicia y Sevilla el “*patax nombrado La Coception*” también en 1587. Tenía que ir vendiendo las barras de hierro, a razón de 7 reales, que había introducido a bordo “*Pedro Rodríguez el mayor*”⁸⁶. Y, a punto de desaparecer definitivamente la flota de zabras, la *Nuestra Señora de la Asunción*, pilotada por el maestre Pedro Rodríguez, salió hacia diferentes puertos de Asturias, Galicia y Andalucía, para ir vendiendo en el verano de 1617 los 150 quintales de hierro platina que transportaba⁸⁷.

⁸⁴A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1700, fols. 106 y 107, 13 de noviembre de 1595.

⁸⁵A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1697, fol. 57.

⁸⁶A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1697, fols. 55 y 56.

⁸⁷A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1709, fol. 62, 20 de mayo de 1617.



Con el fin de no volver de vacío y en lastre, y abaratar así el precio de los viajes, los barcos regresaban hacia Castro cargados casi siempre con productos gallegos y andaluces de primera necesidad. En la mayoría de las ocasiones sal, trigo y vino. Una muestra: Martín de Villanueva, maestre de la pinaza *Sant Pedro*, asociado con Pedro de Avellaneda y Antón de Carasa, después de haber llevado hierro en barras, declaraba que había comprado 20 botas de vino en Pontevedra para descargar y vender en Castro Urdiales en el año 1578⁸⁸.

Particular importancia alcanzaron las relaciones con Portugal. Con el añadido, lo que da una notoriedad muy especial al hecho, de la presencia habitual de agentes portugueses residiendo durante largas temporadas en Castro. Desde aquí compraban diferentes cantidades de hierro en las ferrerías locales y en otras cercanas, y concertaban con los armadores el traslado hasta diferentes puertos portugueses, muy en especial hasta Aveiro. Sabemos, a este respecto, que en el año 1572 se encontraba en la Villa el portugués Diego Rodríguez, y que en el mes de enero tomó la zabra *Santiago*⁸⁹ y el navío *La Trinidad*⁹⁰ para llevar importantes cantidades de hierro en barras hasta *Haveiro*. Dos años después, el también portugués Cristóbal Cardoso establecía una carta de fletamento con Martín de Hontón, dueño del navío *San Gregorio*, para que

⁸⁸ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1696, fol. 79, 26 de mayo de 1578.

⁸⁹ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fols. 313 y 314, 25 de enero de 1572.

⁹⁰ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1694, fols. 315 y 316, 25 de enero de 1572.



transportara hasta Aveiro todo el hierro que cupiese en las bodegas a razón de 2 reales por quintal⁹¹. Dos agentes de esta nacionalidad se encontraban en 1574 en Castro: el conocido Diego Rodríguez y Francisco Méndez vecinos de la villa de *Tranasso*. Casi acabando el año formaron una pequeña flotilla de barcos, la *Concepción*, *San Pedro*, *San Gregorio* y *La Trinidad*, para volver a llevar hierro hasta Portugal⁹². Otra vez, Diego Rodríguez estableció carta de fletamento con Rodrigo de Galván en el año 1575, para que con el barco *Nuestra Señora* transportara 720 quintales de hierro desde el puerto de Santander al de *Haveiro*. El contrato establecía que el viaje se haría con 13 marineros y a cambio de “*setenta reys moneda de Portugal*” por cada quintal de hierro⁹³. Como postrero ejemplo, podemos señalar que una vez más en dirección al puerto de Aveiro salió en el año 1591 la zabra castreña Santa María a las órdenes del maestro Martín de Hontón⁹⁴.

⁹¹ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1695, fols. 94 y 95, 10 de julio de 1574.

⁹² A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1695, fols. 145-152, 28 de diciembre de 1574.

⁹³ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1695, fols. 275 y 276, 30 de junio de 1575.

⁹⁴ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1698, fol. 28.



9. OCASO DE LA FLOTA DE ZABRAS Y PATACHES (1610 – 1620)

En Términos demográficos y económicos, las cosas empezaron a ir muy mal para los castreños a partir de aproximadamente el año 1580. Sin duda, la puntilla fue la peste finisecular: “Un último factor del declive que debe destacarse es la epidemia de peste de 1596-1598 cuya gravedad en modo alguno puede ser minimizada. En Santander ocasionó unas 1.400 víctimas respecto a una población de apenas 3.000 habitantes y otras tantos o más en Castro Urdiales”⁹⁵.

A pesar de la gravedad de la crisis, la flota transportista de los castreños se mantuvo todavía durante varias décadas activa. Pero, de forma casi explosiva, espectacularmente rápida, en el transcurso de poco más de diez años, entre 1610 y 1620, las zabras y pataches desaparecieron del puerto en términos reales, y, además, para siempre. ¿Qué había ocurrido?

La contestación, con lo que hoy sabemos documentalmente, afecta a una amplia gama de variables. Sin embargo, a modo de interpretación global, bien podemos decir que la crisis de finales del Quinientos acabó convirtiéndose en las primeras décadas del siglo XVII en una profunda depresión económica.

⁹⁵ Lanza García (2003), ob. cit., p. 120.



Todos los sectores del entramado económico de la Villa acabaron trastocados, y la mayoría en términos muy negativos. Como ahora trataremos de desarrollar, hasta el punto de que fue imposible mantener la flota mercante. Acabó con ello una de las actividades más peculiares de Castro Urdiales desde sus orígenes medievales.

Ya hemos visto la importancia que tuvo el hierro en nuestro transporte naval. Ahora, detectado cuantitativamente entre los años 1615 y 1643, se produjo una alarmante contracción en la actividad de las ferrerías de la jurisdicción. Disminución que se prolongó y agravó en el tiempo, hasta que el Ayuntamiento ya no pudo cobrar el viejo *derecho del fierro* por los embarques realizados en el puerto. Un buen puñado de ferrerías cerró y otras tan sólo trabajaron a ritmo muy lento en algunos meses del año⁹⁶. Así se vino abajo estrepitosamente uno de los mejores clientes de los barcos. E, incluso, los bajeles de Somorrostro, que en otros tiempos habían llegado, unas veces a refugiarse del mal tiempo dentro de la Dársena y otras muchas trayendo mineral⁹⁷, dejaron de arribar a los muelles castreños.

Hemos visto la aparición de motines y deserciones masivas al acabar el siglo XVI. Los reclutamientos y levadas de marinería, a manos de una Monarquía voraz en materia militar,

⁹⁶ Ojeda San Miguel, R., *Ferrerías en la jurisdicción de Castro Urdiales*, Castro Urdiales, 2004.

⁹⁷ Glaría, C., *Muskiz. Historia y toponimia de un concejo del valle de Somorrostro*, Bilbao, 2004.





continuaron sin cesar, y aún se agravaron en los años 30 del siglo siguiente: “En los años de máximo esfuerzo naval que precedieron al desastre de Las Dunas (1639) el reclutamiento se hizo cada vez más complicado porque muchos marineros huían, de manera que las autoridades tuvieron que recurrir en más de una ocasión a la fuerza para completar la leva. Por esta razón **estallaron en 1641-42 sendos motines contra el corregidor y su teniente en Castro Urdiales, Santoña y Santander**”⁹⁸. No tenemos cifras exactas de los marineros castreños reclutados por la fuerza entre 1580 y 1640⁹⁹. Pero para hacernos una idea de la sangría humana que tuvo que suponer, no hay más que señalar que entre 1665 y 1695, en una época en que la situación se estaba suavizando, marcharon 700 castreños a servir a la fuerza en los barcos del Rey¹⁰⁰.

Por otra parte, cuestión que también contribuyó decisivamente a ennegrecer el cuadro, el Ayuntamiento se movía en una contradicción sin salida: veía disminuir a pasos agigantados el vecindario, pero no tenía más remedio que aumentar sin cesar la presión fiscal, directamente y como agente colaborador en la recaudación de fondos destinados al Rey. El resultado de esta política obligada apuntaba en tres dramáticas direcciones: muchos vecinos emigraban para escapar de la voracidad de los cobradores, las actividades económicas practicadas en la Villa

⁹⁸ Lanza García (2003), ob. cit., p. 117.

⁹⁹ Echavarría, ob. cit., cita la persecución por las autoridades de 58 desertores de Castro Urdiales en el año 1587, p. 149.

¹⁰⁰ Ojeda San Miguel, R., Pescadores de Castro Urdiales. Estudio histórico del sector pesquero tradicional (siglos XII-XX), Castro Urdiales, 2004.



cada vez eran menos competitivas, y las arcas municipales estaban casi vacías y casi en bancarrota.

Sin fondos con los que reparar los daños producidos por el paso del tiempo y los golpes de la mar, las infraestructuras portuarias se desmoronaron. Muelles que se caían y rompeolas (cay) de Santa Ana inservible. Sin protección los barcos de otros puertos tampoco entraban. Refugio que también trágicamente dejaron de tener los propios barcos mercantes de Castro Urdiales.

El puerto se caía, la gente emigraba a otros lugares, no llegaban barcos, y todavía las desgracias no cesaban: los cada vez menos numerosos vecinos tuvieron que vivir atrincherados, y ver como la Villa se convertía en un auténtico fortín militar de defensa. Los bandos no dejaban de anunciar inminentes peligros de ataques de barcos corsarios y navíos de guerra enemigos, muy en especial en los años 1609, 1611, 1645 y 1655. Si llevamos exclusivamente la situación a nuestro tema: la navegación durante las primeras décadas del siglo XVII se volvió tremendamente peligrosa para los barcos mercantes castreños.

El transporte naval realizado con ágiles pataches y veloces zabras había dejado de ser un buen negocio. Los armadores tenían, además, que pagar demasiados impuestos y cargas. Con una marinería cada vez más escasa y siempre amenazada por un reclutamiento forzoso, la mano de obra se volvió

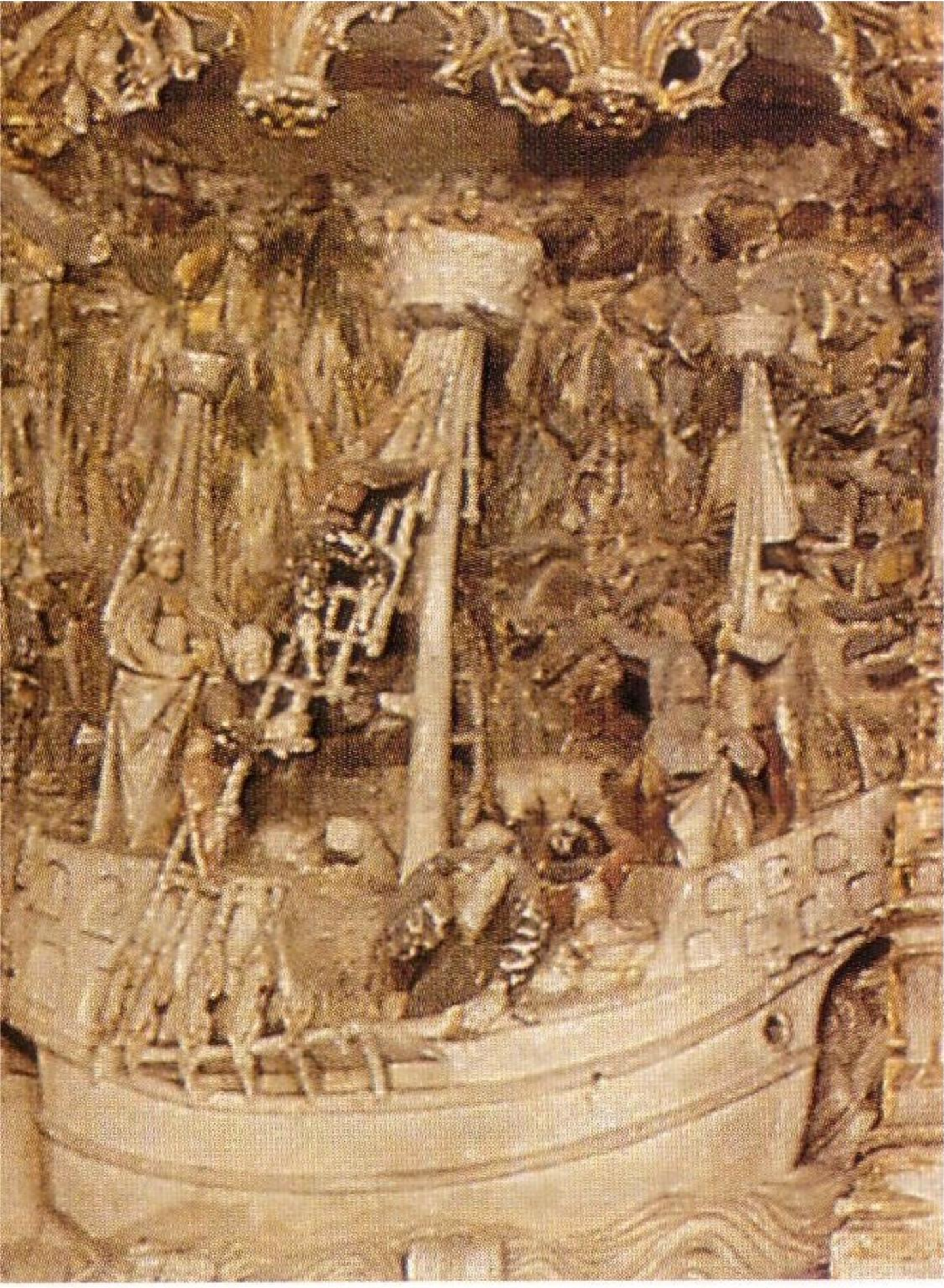


demasiado cara. Navegar por un mar infestado de enemigos y corsarios, y un puerto desmoronado físicamente, significaban que mantener barcos mercantes aquí se había convertido en una empresa con demasiados riesgos.

En repetidas ocasiones, en el transcurso que va de 1611 a 1641, el Concejo municipal se quejará con verdadera amargura de que el exceso de presión fiscal estaba despoblando alarmantemente a la Villa. La amenaza de una leva forzosa, el encarecimiento de la vida y el miedo a un probable contagio de alguna grave enfermedad, provocaban que muchos marineros emigrasen hacia otros puertos.

Algo muy parecido ocurría con los propietarios de barcos, que veían cada vez con más crudeza peligrar su modo de vida. La crisis y depresión económica, en un principio no exactamente naval, acabó desembocando en una aguda crisis de barcos. Los navíos, en el período que va de 1610 a 1620, desaparecieron, sencillamente porque no había marineros ni demanda de transporte. Los armadores estaban huyendo, como muy bien reflejan las actas municipales, hacia Vizcaya y en especial al puerto de Bilbao. Villa, esta última, que además de estar concentrando la poca actividad transportista y comercial que quedaba en el Seiscientos, gozaba de una evidentes ventajas fiscales frente a otros puertos sin defensa posible ante la avidez recaudatoria de la Corona.





10. FUGAZ PRESENCIA DE GALEONES (1620 – 1660)

A la altura del año 1619 la antigua e importante flota de barcos pataches y zabras ya había desaparecido. Pero, sin embargo, la historia de los navíos de cierto porte en Castro Urdiales todavía iba a tener un último soplo de estertor. Veamos, pues realmente resulta muy curioso qué ocurrió para poder hacer tal afirmación. Echavarría describe la cuestión muy bien en sus orígenes: “Las correrías y devastaciones de los holandeses en la costa de Brasil hicieron preciso el envío de una fuerte escuadra (...). Formaban la flota, con el nombre de escuadra de las cuatro villas, seis galeones (...). El almirante *Santa Ana*, y otro de los galeones eran castreños, y castreña la gente de mar que les servía. Ambos fueron construidos y armados en Castro, en unión del patache *San José*, durante los años 1619 y 1620¹⁰¹, por cuenta de los marinos también castreños, don José de Mena, almirante real o general de armada, y don Gaspar de Carasa...”¹⁰²

Es la última vez que en los astilleros de Castro Urdiales iban a construirse barcos de calibre. Y, evidentemente, se hizo porque cuando el Rey fue a levantar una escuadra, se encontró

¹⁰¹ A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1709, fol. 88.

¹⁰² Echavarría, ob. cit., p. 159.



con la amarga realidad de que en nuestra Villa ya no existía rastro de algo parecido a una pequeña flota.

A decir de Echavarría, el galeón *Santa Ana* acabó perdido en el expedición. Pero no así el otro galeón y el patache. El navío *San José* todavía podemos encontrarlo haciendo un viaje con naranjas y limones en la ruta Colindres, Inglaterra y Holanda en el año 1655¹⁰³. Iba al mando del maestre Juan de la Cruz, quien compartía la propiedad con los también castreños, Antonio de la Portilla y Joseph Uría San Martín¹⁰⁴.

El otro galeón, el *Santo Christo de Lezo*, se mantuvo en activo hasta bien entrada la década de 1650. Como veremos en otro trabajo, además de dedicarse coyunturalmente al transporte de mercancías, centró sus singladuras en las pesquerías de Terranova. Era propiedad de un consorcio de armadores, a cuya cabeza estaba el entonces muy poderoso noble y mercader Antonio de Taranco¹⁰⁵.

La presencia de estos barcos no deja de ser más que un símbolo. En los últimos años del siglo XVII, y después durante muchísimos años, los únicos barcos inscritos en el puerto de Castro Urdiales serán los estrictamente pesqueros. Exclusivamente, en siglos y años muy concretos, algunos mercaderes dedicados al aprovisionamiento de víveres para la

¹⁰³ A.H.P.C., Protocolos, Sebastián del Hoyo, leg. 1729, fol. 11º, 15 de abril de 1655.

¹⁰⁴ A.H.P.C., Protocolos, Sebastián del Hoyo, leg. 1729, fol. 109, 14 de abril de 1655.

¹⁰⁵ A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1725, fol. 126, 10 de octubre de 1653.



La Flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII

Villa llegaron a poseer, siempre durante períodos de tiempo muy cortos, una embarcación de cierto porte. Este es el caso del quechemarín *Nuestra Señora de Begoña*, propiedad de Joaquín de Las Rivas en el año 1803¹⁰⁶, o del también queche *Bella Agustina*, salido de los astilleros de Plencia en 1805 para el comerciante Lorenzo de Contín¹⁰⁷.

¹⁰⁶ A.H.P.C., Protocolos, M. Gil Hierro Quintana, leg. 1818, fols. 32 y 33, 12 de abril de 1803.

¹⁰⁷ A.H.P.C., Protocolos, M. Gil Hierro Quintana, leg. 1818, fols. 78 y 79, 9 de junio de 1805.



BARCOS DE CASTRO URDIALES EN LAS PESQUERÍAS
DE IRLANDA Y TERRANOVA.
NUEVAS APORTACIONES Y PRECISIONES



Ramón Ojeda San Miguel

**Castro Urdiales
2005**

O. INTRODUCCIÓN

En más de un trabajo y publicación, he planteado que desde las últimas décadas del siglo XV y hasta el siglos XVII los barcos existentes en Castro Urdiales bien se pueden clasificar en dos grandes familias. La flota de barcos pesqueros de bajura, en primer lugar, constituida por pinazas y chalupas de pequeño tamaño y controlada por la cofradía y cabildo de San Andrés. Y, los navíos de mayor tamaño, en segundo término, que formaban los que hemos dado en llamar la flota mercante.

Pinazas algo más grandes que las pesqueras y con cubierta, naos, galeones, pataches y zabras, dominando claramente las últimas con portes pequeños y mediano, eran empleados fundamentalmente en el transporte de mercancías en un clarísimo trayecto de cabotaje entre el golfo de Vizcaya y los puertos más occidentales de Andalucía. Pero también sabemos, y conocemos muy bien con un amplio soporte documental, que constituían una flota muy polivalente. Los barcos castreños nunca estaban ociosos. Si no había mercancías que transportar, o el negocio no tenía las suficientes perspectivas de ser mínimamente lucrativo, cambiaban rápidamente de objetivo: podían dedicarse a las siempre golosas operaciones del mundo corsario, o también



con suma agilidad a la pesca de altura en caladeros y mares alejados de su puerto base.

En las últimas décadas del siglo XIV y sobre todo en el XV, los barcos castreños, bien es cierto que de forma más esporádica que en campañas organizadas sistemáticamente, habían faenado frente a las costas asturianas, gallegas e incluso habían bajado en alguna ocasión hasta aguas del caladero canario/sahariano.

En el siglo siguiente, el XVI, las perspectivas para el sector pesquero mejoraron ostensiblemente. Pescar se convirtió en un buen y próspero negocio. El crecimiento demográfico, especialmente el castellano y del valle del Ebro (mercados naturales y principales de Castro Urdiales) supuso que vender alimentos, y como tal pescado, se convirtiera en algo muy lucrativo. Es, sin ningún género de dudas, en este contexto en el que hay que situar el afán de los barcos del Cantábrico por encontrar caladeros nuevos que paliaran las limitadas posibilidades de su reducida plataforma continental.

1. PESQUERÍAS DE IRLANDA

El conocido en los documentos de la época como *Mar de Irlanda* pasó muy pronto a ser una de las zonas de pesca más buscadas y visitadas por las gentes de nuestra costa. No sabemos, por ahora, cómo descubrieron aquel rico caladero, ni





Cas tro .
din .

Facies inter

Cas trum

et Laredum .

Bilbao

P

A

R

S .

P. Galdto

Madin.

Castro.

Labas

P. Sagaler

11

10

12

12

12

10

12

12



West

H I S P A N I C V S

S P A N I C V S

aemfche

See



cuándo exactamente empezaron a pescar allí. En el caso de Castro Urdiales, la referencia más antigua que he podido localizar está fechada en el año 1528. Momento en que dos mercaderes de Bilbao, Pedro de Lanzeta y Pedro de Urrezti, reclamaban la deuda contraída con ellos por el capitán castreño Juan de Zornoza, después de haber recibido un préstamo para poder organizar una campaña pesquera en Irlanda¹.

Es muy posible, por lo que dejan traslucir algunos capítulos de las ordenanzas gremiales del cabildo de San Andrés y lo que sabemos de otros puertos vecinos, que a los mares de Irlanda empezaran a ir los castreños desde los últimos años del siglo XV. Pero también resulta indudable, como lo demuestra la concentración de documentos en el período, que los años de más actividad en estas pesquerías fueran los centrales del siglo XVI. Especialmente movido resultó el año 1552. El 20 de febrero se firmó un convenio entre los propietarios de un galeón castreño, Diego de Salcedo, Sancho de la Cavex y Lope de Aparicio, con los mercaderes Francisco de Cestona y Sancho de Aparicio, para salir hacia Irlanda el día primero de mayo². Por las mismas fechas partiría también el navío *Santa Cruz*³. Los hermanos Juan y Miguel Marmolejo de Sevilla, propietarios del galeón *San Martín*, recibieron 62 ducados en

¹Archivo Real Chancillería de Valladolid, Pleitos civiles, Escribanía Zarandona y Balboa, Pleitos Olvidados, C 964/3, L 1.

²Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante, A.H.P.C.), Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1707, fols. 60 y 61, 20 de febrero de 1552.

³A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, Leg. 1707, fol. 346.



préstamo de un vecino de Bilbao, Pedro de Tranco, con el fin de salir desde el puerto de Castro Urdiales “*al presente con la Buena Bentura ha de ir este presente año al rreyno de Yrlanda y pesquería*”⁴. El mismo prestamista vizcaíno adelantaba otros 124 ducados de oro a dos galeones, allá por los primeros días de abril de 1552, también para hacer campaña en Irlanda⁵.

Al año siguiente, en 1553, cuando la zabra *La Trinidad* salía del puerto irlandés de Limerick fue atacada y apresada por un barco corsario. Por ello, el maestre del navío, Martín de Cereceda, reclamaba a su asegurador castreño, Rodrigo de Medranas, el correspondiente pago consignado⁶. A comienzos de 1556 Martín de Olarte, dueño del galeón *Santiago*, se concertaba Hernando de Samarca para salir a la pesca de Irlanda el día primero de mayo⁷. Los armadores de la zabra *La Concepción*, los hermanos Domingo y Martín de Cereceda, fletaban el barco “*para el viaje a pesquería del Reyno de Yrlanda*” en el año 1559⁸.

En la última escritura notarial que he podido localizar, fechada en 1582, Juan Pérez de la Braça y Hernando de Perales, después de haber concertado un préstamo en Burgos, mandaban su galeón a la pesquería de Irlanda cargado con 20

⁴A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, Leg. 1707, fols. 95 y 96, 20 de enero de 1552.

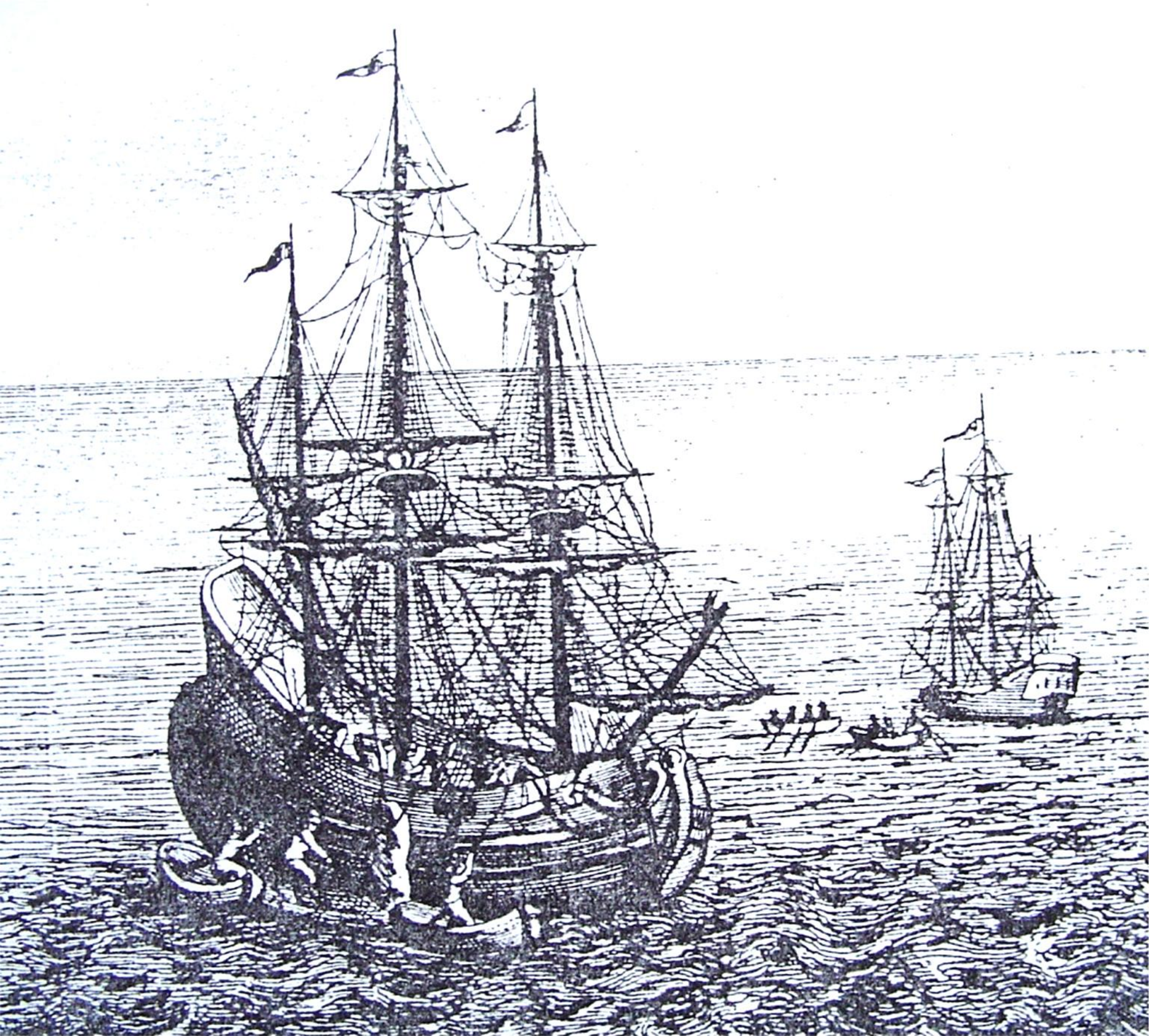
⁵A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, Leg. 1707, fols. 93 y 94, 1 de abril de 1552.

⁶Echavarría, J., Los Marineros castreños en las pesquerías de Irlanda, Fray Verás, 1892.

⁷A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, Leg. 1707, fols. 20 y 21, 20 de enero de 1556.

⁸A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, Leg. 1706, 13 de marzo de 1559.





fanegas de sal⁹. Es muy factible, aunque de forma salpicada se puedan encontrar algunas alusiones a viajes incluso en el siglo XVII, que la década de 1580 suponga el límite cronológico de las pesquerías irlandesas para los castreños. Las guerras con Inglaterra y el cada vez más inevitable peligro de los corsarios, debieron ser las causas que motivaron el abandono de las mares de Irlanda.

Las aguas irlandesas, muy poco profundas, con una plataforma continental extensa, proporcionaron a los barcos castreños la posibilidad de efectuar grandes capturas de merluza, congrio, arenque y sardina. Los caladeros más visitados y explotados eran los de la costa oeste y suroeste: Baltimore, costa de Killybegs, isla de Valencia y bahía de Donegal. Los barcos, tal como ya hemos podido comprobar en alguna escritura, partían de Castro en los primeros días de mayo. Después, tras seis meses de trabajo, regresaban al finalizar octubre o a lo más a comienzos de noviembre.

Salían de puerto en solitario, a veces también en parejas, y no faltaron años, como el de 1552, en que partieron “juntas para los mares de Irlanda, que eran los más frecuentados por nuestros marineros, las zabras *La Concepción de Nuestra Señora, Santiago, San Martín, La Trinidad, San Juan y San Nicolás*”¹⁰. En otro trabajo anterior¹¹, con menos

⁹A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, Leg. 1707.

¹⁰Echavarría, J., Recuerdos históricos castreños, Bilbao, 1973 (reedición), p. 140.

¹¹Ojeda San Miguel, R., Pescadores de Castro Urdiales, Estudio histórico del sector pesquero tradicional (siglos XII-XIX), Castro Urdiales, 2004.

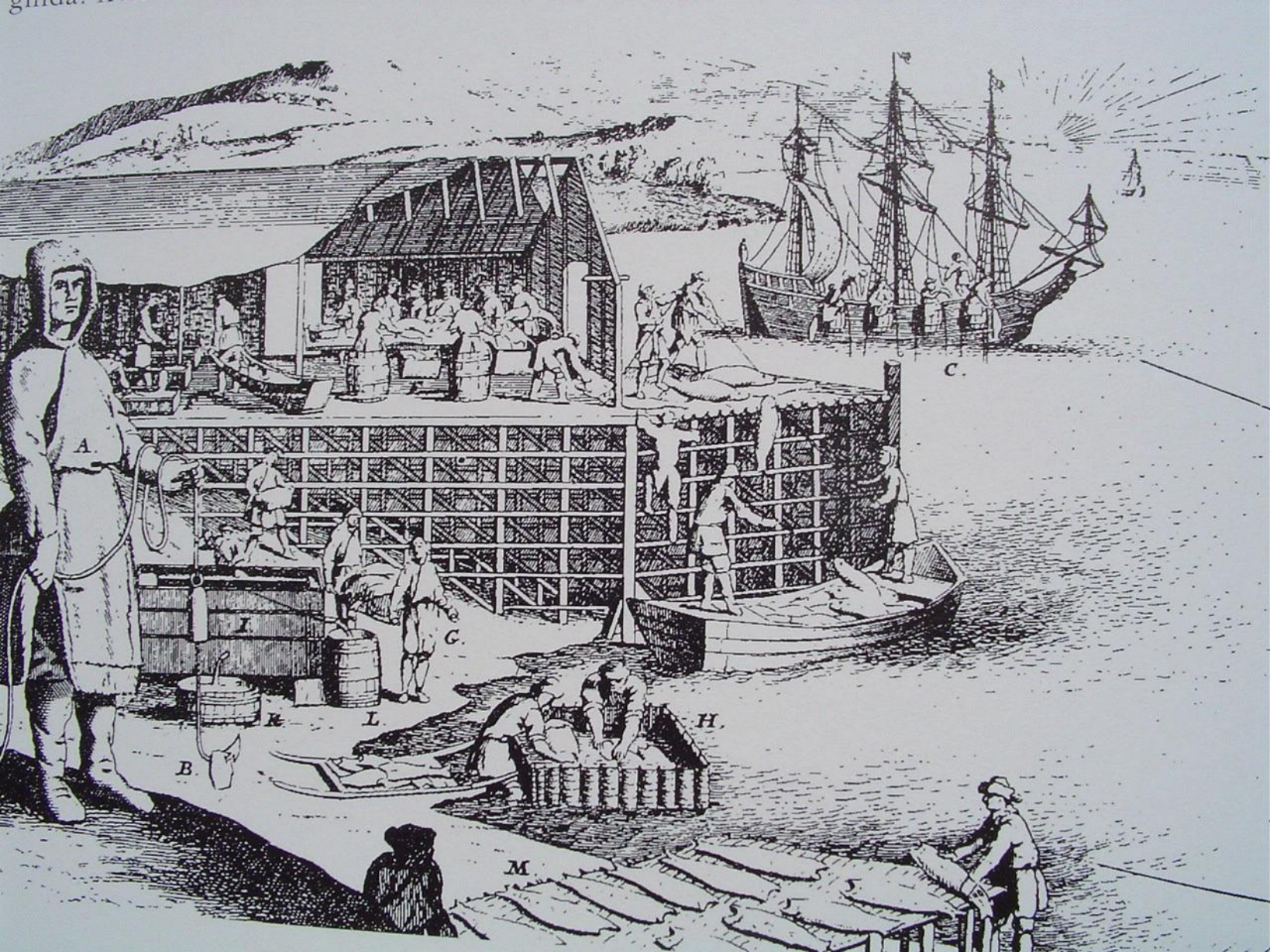


Barcos de Castro Urdiales en las pesquerías de Irlanda y Terranova

documentación sobre el tema, y constatando la supremacía de las zabras en la flota mercante y de altura, estimé que también este tipo de navíos, máxime cuando así lo afirmaba Echavarría, fueron los más utilizados en Irlanda. Pero lo hemos podido ver antes: los pocos galeones de más porte, uno o dos a lo sumo, inscritos en nuestro puerto resultaron ser los preferidos en esta pesquería. Suceso, por otra parte, lógico. Si tenemos en cuenta que permanecían faenando lejos de casa prácticamente medio año, nada tiene de raro que usaran las zabras más grandes y los galeones. Primaba la mayor capacidad de almacenamiento de sal y pescado de las bodegas, así como el espacio para la vida y trabajo de la marinería.

En general, el pescado de cada campaña se descargaba en Castro Urdiales o en los grandes almacenes de pescado salado de Bilbao, para luego ser introducido y vendido en el mercado interior peninsular. Pero, como ocurría con otros pescadores del Cantábrico, hubo casos de ventas en los propios puertos más cercanos de Irlanda. Para evitar ir en lastre, en muchas ocasiones los barcos zarpaban desde su puerto base cargados de la necesaria sal y también de hierro en barras que vendían en la costa irlandesa. Al regresar tampoco fuera raro que, si todavía el pescado almacenado con la sal en las bodegas no ocupaba todo el espacio, aprovecharan para traer pequeñas cantidades de los entonces tan acreditados pellejos y cueros irlandeses.





Por lo menos desde los años 1520/1530 las expediciones estuvieron fuera del control de la cofradía de pescadores de San Andrés. Cabe la posibilidad de que antes, si nos atenemos a la referencia expresa a Irlanda de los capítulos 36 y 51 de las ordenanzas pesqueras¹², el Cabildo fuese el primer organismo en impulsar el origen de la pesquería. Pero está muy claro que después las campañas fueron organizadas bajo parámetros puramente empresariales y capitalistas. Cada expedición significaba la firma de un concierto y convenio entre dos o tres empresarios/mercaderes con los dueños de la embarcación. Todas las escrituras localizadas y estudiadas indican que los armadores, a cambio de poner el barco de la campaña, se llevaban 1/5 de todas las futuras ganancias. En una de las escrituras más pormenorizadas que han quedado, podemos ver a lo que se obligaba con sus socios en el año 1556 Martín de Olarte, como dueño del galeón *Santiago*: “y me a dar el dicho mi galeón estanque de quilla y costados y bien amarrado con quatro cables y quatro anclas, y aparejado suficientemente de los otros aparejos (...), además de las velas que al presente tiene dicho galeón (...), y hazer en el dicho galeón dos compuertas en la cubierta de vajo al través de la mura y así mesmo en las escotillas de vajo y de arriva suficientemente”¹³. Obligación era también del armador, siguiendo con esta escritura que nos sirve de ejemplo prototipo, correr con los gastos del armamento de la nave: 20 culebrinas, 8 arcabuces,

¹² Garay, J. y Ojeda, R., Proa a la Villa I. Notas históricas del Noble Cabildo de pescadores y mareantes de San Andrés y San Pedro, Bilbao, 2003.

¹³ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 17007, fols. 20 y 21, 12 de enero de 1556.



Barcos de Castro Urdiales en las pesquerías de Irlanda y Terranova

12 ballestas, 10 quintales de pólvora, 4 docenas de picas enteras, 6 de medias picas, 10 docenas de dardos, y cargar con los pagos de los salarios de 2 lombarderos embarcados¹⁴.

Los socios empresarios, Hernando de Praves y Hernando de Samarca correrían con los gastos de la marinería: “*nos obligamos a llevar en el dicho galeón y viaje gente para once varcas de pescar y más un redero y además que sean dentro del dicho galeón quatro ombres y un mozo (...). Item con condición que seamos obligados de llevar dos mozos criados de vos el dicho Martín de Olarte*”¹⁵. Como el peligro de un posible ataque corsario era más que evidente, así como probable que el galeón castreños pudiese hacer alguna presa, también los socios aportaban algo a la dotación artillera: “*que daremos para la artillería del dicho galeón un quintal de pólvora y un lombardero*”¹⁶.

Dueño y asociados, algo que ocurría en la mayor parte de la expediciones, iban en el barco con el resto de la expedición. El Armador como capitán, Hernando de Samarca como maestre y Hernando de Praves en el puesto de piloto.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Ibidem.



2. PESQUERÍAS DE TERRANOVA

Formas de equipar los navíos, métodos de pesca y organización empresarial de las campañas en Irlanda, sirvieron de rica experiencia a los castreños para ir aún más lejos, al otro lado del océano Atlántico, en busca de bacalao y ballenas, hasta las famosísimas pesquerías de Terranova. Tan sólo cinco años después del primer viaje de Cristóbal Colón, en 1497, Giovanni Caboto descubrió la región de Terranova, dando enseguida aviso a los europeos de los abundantes recursos pesqueros allí existentes. Bretones, portugueses, vascofranceses, entre los más sobresalientes, muy pronto se lanzaron sobre aquellos extraordinarios caladeros. Entre 1520 y 1530 llegaron también las gentes del Cantábrico¹⁷. Pero, en último caso, los conflictos bélicos de 1536/738 y 1542/44 entre Francia y España ralentizaron el desarrollo de estas pesquerías. Habrá que esperar a la segunda mitad del siglo XVI, muy claramente a partir de 1560, para que Terranova se transforme en un importantísimo negocio para muchos de los puertos vasco-cántabros¹⁸.

¹⁷Ojeda San Miguel, Pescadores ... (2004), ob. cit.

¹⁸Huxley, S. y Barkham, M., Los Arriola de Urantzadi: iniciativa empresarial marítima en Vizcaya y Guipúzcoa (c. 1540 - c. 1630), Itsas Memoria, Revista de estudios marítimos del País Vasco, nº. 1, p. 357.





Barcos de Castro Urdiales en las pesquerías de Irlanda y Terranova

A pesar de la expresión, tantas veces generalizada en la documentación conservada, de “*pesquería de Terranova*”, lo cierto es que las zonas de pesca ocupaban mucho más espacio que el que engloba el apellido: la costa actual de Canadá, entre Nueva Escocia y el sur de Labrador. Parece, aunque no existe demasiada seguridad al respecto, que al principio las expediciones desde la costa cantábrica eran mixtas, en busca del preciado bacalao y del saín de las ballenas. Desde aproximadamente 1550 se produjo ya una clara distinción en las campañas: los viajes estrictamente bacaladeros y los balleneros muy especializados. Los primeros con una duración de cuatro a cinco meses (marzo/abril - agosto/septiembre), y los segundos algo más largos pues podían llegar hasta los meses puramente invernales.

A decir de los mejores especialistas, las décadas de 1560 y 1570 fueron las mejores. Los años en que Terranova se convirtió en uno de los más prósperos negocios para las villas del Cantábrico. No sabemos, por ahora, si los barcos castreños fueron en busca de bacalao con anterioridad a 1570. Pues lo cierto es que, a diferencia de lo ocurrido en Irlanda, las referencias expresas localizadas son escasísimas. En el mes de noviembre de 1578, para emprender viaje en el mes de mayo del año siguiente, se asociaban en nuestra villa ocho vecinos: Sant Juan de Carasa, Martín de Cestona, Rodrigo de Galván, Pedro de Avellaneda, Martín de Carasa, Sacho de Somarriba, Juan de Atalaya y Juan de Santullán. Al mando del galeón partiría como capitán Hernando de Gordón. Con el título



“*compañía de los de Terranova*” se concertaban para juntar los 1000 ducados que se iban a necesitar para financiar los gastos de la marinería, fletamento del barco y compra de las chalupas auxiliares¹⁹. De forma mucho más indirecta, Echavarría, Rodríguez Fernández y González Echegaray sostienen en otros tantos trabajos que todavía en los años 80 algunos barcos castreños faenaban en aguas de Terranova²⁰.

Hay que insistir en que nos falta documentación, bien porque no he sido capaz de dar con ella o sencillamente porque no existe. Con los datos que tenemos da la impresión de que la pesquería de bacalao en Terranova no alcanzó, ni de lejos, la importancia de la de Irlanda para los castreños. Parece, más bien, una pequeña prolongación temporal de estas últimas. Entre las razones que pueden plantearse para intentar entender esta corta trayectoria podemos pensar que faltaron grandes barcos para esta peligrosa empresa transoceánica. Demasiadas zabras y pocos galeones capaces de cruzar el Atlántico. Además, lo hemos visto en la escritura anterior, costear los viajes hasta Terranova era mucho más caro que a Irlanda. Prácticamente cinco veces más. Posiblemente resultó muy difícil encontrar financiación en la propia Villa, o dificultoso dar con el suficiente número de vecinos dispuestos a desembolsar las porciones del capital necesario. Por último, cuando algunos castreños quisieron subirse al carro del

¹⁹A.H.P.C., Protocolos, García de Peñavera, leg. 1696, fols. 123 y 124, 9 de noviembre de 1578.

²⁰Ojeda San Miguel (2004), ob. cit.



lucrativo negocio bacaladero, allá por los años 70, llegaron demasiado rápidamente los tiempos de vacas flacas.

Algo parecido ocurrió con la caza de ballenas. Son también muy pocas las referencias documentales que nos han quedado; aunque algunas más madrugadoras que en la pesca de bacalao. Tres vecinos de Castro Urdiales, Juan de la Rúa de Abaxo, Lope García de Terreros y Juan de Valmaseda, se concertaron en el año 1554 con otro de Motrico, Andrés de Armencha, para marchar al otro lado del océano a cazar ballenas en una nave que pensaban comprar en la costa francesa²¹. He aquí el dato más claro y contundente que nos ha quedado.

Sin embargo, como en otro trabajo decía, “parece claro que lo que se produjo a lo largo de todo el Quinientos fue una especie de “mercado común pesquero” en casi todo el litoral cantábrico. Armadores y hombres de negocios de Castro se unían para fletar un barco con rumbo a Terranova un año; pero al siguiente se podían asociar para lo mismo con otros sujetos de Laredo o Bilbao. Lo mismo ocurría con las cuadrillas de marineros y pescadores: un año, con su maestre a la cabeza, podían salir para aquellas aguas en un barco castreño, y al otro, con toda naturalidad, se enrolaba con la misma dirección en un buque con base en Laredo, Santander, Bermeo o Bilbao, por citar los puertos más cercanos e importantes. Incluso la versatilidad podía llegar a que los

²¹ González Echegaray, R., *Balleneros cántabros*, Santander, 1978, p. 57.





marineros castreños fuesen según las expectativas de la ganancia, a participar en las campañas de Irlanda o al balleneo del otro lado del Atlántico.

A pesar del gran negocio, la verdad es que esta pesca no duró mucho. Parece que el período más dorado de las expediciones a Terranova empezó a oscurecerse en las últimas décadas del siglo XVI. Fenómeno estrechamente vinculado al declive del poderío naval de la Monarquía hispana, acentuado en gran medida después del desastre de la derrota de la Armada Invencible. A partir de entonces la hegemonía naval de holandeses, británicos y también aunque en menor medida, de los franceses, supuso el progresivo desplazamiento de los buques cantábricos de las aguas de Terranova y Labrador”²².

En los últimos años del siglo XVI parecía que los viajes a Terranova para la villas del Cantábrico estaban a punto de finalizar para siempre. Pero, como enseguida veremos, no fue así del todo. El poderío naval español, después de más de una estrepitosa derrota y de una sangría continua de buques, se estaba traduciendo en la expulsión rápida de los barcos hispanos de los caladeros transoceánicos. A la falta de respaldo militar e institucional, además, se añadían más problemas: las requisas obligadas de naves, especialmente las de gran porte, levas de marinería brutales y el acoso cada vez más descarado de barcos corsarios enemigos. Cada vez era más peligroso y difícil cruzar el océano. Cada vez había menos barcos y

²²Ojeda San Miguel (2004), ob. cit.



hombres para poder pescar bacalao y cazar ballenas. Cada vez resultaba más problemático encontrar zonas de pesca sin la oposición de otras naciones y potencias pesqueras.

2. 1. SIGLO XVII: DIFICULTADES, CONVERSAS E INTENTOS DE REVITALIZACIÓN

“Sin embargo, pese a las dificultades por las que pasaban los barcos de altura del Cantábrico, Castilla y el interior peninsular siguieron constituyendo una zona de gran consumo de bacalao y grasa de ballena durante todo el siglo XVII”²³.

Sabedor de esta realidad, “A lo largo del siglo XVII, al igual que lo hizo con las lanas, Bilbao consiguió centralizar en su puerto la negociación de la mayoría del bacalao que entraba en la península”²⁴. Pero también armadores y pescadores vascos, muy en especial guipuzcoanos, quisieron seguir con el viejo y lucrativo negocio de Terranova a pesar de todos los problemas: “en 1625 los armadores guipuzcoanos consiguieron del rey, que los navíos, aprestados para las pesquerías, fueran exentos de los embargos de la Armada (...). Por otra parte, se decretaron mejoras fiscales, como las concedidas por la Real Cédula de 1639, rebajando los derechos, con los que debían contribuir los barcos de

²³Ibidem.

²⁴Alberdi Lonbide, X., Postrimerías de las pesquerías trasatlánticas guipuzcoanas durante el siglo XVIII: proceso de creación y extinción de la compañía ballenera de San Sebastián, Boletín de Estudios históricos sobre San Sebastián, n.º. 33, 1999, p. 558.



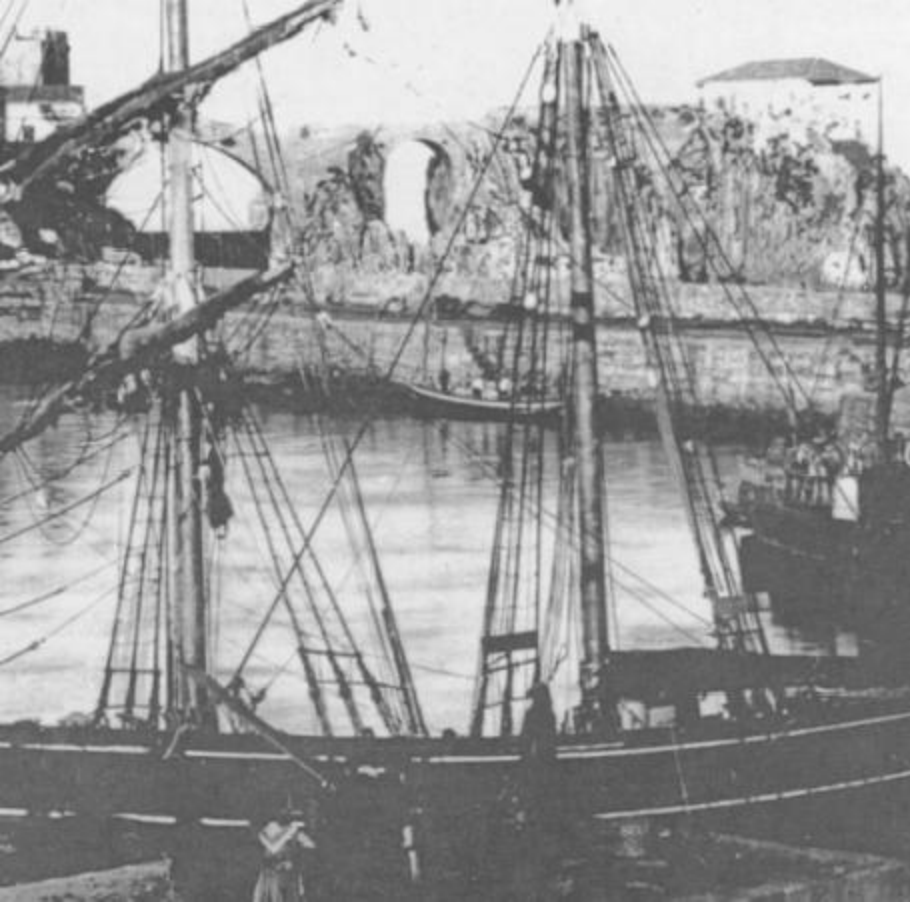
Terranova, a un real por carga de pescado (...). En tercer lugar otra de las grandes ventajas con que contaron las pesquerías, especialmente guipuzcoanas, durante el siglo XVII, fueron los Tratados de Conversa (Tratados de Conversa o Conversas, son una serie de tratados firmados, básicamente entre las provincias vascas peninsulares y continentales para asegurarse la buena correspondencia y las relaciones comerciales, de forma pacífica, en momentos de guerra entre España y Francia)”²⁵.

A fin de entender mejor el significado de estos últimos tratados, se hace necesario remontarnos algunos siglos atrás. Desde tiempos medievales el comercio marítimo por las costas europeas atlánticas se había basado en el principio generalizado de libertad. Ahorra bien, el desarrollo del tráfico y la intervención de agentes de muchos orígenes fue produciendo un singular derecho mercantil marítimo: “Este nuevo derecho marítimo, consuetudinario inicialmente, se recogió, al menos parcialmente por escrito una vez que el comercio objeto de su regulación alcanzó un cierto nivel de desarrollo, lo que tuvo lugar en relación a las costas (...) atlánticas (...) entre los siglos XIII y XIV, dando origen a (...) colecciones de derecho marítimo entre las que ocupan un lugar especial (...), superando los marcos geográficos en los que se habían formado (...) los *Rôles d’Oléron* en el Atlántico”²⁶.

²⁵Ibidem, pp. 559-561 y nota nº. 27.

²⁶Baró Pazos, J. Y Serna Vallejo, M., La regulación jurídico-pública del comercio marítimo de Castilla (siglos XV a XVIII), *Notitia Vasconiae*, 2/2003, pp. 32, 33 y nota nº. 1.





Con el paso de los siglos los monarcas hispanos siguieron respetando el principio de libertad, y los *Roles de Oleron* lubricaron los posibles problemas del comercio marítimo mantenido por los hombres del Cantábrico con otras gentes de latitudes más al norte. Pero, “es necesario diferenciar la actitud que la Monarquía sostuvo en relación a la actividad mercantil en las rutas tradicionales en las etapas de paz, en las que existían relaciones cordiales entre los diferentes monarcas, y la mantenida en aquellas otras fases presididas por los enfrentamientos (...). Mientras que en los períodos de paz, el comercio desarrollado en las costas europeas se desenvolvía dentro de unos márgenes importantes de libertad, estableciéndose tan sólo algunas limitaciones a través de la vía

La costa del Cantábrico, al igual que otras zonas atlánticas, se regía por leyes comerciales-marítimas comunes, conocida como los *Roles de Olerón*. Constituían el cuerpo de derecho marítimo más antiguo del Atlántico europeo (el nombre proviene de la isla de Olerón en la costa de La Rochelle). Formaban una colección de aplicaciones de derecho consuetudinario en la mar. Surgieron en Francia y se aplicaron desde comienzos del siglo XIII. En Castilla fueron adoptadas por el rey Alfonso X en el año 1266 (la versión hispana se conoció como *Fuero de Layron*). “La homogeneidad de las leyes facilitó, en buena medida, la agilidad de los intercambios, sin embargo no siempre fueron fáciles las relaciones entre los puertos de los diferentes reinos y señoríos”, Arízaga, B. y Bochaca, M., El comercio de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya finales de la Edad Media, *Itsas Memoria, Revista de estudios marítimos del País Vasco*, nº. 4, 2003, p. 41.

Los *Rôles de Oléron* constituyen un código de Derecho marítimo medieval formado en la segunda mitad del siglo XIII. Estuvieron en vigor en buena parte del Antiguo Régimen en las costas bañadas por el Atlántico. Sobre este código se elaboró en buena medida la Ordenanza francesa de la Marina de 1681. En la Corona castellana se denominó *Fuero de Layron* (versión castellana en el siglo XVI). Resultó básico en el desarrollo del comercio marítimo entre las costas inglesas, francesas y cantábricas, Serna Vallejo, M., La historiografía sobre los *Rôles d’Oléron* (siglos XV al XX), *Anuario de Historia del Derecho español*, tomo LXX, 2000, pp. 472 y 473.

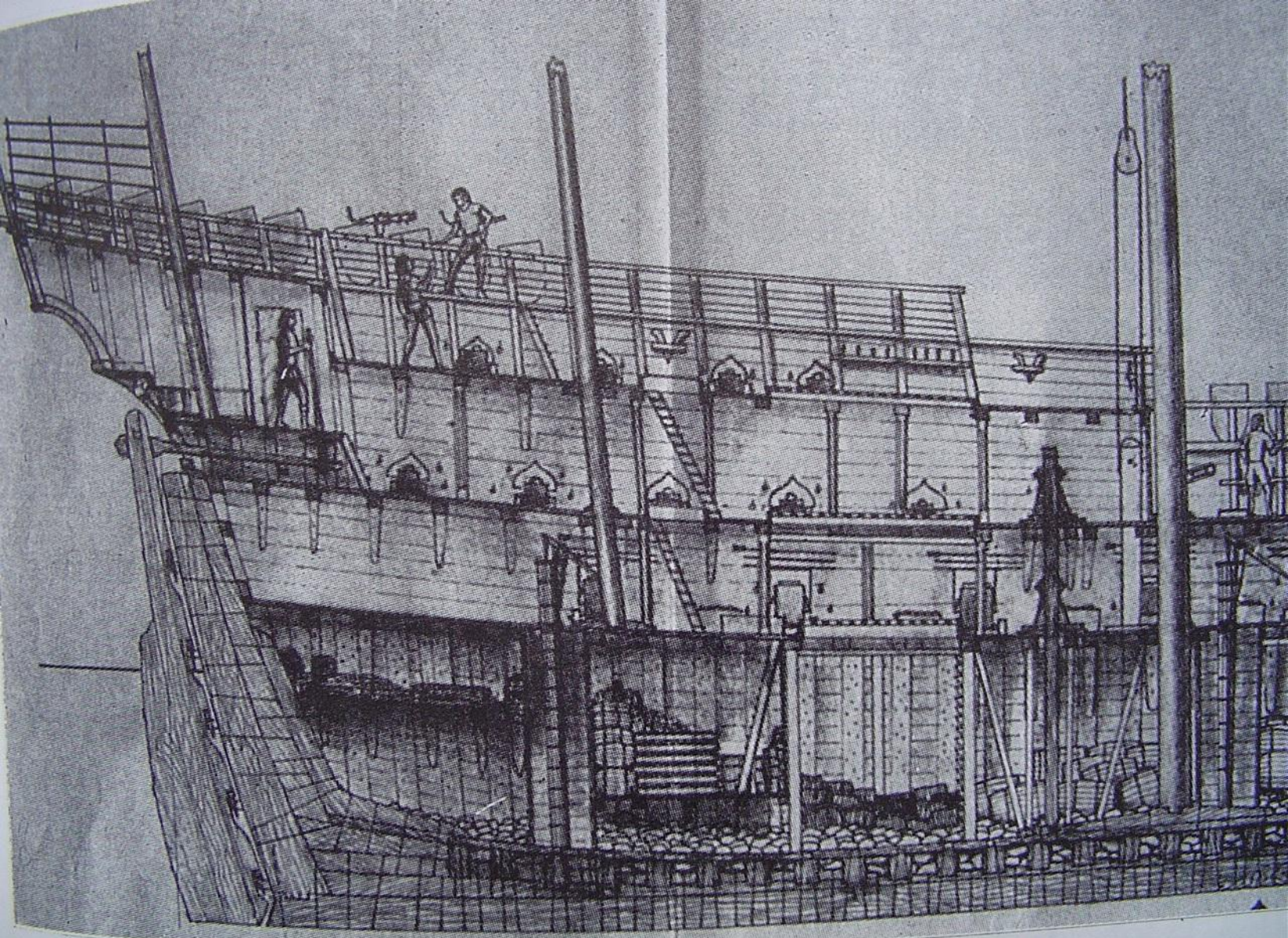


de la imposición de tasas para restringir las importaciones en beneficio de cada una de las naciones. En aquellas otras etapas de conflictividad, la situación cambiaba de manera significativa (...). Se decretaba la prohibición de comerciar con las naciones extranjeras. Se ordenaba la expulsión de los comerciantes extranjeros (...), se proporcionaba amparo a las actividades corsarias (...). Sin embargo, simultáneamente (...), los monarcas adoptaron otras que suavizaron aquéllas, de manera que a través de distintas vías la Monarquía posibilitó la continuidad de los intercambios comerciales durante las etapas de conflicto bélico (...), y especialmente, con Inglaterra, Holanda y con Francia (...), y las autorizaciones para la firma de tratados, conversas o concordias bajo cuya protección fue posible la continuidad del tráfico mercantil²⁷.

Las conversas resultaron ser acuerdos firmados entre los territorios orientales y villas del Cantábrico con las gentes de Labourd. Aunque se pueden encontrar precedentes en las concordias de 1404 y 1407, realmente se firmaron dos grandes conversas, la de 1536 (*Concordia otorgada entre la provincia de Guipúzcoa, señorío de Vizcaya y Encartaciones y Cuatro Villas de la costa con Bayona, Tierra de labourd y Baronía de Capbretón*), renovada en 1537 (*Concordia entre el Señorío de Vizcaya, Provincia de Guipúzcoa, Castro Urdiales, Santander y San Vicente de la Barquera con los vecinos de San Juan de Luz y Tierra de Labourd*) y 1543, y el tratado de 1653, renovado también en 1667, 1675, 1690 y 1694.

²⁷Baró Pazos y Serna Vallejo (2003), ob. Cit, pp. 69-71.





A pesar de las guerras oficialmente declaradas entre los monarcas, los habitantes de las villas, territorios y puerto del Golfo de Vizcaya, con las conversas se garantizaban la ausencia de interrupción de los intercambios comerciales. Pero, además, se prometían seguridad en más cosas: ante los posibles ataques de sus respectivos corsarios, las arribadas forzosas sin problemas en cualquiera de los puertos, e, incluso, aunque con las correspondientes autorizaciones, el flujo de hombres y capitales.

Volviendo al campo cronológico en que nos habíamos quedado, tal como plantea Xabier Alberdi, “Tras iniciarse la guerra entre Francia y España en 1635, después de arduas y largas gestiones, en 1644 Felipe IV aceptó la firma del tratado. Pero hasta 1643 el rey de Francia no accedió a su firma. Este tratado de conversa de 1653, fue de nuevo aprobado en guerras posteriores entre ambas monarquías, en los años 1667-1668, 1675 y 1695. Estos tratados permitían la navegación y comercio entre ambas partes en tiempos de guerra, constituyendo una pieza clave en la evolución de las pesquerías (...). Con todo, el peso económico de las pesquerías no se limitaba solamente al número de barcos armados por los guipuzcoanos. Importantes contingentes de marineros guipuzcoanos, se embarcaban anualmente en navíos labortanos (...). Al tiempo que para la marinería constituían un importante método para rehuir, en la medida de lo posible, las levadas de marinería para la Armada (...). De esta manera los tres



Fig. 1.



territorios conformaron un espacio económico interdependiente, Bizkaia, sobre todo Bilbao, controlaban la comercialización”²⁸.

En muy buena medida, gracias a los tratados de conversa los vascos pudieron continuar, aunque sin el esplendor de épocas pasadas, con los viajes a Terranova. ¿Pero, qué paso con las otras zonas costeras?

A diferencia de lo ocurrido en el siglo XVI, en el XVII las villas cántabras dejaron de firmar las conversas. No obstante, según apreciación de Baró y Serna, existen algunos indicios del interés que tuvieron por sumarse a la conversa de 1653 y renovación de 1676²⁹. Indicios que se vuelven en dato seguro en el caso castreño. A comienzos del verano de 1646 se reunió el Ayuntamiento y acordó mandar a Madrid “*al capitán Thomás Lorenz, vezino y Procurador General desta Villa, para que en nombre della pida y suplique a Su Magestad y a los Señores de Su Real Consejo, o a donde tocara, dé permiso para que pueda contratar los mantenimientos con Françia en la conformidad de los naturales del Señorío de Vizcaya y provincia de Guipúzcoa tratan, por quanto esta Villa es montuos y falta de bastimentos y de otras cosas tocantes l mantenimiento de sus veçinos y vianantes, y sobre ello haga todas las diligencias que convengan y sean necessarias*”³⁰.

²⁸ Alberdi Lanbide, ob. Cit., pp. 561-563.

²⁹ Baró y Serna, ob. Cit., pp. 78 y 79.

³⁰ A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1717, 28 de junio de 1646, “*Poder que otorgó la Justizia y Reximiento desta villa en favor del capitán Thomás Lorenz sobre que se pid y*



En aquellos momentos en Castro Urdiales se estaba viviendo una situación casi desesperada desde la perspectiva económica y social. Entre los años 1610 y 1620, como ya hemos comprobado en el trabajo anterior³¹, la flota mercante prácticamente había desaparecido. El miedo a la peste y otras enfermedades contagiosas, levas forzosas de marinería, presión fiscal aplastante y encarecimiento general de la vida, estaban produciendo la huida constante de gentes. A decir del Ayuntamiento, Castro Urdiales en la década de 1640 se estaba despoblando. La profunda depresión económica provocaba la marcha de marineros y armadores a otras zonas más protegidas ante la crisis, y muy en especial hacia Vizcaya y Bilbao. A lo más, aún restaban, casi como raquíico testigo del esplendor naval de otras épocas ya pasadas, un par de zabras y uno o dos galeones.

Pero, aunque con mucha menos fuerza y mucho menor número, todavía quedaban en Castro los restos de la vieja burguesía naval y transportista. Ahora no podían invertir, sin casi demanda y con la feroz y competitiva presencia de navíos extranjeros, en el negocio del transporte naval. Sin embargo, todavía había vecinos que querían invertir en algún negocio marítimo.

suplique a S.M. se sirva dar permiso para que esta villa contrate con Françia en quanto a mantenimientos”.

³¹Ojeda San Miguel, R., La flota mercante de Castro Urdiales en los siglos XVI y XVII.



Fig. 2.



Muy limitada en número y recursos, la burguesía unida a los negocios de la mar aún en buena parte controlaba el aparato político del Ayuntamiento. Sus componentes sabían perfectamente que uno de los pocos negocios lucrativos que quedaban era el de la pesca de bacalao y caza de ballenas. Las evidencias estaban muy cerca. En su mismo puerto veían continuas descargas hechas por flotas bretonas y labortanas, que luego en pequeñas pinazas se llevaban hasta los grandes almacenes de Bilbao. Y tenían el ejemplo, a seguir, de los guipuzcoanos, empeñados en seguir adelante con las expediciones a Terranova.

Lo hemos visto en el acuerdo tomado por el Concejo en el año 1646, cuando con la disculpa de la pobreza en la producción de alimentos de la jurisdicción, quería garantizarse unas buenas relaciones con los vecinos más próximos de la costa francesa. Buscaban, como ahora comprobaremos, paz para poder regresar a la costa canadiense; el último negocio marítimo que parecía sobrevivir en el siglo XVII. En los primeros días de febrero de 1651, Antonio de Aramonte, Pedro de San Cristobal, Antonio de Taranco y Mauricio de Ampuero, dueños de la zabra *Nuestra Señora de la Ascensión*, prepararon viaje a la pesquería de Terranova, para lo que contrataron a 15 marineros, comprometiéndose al pago de 4.100 reales de plata³².

³²A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1725, 3 de febrero de 1651, “*Obligación de los que yban a terranoba en favor de Antonio de Aramonte y demás*”.



MARINEROS DE CASTRO URDIALES
CONTRATADOS PARA EL VIAJE
A TERRANOVA EN EL AÑO 1651

Juan de Cortazar (maestre)
Francisco de Meave
Juan Ortiz de Ybarra
Juan de Uría
Francisco de Sasique
Aparicio Aróstegui
Juan Martínez de Berrino
Domingo de Ybarra
Thomás de Ytorrua
Martín de Arencebia
Domingo de Arraçate
Domingo de Arraçate cestero
Martín de Urrusolo
Juan de Arancebia
Joaquín de Meave

No fue el único barco que marchó a Terranova en el año 1651. Aunque bastante grandes, la *Nuestra Señora de la Asunción* no dejaba de ser una zabra. Los mismos armadores, más algunos más, curiosamente muchos de ellos con antiguos intereses en las ferrerías de la comarca (Mauricio de Ampuero, Domingo y Francisco de Musaurreta, Diego de Hano, Antonio de Taranco, Antonio de Aramonte y Pedro de San Cristóbal) comisionaron a Antonio de Marroquín, un vecino de Laredo, para que fuese a San Sebastián a comprar el galeón *San*





Nicolás de 180 toneladas, con el que marchar a la caza de ballenas³³.

Intervinieron también gentes de otros puertos, y la campaña debió resultar bastante exitosa: “A comienzos de 1651, Pedro de Fuica y Francisco de la Maza, vecino y regidor de Laredo, respectivamente, habían formado “compañía” con otros armadores de Castro Urdiales, Laredo y Bilbao, a fin de equipar dos navíos, *La Asunción* y *San Nicolás*, y enviarlos a la pesquería de Terranova. Los dos primeros armadores invirtieron 2000 reales cada uno en la operación. Casi un año más tarde, por el 17 de noviembre del mismo año, los buques habían regresado, sanos y salvos, a Castro Urdiales con carga de bacalao y grasa de ballena”³⁴.

En 1652, al año siguiente, el viaje se repitió. Antonio de Tranco, Domingo y Francisco de Mussaurreta y Pedro de San Cristóbal, equiparon su barco *Nuestra Señora de la Ascensión* para volver a pescar bacalao en Terranova, y contrataron, pagando por adelantado en monedas de plata, a 9 marineros castreños en el mes de marzo³⁵.

³³ A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1725.

³⁴ Ojeda San Miguel (2004), ob. Cit., en cita de Rodríguez Fernández.

³⁵ A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1725, 9 de marzo de 1652, “*Obligación de los que yban en el navío Nuestra Señora de la Ascensión a Terranova a favor de sus dueños y armadores*”.





**MARINEROS DE CASTRO URDIALES CONTRATADOS
PARA EL VIAJE A TERRANOVA EN EL BARCO NUESTRA
SEÑORA DE LA ASCENSIÓN - AÑO 1652**

<u>Marinería</u>	<u>Puesto</u>	<u>Salario</u>
Lope Portillo	Contra maestre	482 reales y 1 cuartillo
Tomás de Llantada	Marinero/pescador	346 reales y 3 cuartillo
Francisco de Gordón	Marinero/pescador	429,5 reales
Lope Ortiz	Marinero/pescador	210 reales
Joachin de Allende	Marinero/pescador	68,5 reales
Tomás de Abango	Grumete	167,5 reales
Juan de la Paraya	Grumete	205,5 reales
Andrés de la Cuadra	Peaje	106 reales
Pedro Guerrero	Peaje	106 reales

A los pocos días de preparar a la *Nuestra Señora de la Ascensión*, los mismos armadores, también dueños del *San Nicolás*, establecieron la correspondiente escritura de obligación para que otros 8 tripulantes de Castro y otro de Santurce formaran la tripulación de este galeón, a cambio del anticipo de 2472 reales en monedas de plata³⁶.

**MARINEROS DE CASTRO URDIALES CONTRATADOS PARA
EL VIAJE A TERRANOVA EN EL SAN NICOLÁS AÑO 1652**

Marineros

Domingo de Avela (contra maestre)
Miguel de Villanueva
Alonso de Cavañas
Antonio de Laredo

³⁶A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1725, 19 de marzo de 1652, "*Obligación del navío San Nicolás en favor de los armadores*".





En, ſpectator benevole, Magnificiſſimæ Hiſpaniæ ciuitas Bilbao, aliq. quaſi Bellum vadum. Bilbao, vnde fit, ut alteram, per V. ſul
latum, ſordane, conſtat à D. Diego Lopez de Haro, Caſtabreg. Principe. Anno circiter. M. lxxviii. tranſiſſa, à N. Ch. Tomáſo Niſſenbergg manu, ad viciam illius
ate, ab orbeſ tibi poſitio, ſe forma, qua anno (ſcily) .C. D. .XX. V. antiſtitorum; Caſus eleganti loco, quos hoc noſtrum beati, Trentienſi D. oceanus 176. B.
Joannes Auſon. Hiſpaniarum Rex. M. à ſacro, ſummo preſtantium ſuorum, et antiquitatem, celebrato.

LA VANA DE PORTO GALEYE



1. S. Bartholomeo.	9. La cruz de.	17. Cameraria.
2. S. Pedro de Arto.	10. S. Mateo.	18. La iglesia de
3. S. Barbara.	11. La casa de los	19. S. Juan.
4. S. Martin de Alana.	12. S. Juan.	20. S. Cruz.
5. La iglesia de	13. S. Antonio.	21. La casa de los
6. S. Francisco.	14. S. Antonio.	22. S. Juan.
7. S. Agustin.	15. S. Antonio.	23. S. Juan.
8. Cap. de la arena.	16. S. Antonio.	24. S. Juan.

(Bilbao)

Pedro de Carranza

Pajes

Lorenzo de Ibáñez

Martín de Gana

Francisco de Iacuti

Grumete de Santurce

Pedro del Mello

Pero una nueva realidad se imponía: resultó imposible reclutar enteramente la tripulación en el propio puerto de Castro Urdiales. Gran diferencia con otras épocas y evidencia de los malos tiempos: en la Villa faltaba suficiente mano de obra cualificada en las tareas náuticas y marineras. Así, los armadores de Terranova no tuvieron más remedio que, tras el adelanto de 2521 reales de plata, contratar a marineros vizcaínos: 5 subirían a bordo del *San Nicolás* y otros 6 en el *Nuestra Señora de la Ascensión*³⁷.

Al año siguiente, en 1653, Don Juan de Herrado y Vedia (Caballero de Santiago), Antonio de Taranco y Pedro de San Cristóbal, armado con doce “*cañones de fierro colado*” por el mucho miedo a los corsario, preparaban para marchar a Terranova a un nuevo galeón: el *Santo Cristo de Lezo*³⁸. Muy

³⁷A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1725, 20 de marzo de 1652, “*Obligación de los vizcaynos que yban a Terranova*”.

³⁸A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1725, fol. 126, 10 de octubre de 1653.



probablemente este fue el último barco castreño en cruzar el Atlántico. Después de dos campañas el *Santo Cristo de Lezo* fue vendido fuera de Castro al acabar el año 1655³⁹.

Se acabó el negocio de Terranova. A partir de entonces, cada vez menos y casi como en un cuentagotas, todavía algunos vecinos de Castro quisieron seguir en el mundo de las pesquerías de cierto calibre, pero ahora invirtiendo y participando en barcos y expediciones vascas. En aquel mismo año de 1655, último de las pesquerías a las costas canadienses desde Castro, Antonio de Loredó financió la marcha del navío de Somorrostro *Nuestra Señora de Begoña* hasta el “*Reyno de Galicia a la pesquería de la sardina*”⁴⁰. También en 1655, otro navío de “*San Julián de Musques*”, después de recibir un préstamo del castreño Domingo de Lastero, se preparaba para ir a la captura de sardinas hacia la villa de Muros⁴¹. Mauricio de Ampuero, uno de los antiguos socios de los barcos bacaladeros de Castro, en el año 1658 seguía dedicado al mismo negocio, aunque ahora invirtiendo en dos naves que iban a partir desde Bilbao⁴², a la vez que también participaba en la financiación de las curiosas expediciones de barcos de Somorrostro en busca de sardina gallega⁴³.

³⁹A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1725, fol. 135, 25 de octubre de 1655.

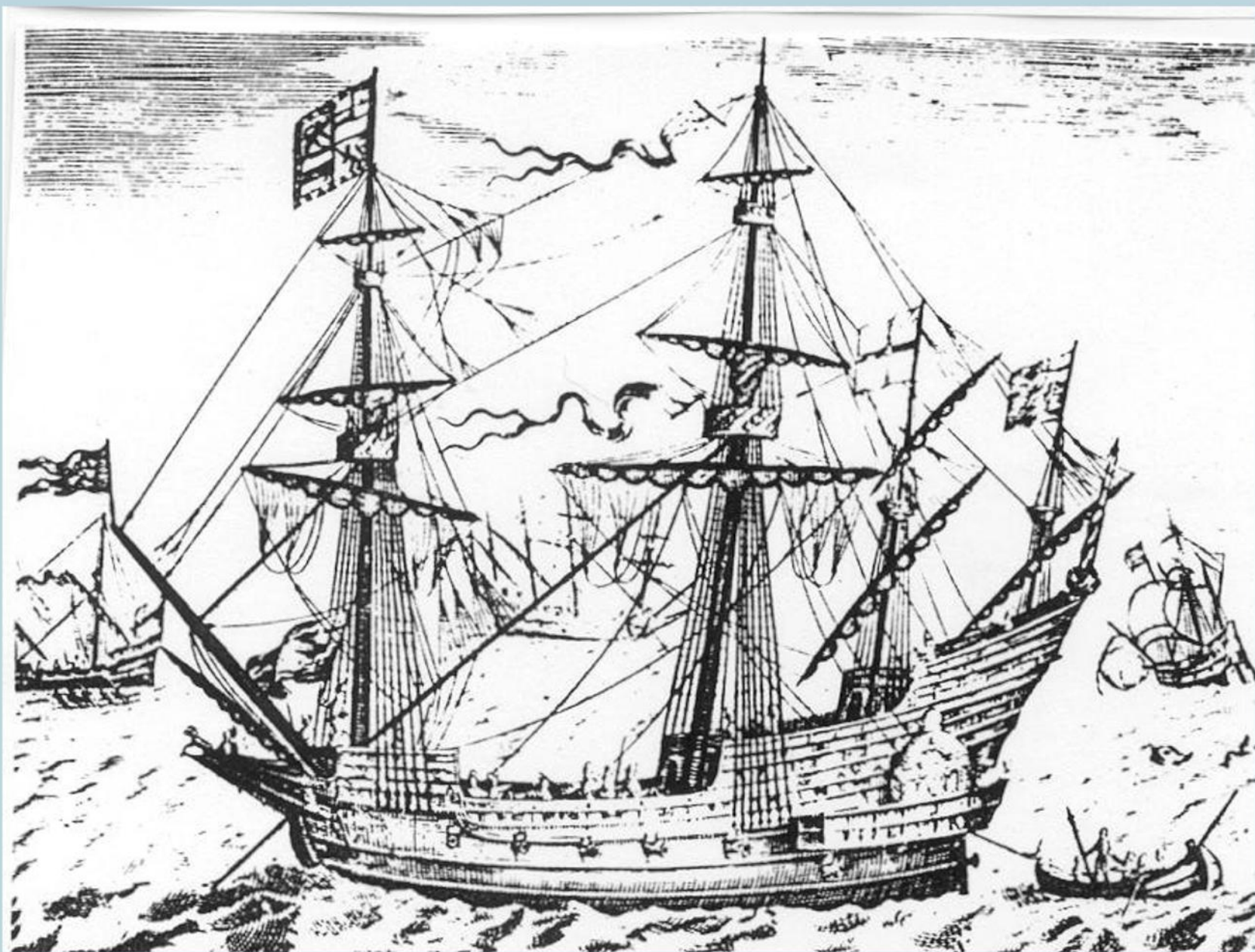
⁴⁰A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1726, fol. 121, 6 de octubre de 1655.

⁴¹A.H.P.C., Protocolos, Pedro del Valle, leg. 1726, fol. 128, 7 de octubre de 1655.

⁴²A.H.P.C., Protocolos, Sebastián del Hoyo, leg. 1729, fol. 204, 4 de junio de 1658.

⁴³A.H.P.C., Protocolos, Sebastián del Hoyo, leg. 1728, fols. 265 y 266.





Galeón del siglo XVII

Barcos de Castro Urdiales en las pesquerías de Irlanda y Terranova

Valiéndose de las conversas vascas, y por ello del tráfico de hombres y barcos en ambos lados de la frontera, a modo de auténtico epílogo de la participación de castreños en las grandes pesquerías, el capitán Francisco de Carranza, con su barco *Jesús, María y Joseph*, hizo viaje a la “*pesquería de las vallas con quarenta ombres españoles y labortanos*” desde el puerto de Pasajes en el año 1670⁴⁴. El mismo personaje, ayudado también del maestre de Castro Pedro de Lussa, organizó otra expedición ballenera con un barco matriculado en el puerto de Bayona desde territorio francés al año siguiente⁴⁵.

⁴⁴Ojeda San Miguel (2004), ob. cit.

⁴⁵Ibidem.

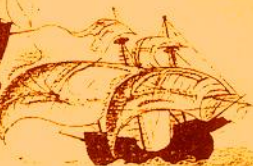




Luis piz
Acidido a portugal



Joazav de lêmor
com a sua tripulação
que se perdeu
na noite do mesmo dia



Rodrig
com a tormenta e garron
e foy a Magada e foy
do cabo de guêda foy, e
a tormenta se començava
pedra e castrado de



Leco de thajde
há a nauja se perdeu nos lugares
de S. ludo e de d. m. salta



Vasco de thajde
perdido com a tormenta



Pedro central



Nicolas ceço

Uuno Leyão



Simão de miranda
A balçoou na tormenta e pedralha ca
bcal, e milagrosa mente se salvou



Simão de pima
perdido com a tormenta



Santo de thioas

... para ... de toda a ...



Bertola mendiz
perdido com a tormenta

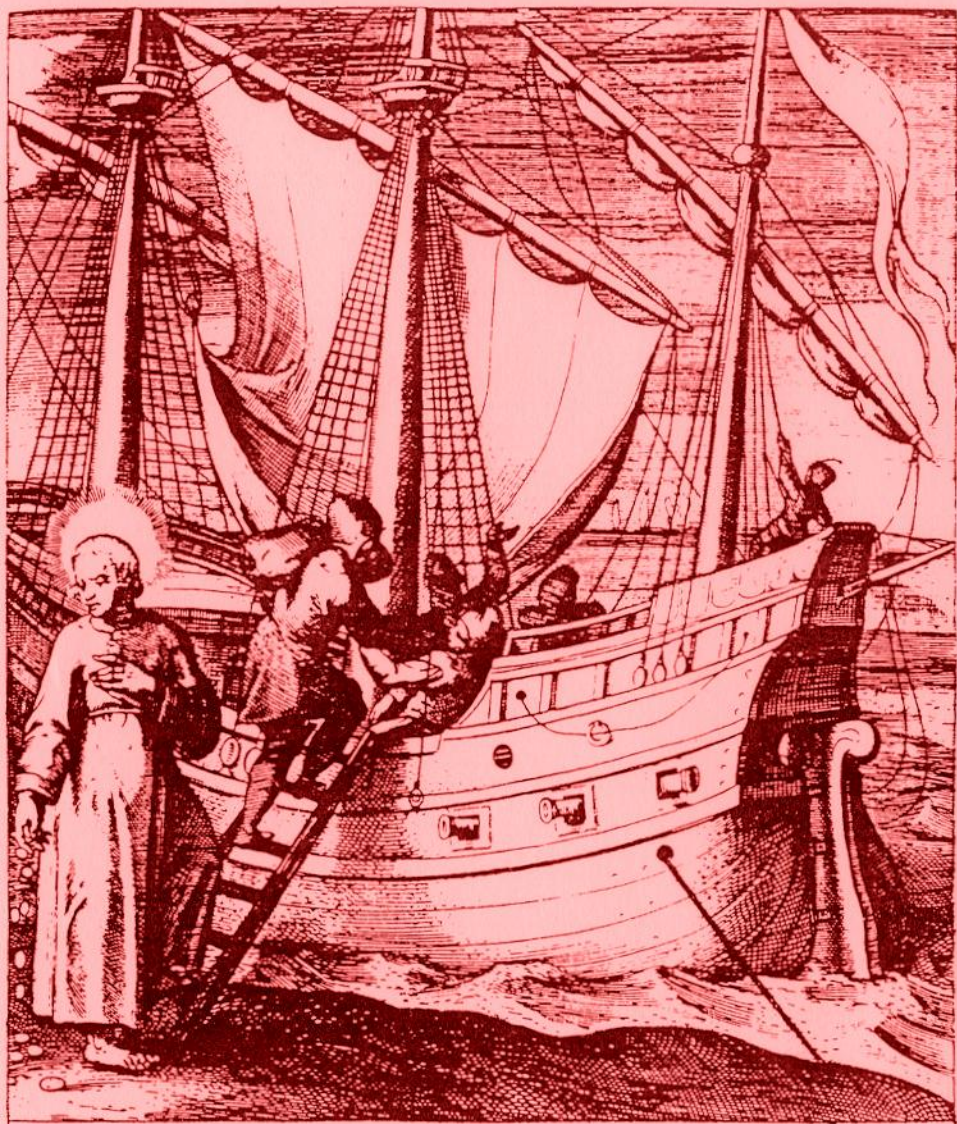


The background is a historical map. At the top, a coastal town with a castle is depicted. Below it, a fleet of many three-masted sailing ships is shown on the sea. A large, detailed drawing of a single ship is overlaid in the center. A compass rose is located in the lower right. The title 'CORSARIOS DE CASTRO URDIALES' is written in green across the middle.

CORSARIOS DE CASTRO URDIALES

Ramón Ojeda San Miguel

**CASTRO URDIALES
2005**



*Nauigaturus in Italiam sola DEI
fiducia pro uiatico munitus emen-
dicatam pecuniam in litus abijcit.*

1. CORSO: ORÍGENES Y CONCEPTO

La mayoría de los autores que han tratado el tema, estiman que la existencia de hombres y barcos dedicados al robo y abordaje de navíos es tan antigua como la propia navegación. Piratas y corsarios, en definitiva los “ladrones marítimos”, han actuado desde los primeros tiempos, de cuando los hombres comenzaron a practicar la navegación con cierta intensidad. En este sentido, conocemos muy bien que ya en la Edad Antigua existieron pueblos, especialmente en el área mediterránea, que hicieron del robo marítimo una forma de vivir. Si nos acercamos un poco más a nuestra geografía, está perfectamente detectado que entre los siglos XIII y XV los barcos mercantes del Cantábrico, entre los que jugaban un papel muy estelar los de Castro Urdiales¹, cuando la ocasión se presentaba franca y fácil se convertían en piratas. Apresaban y saqueaban a cualquier nave, incluso en mares tan alejados de sus puertos de origen como el Mediterráneo, sobre todo si se trataba de enemigos de sus monarcas y señores naturales.

Es cierto que ya en época medieval en muchos reinos europeos empiezan a surgir reglamentaciones y ordenamientos jurídicos para tratar de imponer algún orden en la actividad; pero todavía es muy difícil distinguir claramente entre piratas y corsarios. No será hasta el siglo XVI, con posteriores

¹Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850), Santander, 2001.

perfeccionamientos de desarrollo normativo en las siguientes centurias de la Edad Moderna, cuando las monarquías, y entre ellas la española, poco a poco controlen y legislen la materia.

Conceptualmente, los corsarios son marinos mercantes que, siempre en períodos de guerra y contra los enemigos exteriores de la Corona, se convierten en elementos beligerantes con sus barcos y tripulaciones. Por el contrario, pirata sencillamente es una calificación que hay que dar a todas aquellas gentes que, siempre al margen de la ley y del entramado socio-administrativo, se dediquen al robo y pillaje marítimo. Dicho de otra forma: los corsarios eran ladrones que robaban a los enemigos del rey y con autorización expresa del mismo.

En el **curso marítimo** existían dos claros componentes. Por un lado el estrictamente militar, pues la misión principal del curso era hacer el mayor daño y destrucciones posibles a los adversarios. Pero, a su vez, se trataba de un empresa particular, que buscaba sacar el mayor beneficio económico posible con la incautación de los barcos y mercancías apresados. Generalmente, los gastos de la empresa corsaria corrían por cuenta de los armadores. Pero era una empresa que, salvo períodos muy delimitados de tiempo, se complementaba con otras actividades: transporte naval, comercio y pesca.

Como actividad tutelada y protegida por los reyes, el curso empezó a ser reglamentado jurídicamente desde el siglo XV (reglamentos y pragmáticas de 1422, 1480 y 1525), hasta

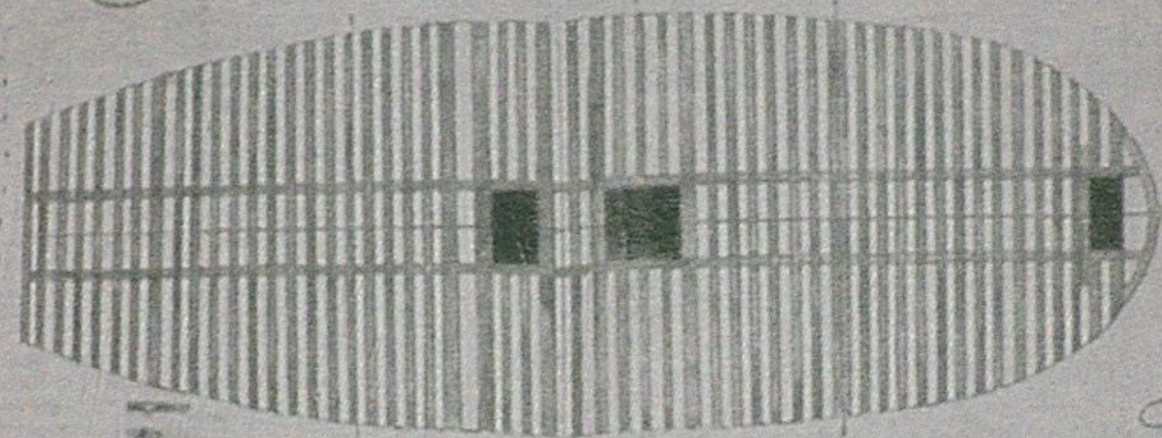
desembocar en la minuciosa ordenanza de 1621². Para poder solicitar una “patente de corso” lo primero que hacía falta era contar con un barco. Pero un navío con unas determinadas características: “Los barcos destinados a estas expediciones eran de pequeño `porte, de acuerdo con lo prevenido en las instrucciones Reales, en las cuales estaba mandado que “el navío o navíos que para este efecto se armasen, hubieren de ser de trescientas toneladas abajo; porque como los más de los piratas son pequeños, si los navíos que se armasen fuesen grandes, aunque muy ligeros, no los alcanzarían, y sería infructuoso el gasto, andando, como es notorio, los más de los piratas en tartanas, saetías, polacras y carabelas, que los más de los dichos bajeles no pasan de setenta toneladas”³. Había, por lo tanto preferencia por utilizar navíos pequeños y medianos en el corso. Precisamente el tipo de navíos más abundantes en la flota mercante de Castro Urdiales durante el siglo XVI, y compuesta mayoritariamente por pataches y zabras.

La tramitación, tanto a la hora de la petición como de la puesta a punto del barco corsario, corría a cargo de autoridades militares, y, en nuestro caso, en casi todas las ocasiones responsabilidad del Corregidor de las “Cuatro villas de la Costa” en Laredo. Desde los últimos años del siglo XVI los corsarios tenían que presentar un depósito o aval, que garantizase las indemnizaciones de los posibles daños causados por apresamientos de embarcaciones no beligerantes, y, por tanto, fuera de los objetivos teóricos de la empresa.

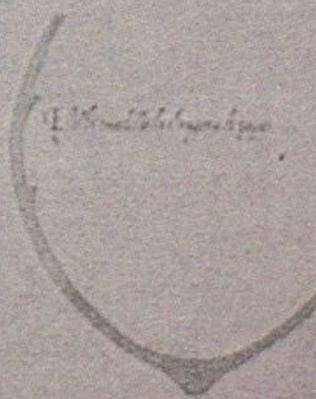
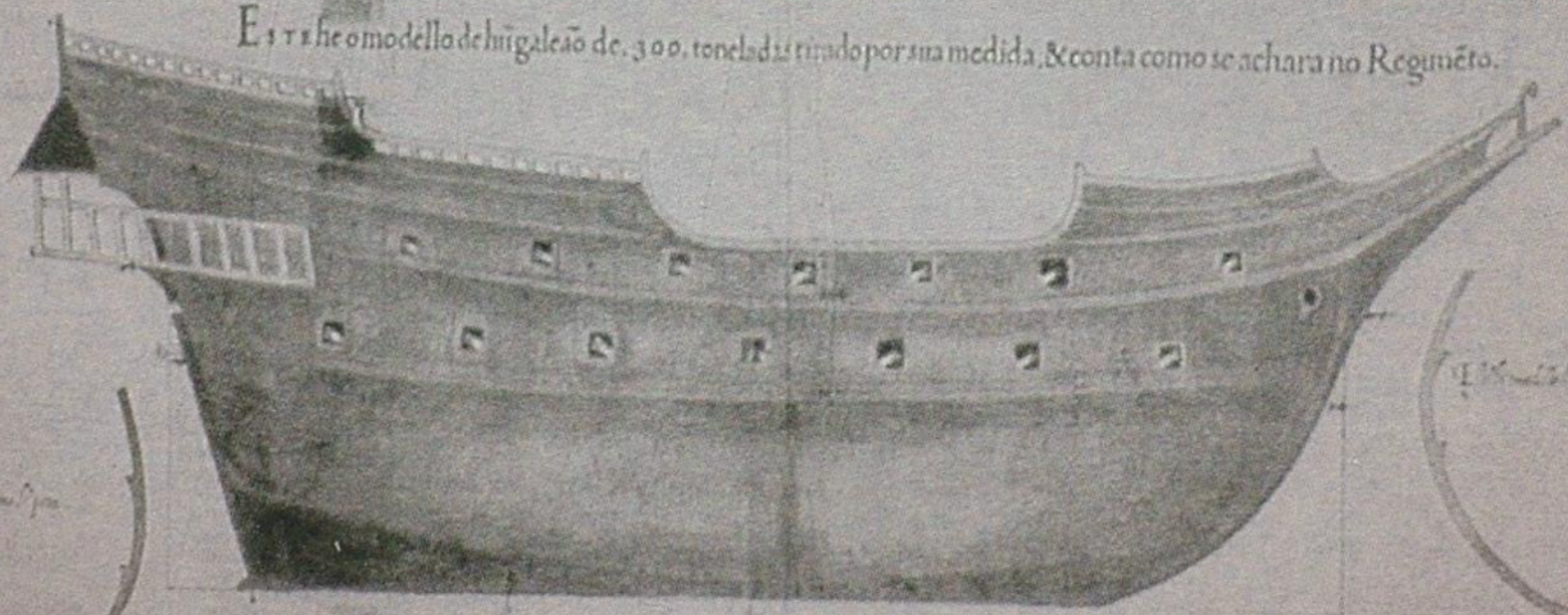
²Azcárraga, J. L., El corso marítimo: concepto, justificación e historia, Madrid, 1950.

³Echavarría, J., Recuerdos históricos castreños, Bilbao, 1973, pp. 157 y 158.

Este he o modelo do Galeão de 300 toneladas



Este he o modelo de hualcaão de 300 toneladas tirado por sua medida, e conta como se achava no Regimento.



Con la patente o autorización real en la mano, el barco corsario se hacía a la mar a la captura de alguna nave enemiga. En el caso de éxito, el navío, o navíos, apresados se conducían a puerto. Se daba cuenta a las autoridades correspondientes de la llegada, a fin de que se certificase que la captura casaba con lo dictado por el reglamento jurídico y el permiso explícito. Y si el registro resultaba positivo, el armador del barco corsario en la mayoría de las ocasiones recurría al “público remate” para monetizar las ganancias de la expedición.

2. ACTIVIDAD CORSARIA DE CASTRO URDIALES EN EL SIGLO XVI

Si hacemos caso de la historia política y militar, y sobre todo con los documentos encontrados en la mano, las empresas corsarias tuvieron en el puerto de Castro Urdiales un tiempo muy claro de gran desarrollo: la segunda mitad del siglo XVI. Y dentro de estos años dos momentos claves: la década de 1550 y la última de 1590.

El primero de estos campos cronológicos “se inscribe en la historia a grandes rasgos conocida de las guerras entre Francia y España, fenómeno casi endémico durante el reinado de Francisco I, rey de Francia, proseguido también durante el reinado de Enrique II, y que abarca casi la totalidad del reinado

de Carlos V”⁴. Más en concreto en la cuarta confrontación: “Los tratados de Enrique II de Francia con los Príncipes alemanes protestantes, ratificados en Chambord (1552), llevan la lucha a los Países Bajos, Francia invade Lorena y conquista las plazas de Toul, Verdun y Metz, y Carlos V fracasa en el intento de recuperar esta última (1552). A la tregua de Vaucelles (1556) sigue la alianza secreta de Francia con Paulo IV con la pérdida de Siena y la invasión de los Estados pontificios por el Duque de Alba, algún amenaza de invasión de Navarra por Antonio de Borbón, y la guerra en la frontera de los Países Bajos, coronada por la gran victoria de San Quintín (10 de agosto 1557), y seguida de la Paz de Cateau-Cambresís (1559), que aseguraría la tranquilidad por muchos años”⁵.

En guerra los reyes de Francia y España, en 1552 las armadas de “Fuenterrabía, Pasajes, San Sebastián, Deva, Lequeitio, Laredo y Castro Urdiales, se unieron para “hacer guerra contra franceses en servicio de Su Magestad a su propia costa dellos, con sus nabíos e zabras e gente”. Las presas hechas en tales circunstancias eran legales, a título de guerra, y su reparto podía constituir un capítulo importante de la economía del País, en algún modo, economía subterránea”⁶.

Con fecha de 3 de abril de 1552 tenemos la primera referencia de los efectos del conflicto en Castro Urdiales. Momento en

⁴Tellechea Idígoras, J.I., Corsarios guipuzcoanos en Terranova, 1552-1555, San Sebastián, 1999, p. 15.

⁵Ibídem.

⁶Ibídem, p. 14.

que los dueños de las pequeñas chalupas de pesca del Cabildo de San Andrés daban cuenta de haber salido a capturar a una nave francesa descubierta muy cerca del puerto. Aunque parezca increíble, aquellas diminutas embarcaciones de pesca apresaron al barco enemigo; por lo que reclamaban a las autoridades los beneficios que suponía el embargo producido en el interior de la Dársena⁷. Justo un año después, el 7 de abril de 1553, el propietario del galeón castreño *San Juan* salía al corso contra los franceses, después de haber recibido el preceptivo poder el maestre Luis de Bendesu⁸.

Pero como ya intuyó en su día Selma Huxley⁹ y no hace mucho ha desarrollado con abundantes documentos Tellechea Idígoras¹⁰, las mayores operaciones corsarias y enfrentamientos con naves enemigas francesas debieron tener lugar en los viajes y pesquerías de Irlanda y Terranova. Así, sabemos con entera seguridad que el galeón de Diego de Salcedo, Sancho de la Cavex y Lope de Aparicio, al partir en el año 1552 hacia Irlanda iba perfectamente equipado de cañones, ballestas y arcabuces para realizar operaciones de corso si la ocasión se presentaba¹¹. Martín de Olarte, como armador, y Hernando de Samarca y Hernando de Praves, como socios, se concertaron en 1556 para marchar a los mares de Irlanda con el galeón *Santiago*. Y entre las cláusulas de la

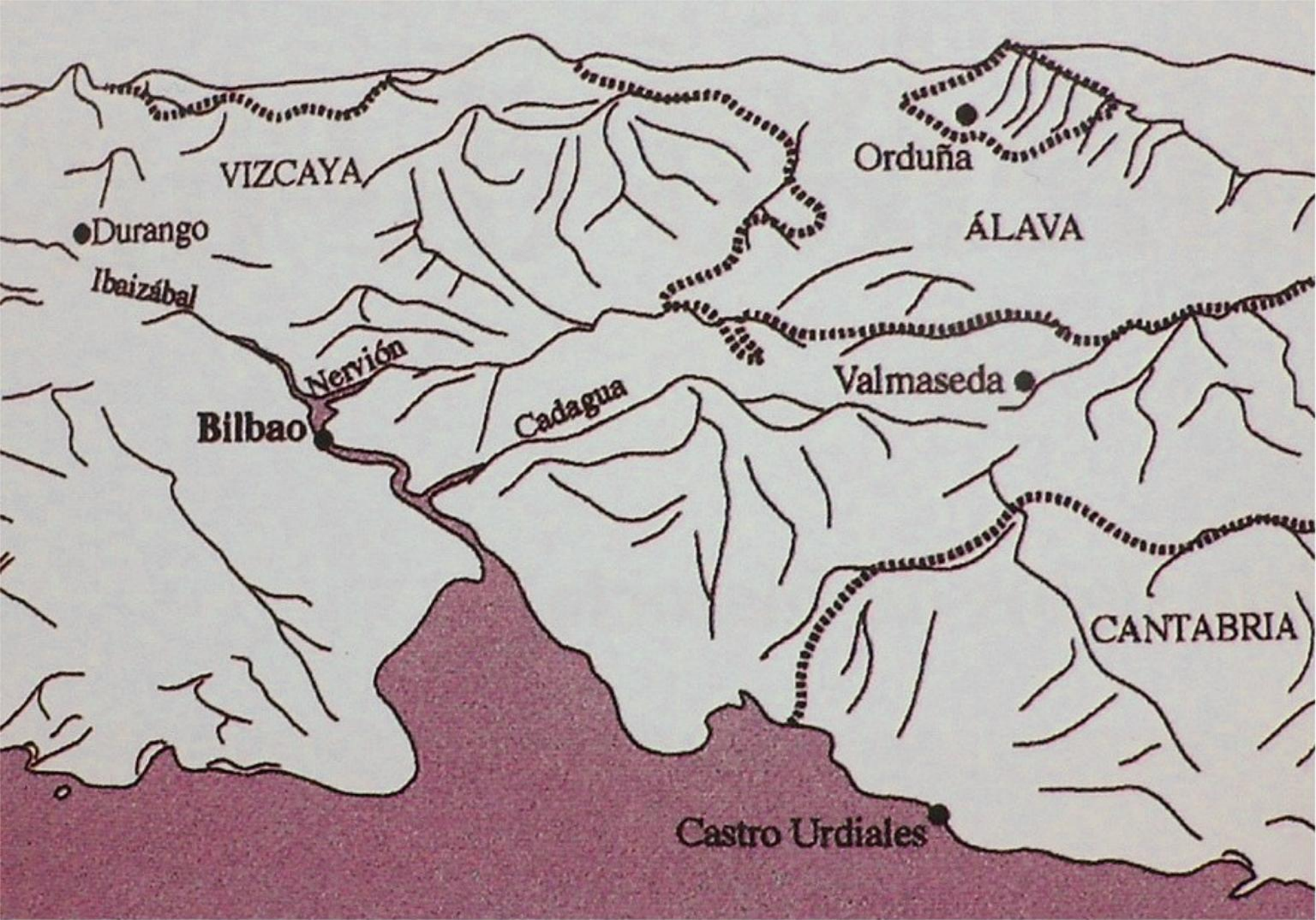
⁷ Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante, A.H.P.C.), Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1707, fols. 104 y 105, 3 de abril de 1552.

⁸ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1707, fols. 440 y 441, 7 de abril de 1553.

⁹ Huxley, S., *Los vascos y las pesquerías trasatlánticas (1517-1713)*, Itsasoa 3, Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII, San Sebastián, 1986.

¹⁰ Tellechea Idígoras (1999), ob. cit.

¹¹ A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1707, fols 60 y 61, 20 de febrero de 1552.



VIZCAYA

Orduña

ÁLAVA

● Durango

Ibaizábal

Nervión

Cadagua

Valmaseda ●

Bilbao ●

CANTABRIA

Castro Urdiales ●

compañía aparecía una explícitamente dedicada a la actividad corsaria: si en el viaje, o en los mismos caladeros, apresaban algún barco enemigo, 1/5 de todo el botín iría a manos del dueño del barco por su condición de armador y pagador del armamento¹².

En el Archivo de la Chancillería de Valladolid se conserva también un pleito en el que aparece un galeón, del que era socio el castreño Juan de Larrea junto con un vecino de Motrico, que había participado en el apresamiento de un galeón ballenero francés en 1554 en el viaje de regreso de Terranova¹³.

No hemos encontrado documentos entre los años 1560 y 1591 que hagan alusión a la preparación de empresas corsarias en Castro Urdiales. Más bien en este período nuestros barcos fueron víctimas de otros corsarios. Sobre todo de navíos ingleses y especialmente franceses originarios de la costa vasca continental¹⁴. Sólo un ejemplo: en el verano de 1575 la zabra *La Trinidad*, propiedad de Jhoan de Marrón, había hecho viaje hasta el puerto portugués de Mondego; pero después de cargar allí linaza y otros géneros más menudos, cuando volvía e iba a entrar en el puerto de Deba fue saqueada por un barco corsario con base en el puerto de San Juan de Luz¹⁵.

¹²A.H.P.C., Protocolos, Carlos de Peñavera, leg. 1707, fols. 20 y 21, 12 de enero de 1556.

¹³Archivo Real Chancillería de Valladolid, Pleitos civiles, Escribanía Taboada, Pleitos fenecidos, c1464/1, L256.

¹⁴Rectoran, O., Corsaires basques et bayonnais du XV au XIX siècle, Bayonne, 1946.

¹⁵A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1695, fol. 361.

Pero llegaron los años de la última década del Quinientos. Los conflictos bélicos de la Corona hispana se recrudecieron, y ésta, entre otras diversas estrategias militares, apostó decididamente por potenciar la actividad corsaria contra sus adversarios con barcos del litoral cantábrico. Estamos, sin ninguna duda, en los años más dorados del corso en Castro Urdiales. Algo que, una vez más detectó muy bien Javier Echavarría, incluso dejándonos la nómina de las naves más activas: “Las que más referencias han dejado en los documentos locales de aquella época, son las llamadas *San Juan, La Concepción, Sancti Spiritus, La Magdalena, y San Nicolás*. Todas ellas tuvieron la fortuna de hacer presas, aunque alguna, como la *San Juan*, de ciento treinta toneladas de porte, tuvo la desgracia de caer en poder de los enemigos, arrojada por las tormentas sobre el arenal de Bayona, donde embarrancó”¹⁶.

Todas ellas naves que en la década de 1580 podemos ver transportando mercancías, sobre todo hierro, por todo el litoral norte y por la costa portuguesa; e incluso a algunas de ellas participando unos pocos años antes en las pesquerías de Irlanda.

Es casi seguro que la nave más madrugadora de Castro en armarse al corso fue la zabra *La Concepción*. Salió hacia la costa vasca de Francia por primera vez en el año 1592¹⁷. También fue una de las naves que más tiempo estuvo dedicada

¹⁶Echavarría (73), ob. cit., p. 158.

¹⁷A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1698.

a la actividad: en el verano de 1597, cuando era propiedad de García de Amor y estaba gobernada por el capitán Diego de las Cuevas, salió a hacer viaje “*contra los enemigos a la Santa Unión*”¹⁸.

Otro de los barcos corsarios castreños más beligerantes resulto la zabra *La Magdalena*. Su dueño, Juan de Lorenz, la preparó en el año 1594 para salir “*contra los luteranos y reveldes*” hacia la “*costa de Françia y de Ynglaterra*”¹⁹. Después de haber recibido permiso del Consejo de Guerra, anduvo de la mano de su maestre Pedro de la Quintana al “*corso contra los enemigos*”²⁰, hasta que logró, casi finalizando el mes de julio de 1594, traer hasta Castro un barco francés, que vendió a los pocos días en público remate por un total de 127 ducados de oro²¹. Poco más tarde, en unión de una zabra con base en el puerto de Laredo, apresó a otro navío francés, cuando andaba al corso “*contra los ynfielos a donde diçen Arcajona*”²².

Pero, entre todos los navíos corsarios castreños, el más poderoso fue la “*galizabra San Nicolás*”: “Para dar una idea del armamento de estos buques, indicaremos el que llevaba la zabra **San Nicolás**. Tripulaban este barco, del que era armador Juan de Carasa, y capitán y maestre Nicolás Gómez en 1594, cincuenta marineros y catorce soldados. En las expediciones que hizo en 1595, llevaba cuarenta hombres de dotación,

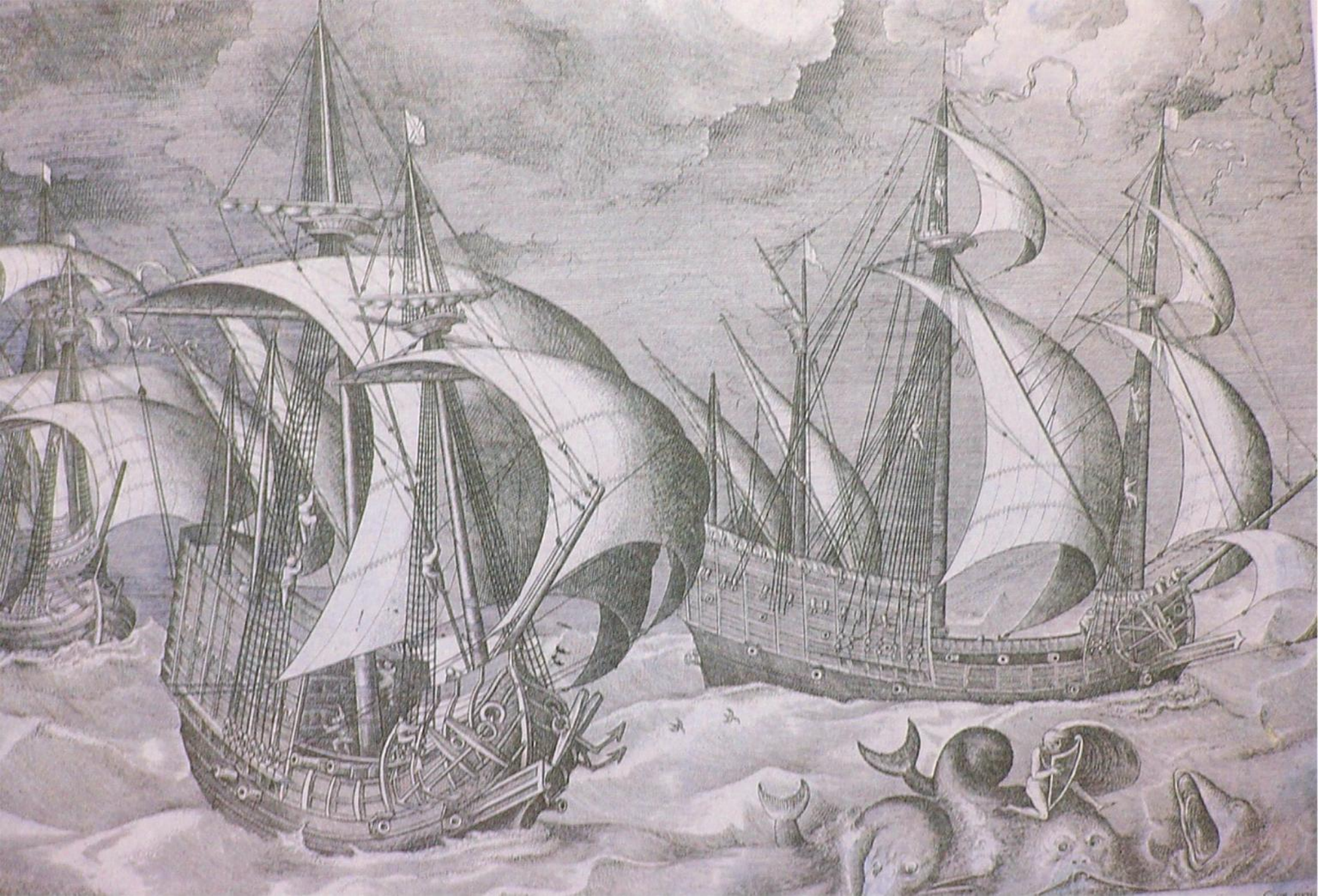
¹⁸A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1701, 19 de mayo de 1597.

¹⁹A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1699, fols. 23 y 24, 27 de abril de 1594.

²⁰A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1699, fol. 159.

²¹A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1699, fol. 161, 28 de julio de 1594.

²²A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1699, fols. 63 y 64, 1595.



“cuatro piezas de fierro colado de a diez quintales cada una, con sus cucharas (planchas abarquilladas para introducir la pólvora en los cañones), balas, cuerda y demás necesario para el servicio de las dichas piezas, treinta mosquetes nuevos y bien reparados con dieciocho frascos y frasquillos, doce picas y cuatro rodelas, más otras doce lanzas y medias picas, las correspondientes municiones de boca y guerra, y bandera con la insignia de La Concepción y armas reales y suyas”. En 1596 las piezas de artillería eran tres, y de menor calibre: una de cuatro quintales, otra de seis, y la tercera de nueve.

Largo y enmarañado pleito produjeron dos presas hechas por este corsario, una de un navío rendido en la costa de Bretaña, en el que se hallaron “dos mil ducados de oro y plata, y otras muchas mercaderías”, y la otra de otro navío, también bretón, abordado a treinta leguas de esta costa, después de haberse resistido a la intimidaciones de la nave castreña, y de haberse defendido a cañonazos, hiriendo a cuatro de nuestros marineros, lo que fue causa de *abordalle*, *rendille* y *tomalle*, según la enérgica frase de Nicolás Gómez, al dar cuenta del suceso.

La presa era rica, y a propósito para excitar la codicia de los aficionados a lo ajeno. Diego de Orellana, Corregidor de las cuatro villas, quiso llevar a Laredo el conocimiento del juicio de adjudicación, verdadero desafuero cometido contra los privilegios de Castro, que logró ver triunfar su derecho en las Reales Cédulas de 12 y 21 de Agosto de 1595”²³.

²³Echavarría 873), ob. cit , pp. 158 y 159.

Cuando esta zabra de gran tamaño se armó al corso en la primavera de 1594, iba con una tripulación tan nutrida que parecía un auténtico barco de guerra:

MARINERÍA DE LA GALIZABRA SAN NICOLAS- AÑO 1594²⁴

Nicolás Gómez - Capitán
Juan Río - Piloto y vecino de Laredo
Antón de San Juan - Contramaestre
Cristobal de Mon - Piloto y de nacionalidad francesa
Jhoan Blanco - Ayudante de maestre
Soma Luba - Condestable de artillería
Jhoan de Santa Cruz - Cirujano
Jhoan de Corrales Domingo de Burnay
Martín de las Llamas Hernado de la Calera
Pedro de Villa Jhoan de Hocariz
Gonzalo de Carasa Pedro de Sierralta
Francisco de los Hoyos Jhoan Fernández
Domingo de Cudillero Miguel de Lerín
Domingo de Salas Josepe de Sopeña
Luis de Laorden San Juan Careros
Martín de Altamira Bastián de la Sierra
Baltasar de Samamés Bastián de Hortiz
Bartolomé de Vizcaya Sancho de Santibañez
Andrés de Lazeuti San Juan de Santa Cruz

²⁴A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1699, fols. 36-39, 14 de mayo de 1594.



(Texeira)

Corsarios de Castro Urdiales en el siglo XVI

Sancho Hernández	San Juan de Santa Cruz (hijo)
Guillermo Preb	Daniel el Flamenco
Jhoan de Ramos	Jhoan de Sierralta
Jhoan de Perea	Francisco de Balza
Antón de Mercado	Pedro de Villanueva
Domingo de Santa Cruz	Martín de Palacios
Pedro Luzenti	Colás Guerra (mozo)
	Francisco de Bermeo (mozo)
	Bartolomé de las Cazabas (mozo)
	Francisco de Liendo (mozo)
	Andrés de Manzanal (mozo)

(Más 14 soldados puestos por el Corregidor de Laredo)

El barco de Sant Juan de Carasa consiguió el permiso para andar “*de corso contra los enemigos de la Santa Unión*” en mayo de 1594 de manos del Corregidor de las Cuatro Villas de la Costa en Laredo. Salió por primera vez un sábado por la mañana, hacia el 15 de junio, y a los cuatro días, después de un fuerte enfrentamiento en el que fueron heridos varios marineros, logro apresar y traer hasta Castro a un barco francés²⁵. Con enorme osadía, en la misma entrada del puerto de “*Baubees*” apresó a otro barco cinco meses después²⁶. Además de las acciones registradas por Javier Echavarría, he podido también detectar como la zabra *San Nicolás* apresó hacia el 20 de junio de 1595 a navío más francés repleto de trigo²⁷.

²⁵A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1699, 22 de junio de 1594.

²⁶A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1699, fols. 158-170, 30 de noviembre de 1594.

²⁷A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, leg. 1700, 25 de junio de 1595.

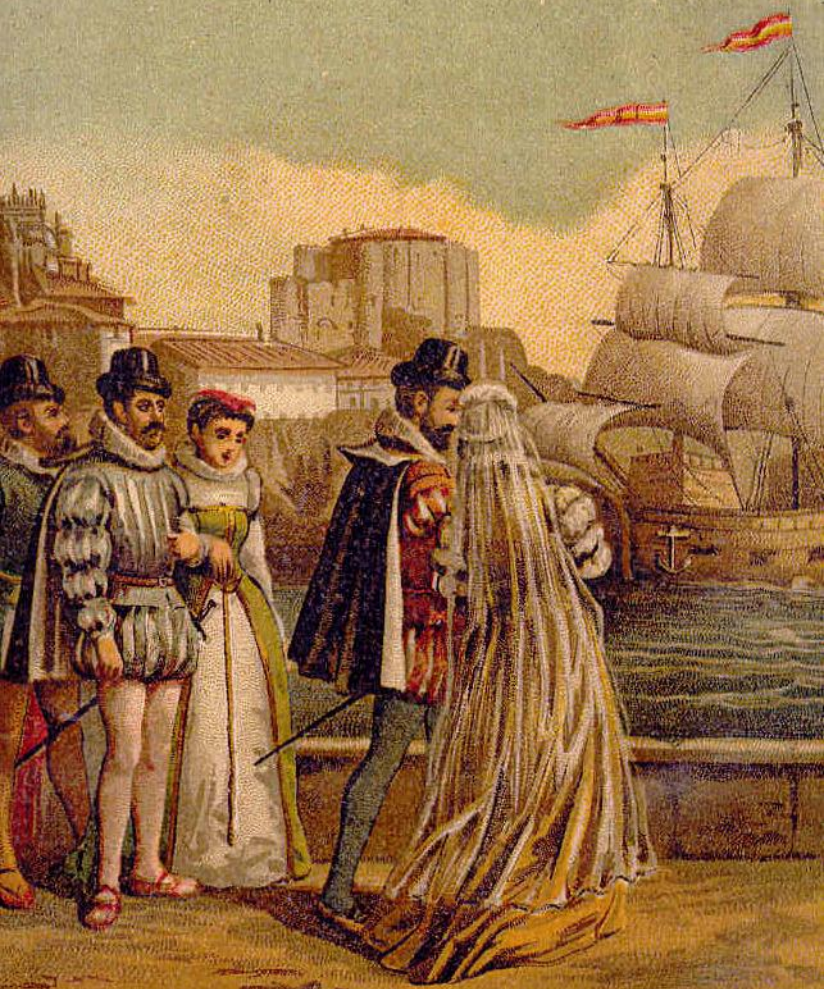
El caso más llamativo y curioso es el que tuvo lugar en el mes de mayo de 1597. Llevaba la Villa sufriendo probablemente el ataque de peste más mortífero que conoció desde hacía bastantes meses. El terror hacía que no se acercaran al mercado de Castro ni barcos de cabotaje ni arrieros. No llegaban los alimentos más básicos, con lo que a la enfermedad se unía una salvaje hambruna en todo el vecindario. Desesperados, los regidores del Ayuntamiento pensaron que una solución podía estar en armar un barco corsario para que trajese a puerto todas las mercancías comestibles que pudiera apresar en la mar. Así, Julián Oz, Diego de las Cuevas, Gabriel de Amor, Colás de Quintana, Tomás Sierra, Francisco de Palacio, Pedro de las Munillas y Pedro de Villanueva, prepararon un barco con la ayuda de las autoridades municipales: “(...) *les habían dado y prestado para salir en corso doze mosquetes, con diez frascos y frasquillos de los que estaban en la quadra de la dha Villa que fueron de S. Magestad, y los tenían para defensa della, a causa de la enfermedad contagiosa para que andara y la falta de mantenimientos*”²⁸.

Aunque no he dado con documentos, es probable, pero seguro muy diminuida, que la actividad corsaria, tal como apunta Javier Echavarría²⁹, se prolongara en Castro durante algunos años en los comienzos del siglo XVII. Ahora bien,

²⁸A.H.P.C., Protocolos, García Peñavera, fols. 72 y 73, 20 de mayo de 1597.

²⁹Echavarría, J., Corsarios castreños, Fray Verás, nº. 53, año 1892, y Recuerdos históricos ..., ob. cit.

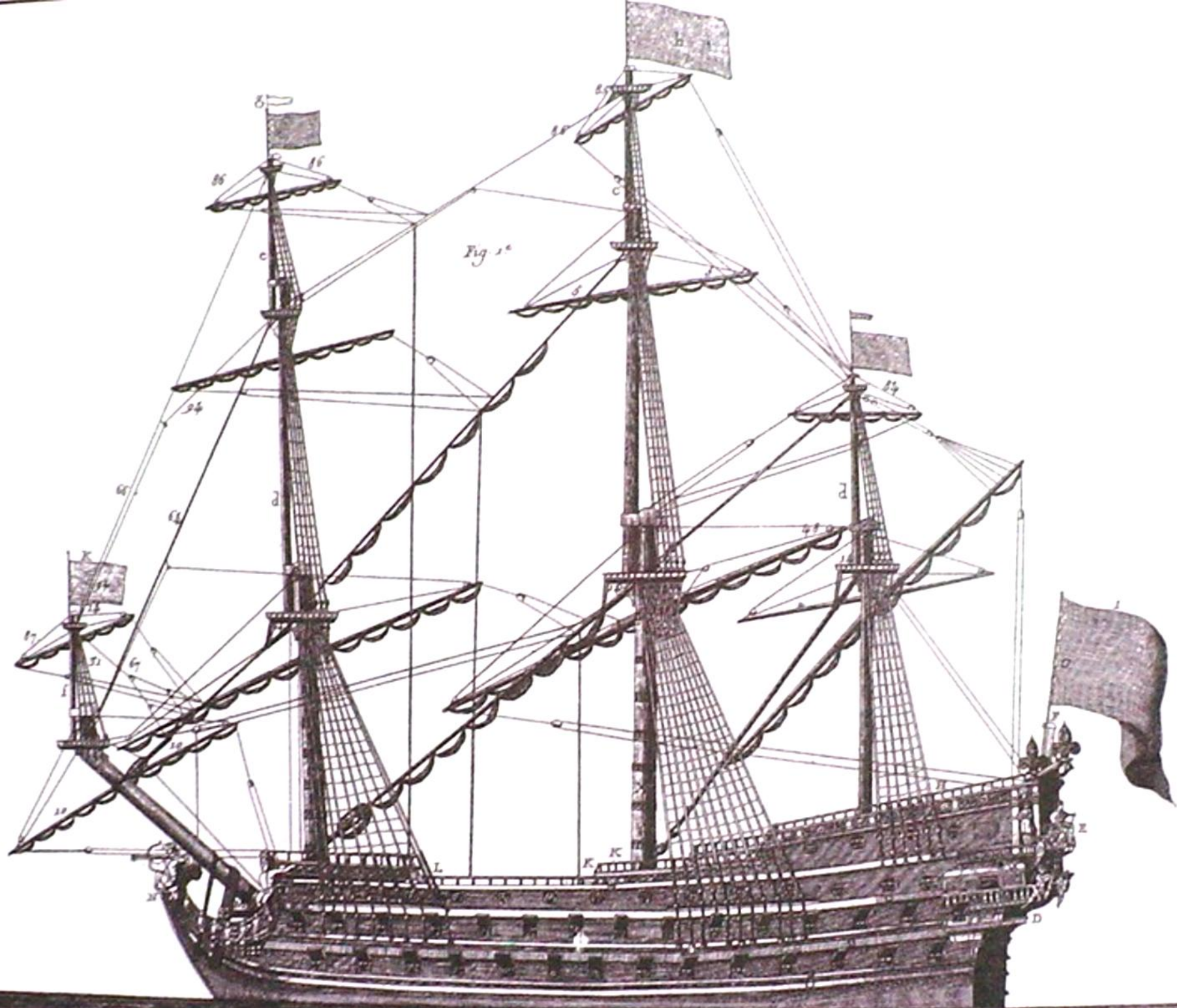
(Fuente: "Roberto El Pirata")

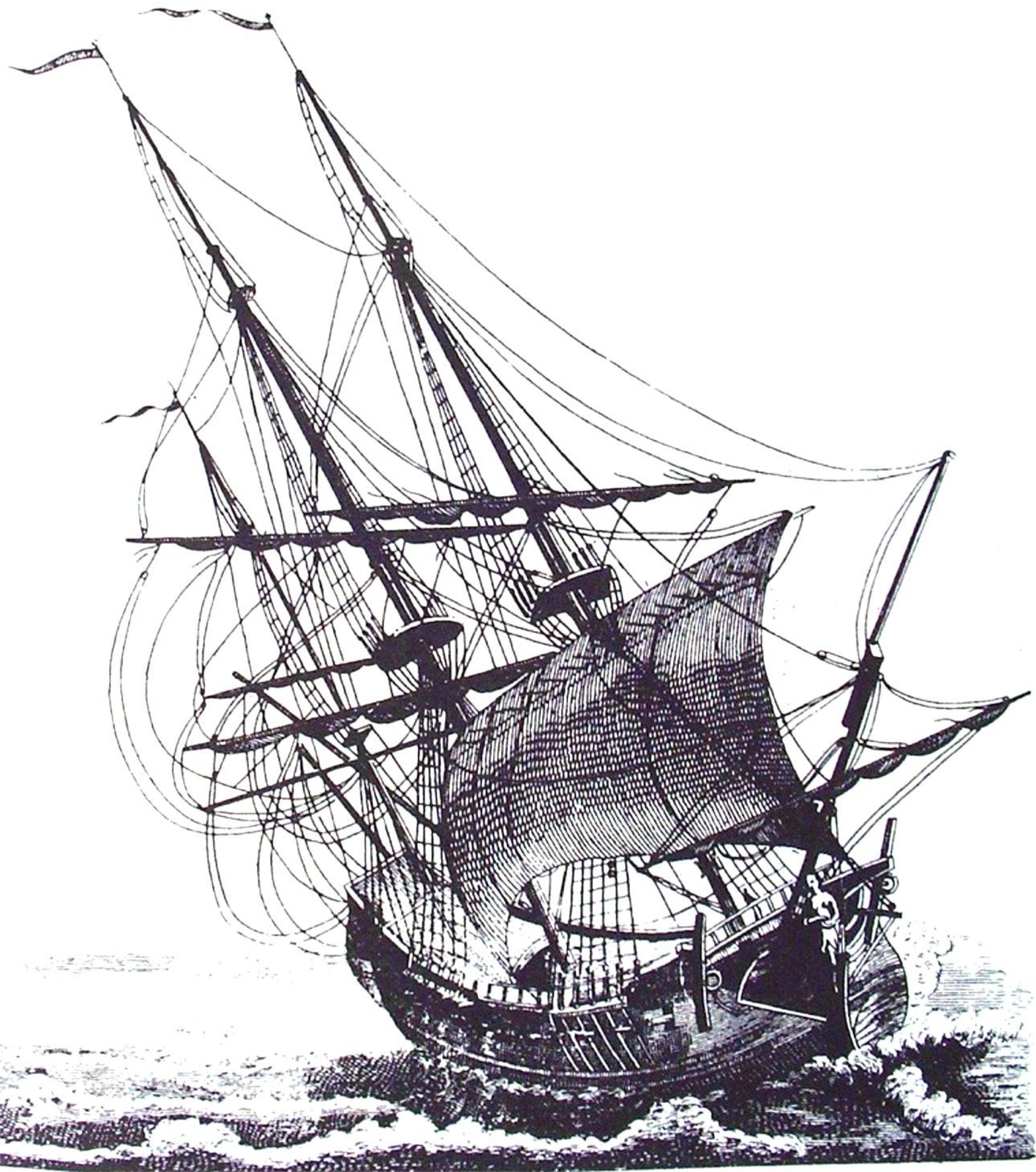


Corsarios de Castro Urdiales en el siglo XVI

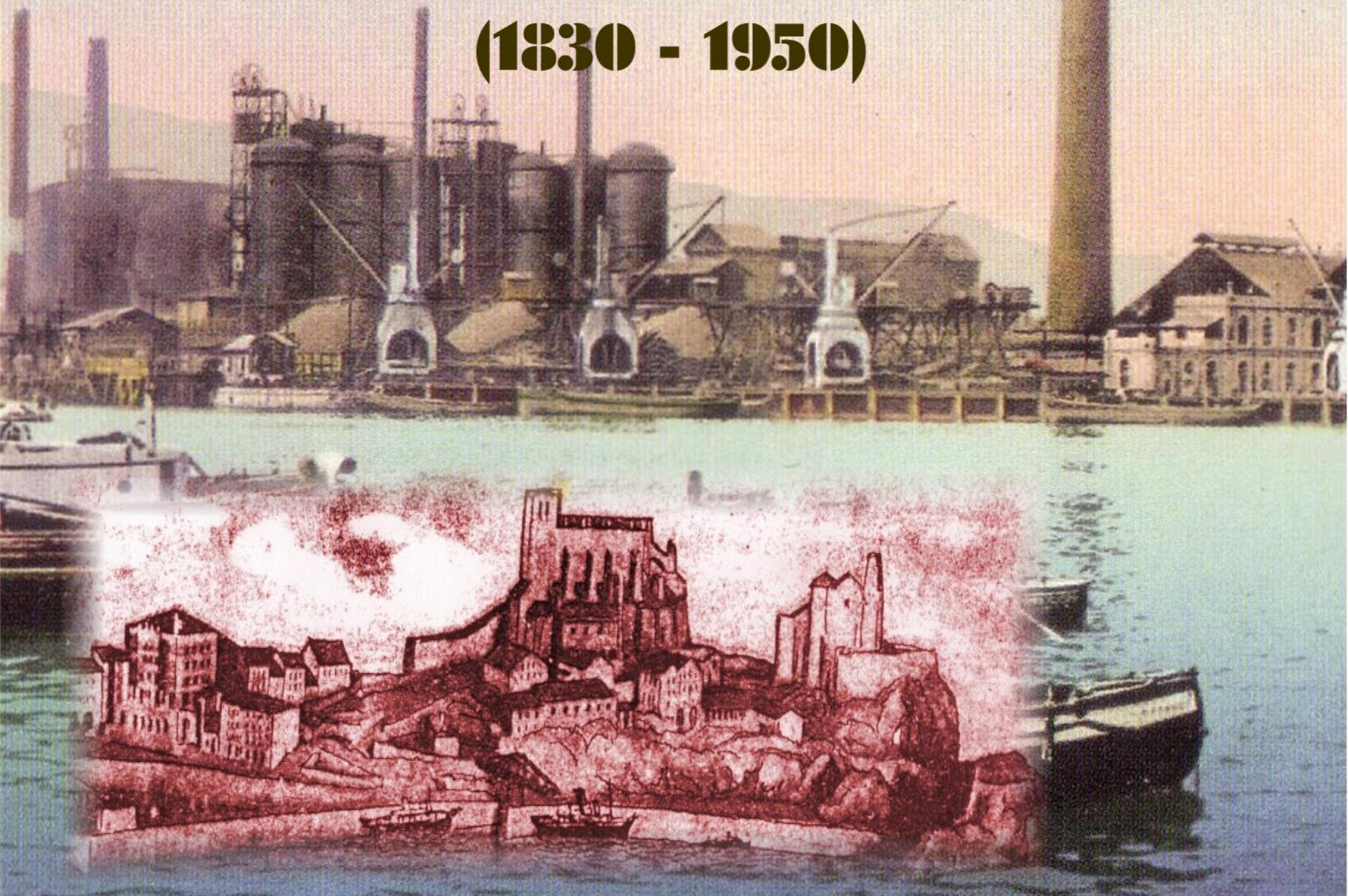
sencillamente porque la flota mercante desapareció para siempre, desde los años 1620 y 1630 nunca más volverá.







MOVIMIENTO DE BUQUES EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES (1830 - 1950)



Ramón Ojeda San Miguel
2005

1. FUENTES, ALTERNATIVAS Y OBJETIVOS

No hace todavía mucho tiempo, en el intento de estudio del tráfico marítimo del puerto de Castro Urdiales a los largo de los siglos de la Edad Moderna, decía que para ello “sería necesario analizar la evolución cuantitativa del número de barcos y volumen de mercancías que entraron y salieron del mismo. Pero, sin embargo, es evidente que los siglos del Antiguo Régimen están fuera de lo que hoy denominaríamos la época estadística. Ni lo poderes centrales, ni los ayuntamientos tenían la mentalidad, ni siquiera el concepto mental, de la necesidad de contar con bases cuantitativas”¹.

Únicamente pude acercarme al tema utilizando técnicas históricas de aproximación indirecta. Cuantificando y seriando algunos impuestos indirectos con los que el Ayuntamiento gravaba la actividad portuaria, con todas las dificultades propias de est tipo de documentación, fue posible al final hacernos una idea bastante cabal de los derroteros por los que navegó el movimiento portuario antes de 1850.

En teoría, abordar el mismo objetivo para años posteriores parecía una empresa mucho más fácil. Fundamentalmente porque poco a poco vamos entrando en épocas con mucha mayor cantidad de datos directamente cuantificables, y cada vez más elaborados con criterios más acordes con lo que hoy entendemos como fuentes estadísticas. En esta dirección, para bien de la historia marítima y económica de Castro Urdiales,

¹Ojeda San Miguel, R., El puerto de Castro Urdiales. Recursos técnicos, transporte y comercio (1163-1850), Castro Urdiales, 2001, p. 181.

en el Archivo Histórico Provincial de Cantabria, con fechas límites en 1866 y 1954, se conservan 112 legajos, clasificados dentro de la sección “Administración central periférica”, bajo la adscripción de “Aduana de Castro Urdiales”:

“La aduana de Castro Urdiales controlaba el comercio de importación y exportación en el tramo litoral de su jurisdicción, que se extendía desde la ría de Oriñón, al oeste, hasta Ontón, en el límite con el Señorío de Vizcaya, al este. Su cometido fiscal era la recaudación de impuestos derivados del tráfico de mercancías a través del puerto castreño (...), el puerto de Castro Urdiales estuvo habilitado para el tráfico de cabotaje hasta 1842. En marzo de este año fue declarado “puerto de segunda clase”, ampliando su competencia al control aduanero del comercio nacional y extranjero, para lo que contó con aduana propia, aunque subalterna de la de Santander.

El grueso de los fondos conservados refleja la actividad de esta aduana a lo largo de las dos últimas décadas del siglo XIX y primera mitad del XIX, aunque se conserva algún documento de época anterior”².

En esta documentación se encuentran libros y estadísticas muy diversas: movimiento de buques, mercancías, embarques de

²Vaquerizo Gil, M., Guía del Archivo Histórico Provincial de Cantabria, Santander, 2000, p. 162.



mineral, contrabando ... “Ingresó en el Archivo, procedente de la Aduana de Castro Urdiales, el 11 de junio de 1965, alcanzando un volumen de 112 legajos”³. Han pasado casi cuarenta años desde la entrada en el Archivo de Cantabria; pero, y aquí está el problema, este riquísimo filón de documentos todavía no está a disposición de los investigadores. La falta de espacio físico en las instalaciones, y de personal especializado suficiente (a la espera de la ansiada rehabilitación de las antiguas dependencias de “Tabacalera Española” par acondicionar el Archivo⁴) impide por el momento su estudio.

Sin embargo, interesado en proseguir la primera parte del trabajo y poder ver el movimiento de barcos en nuestro puerto después del año 1850, con el lógico miedo de tener que esperar demasiado tiempo, a veces casi una vida intelectual, para poder analizar los fondos de Santander, opté por buscar otras alternativas. Y lo cierto es que existen. En la Capitanía Marítima de Castro Urdiales se ha conservado, proveniente de la antigua Ayudantía de Marina, un buen puñado de documentos con los que se puede seguir con bastante detalle la actividad portuaria castreña entre los años 1838 y 1952. Se trata de 8 cuadernos en los que el Ayudante de Marina anotaba las entradas y salidas de buques⁵.

Es cierto que, muy probablemente por alguna pérdida producida en cambios de ubicación del Archivo, faltan datos

³Ibídem.

⁴Ibídem, pp. 14 y 15.

⁵Archivo Capitanía Marítima de Castro Urdiales (en adelante, A.C.M.C.U.), cuadernos de entradas y salidas de buques del puerto de Castro Urdiales: 1838-1856, 1856-1868, 1869-1873, 1885-1891, 1900-1907, 1907-1914, 1925-1942 y 1937-1952



para algunos años. Pero son lagunas que se pueden subsanar con otros documentos conservados en el Archivo Municipal. En sus estanterías han quedado algunos libros de registro de barcos⁶, y una rica documentación en la sección de Sanidad que, a consecuencia de la necesidad de preservar la salud pública frente a los posibles contagios llegados por mar, ofrece abundantes noticias de los navíos llegados al puerto de Castro⁷.

Con todas estas fuentes podemos estudiar el número de barcos que entraban y salían del puerto de Castro todos los años, en algunos casos el tonelaje, tipo de mercancías cargadas y descargadas, los tipos de buques y, como iremos poco a poco comprobando, algunas otras curiosidades sumamente interesantes desde la perspectiva de la historia marítima.

⁶Archivo Municipal de Castro Urdiales (en adelante, A.M.C.U.): leg. 1314-L.5, leg. 1276-S/n(1) y leg. 1507-doc.4 y 8.

⁷A.M.C.U. : leg. 1045-S/n(8), 1001-s/n(4), 987-s/n(1), 1323-9, 1278-s/n(6), 1775-1, 1744-libros 17/18, 1775-2, 1744-libros 1/7, 1044-s/n(1), 1744-libros 8/14, 1174-libro 1, 1174-libros 15/16, 1744-libro 19/21, 1241-6/7, 1190-libro 1, 1074-s/n(2), 1229-9, 1364-s/n(1), 1045-libro 1, 1081-s/n(2) y 1364-libro 1.

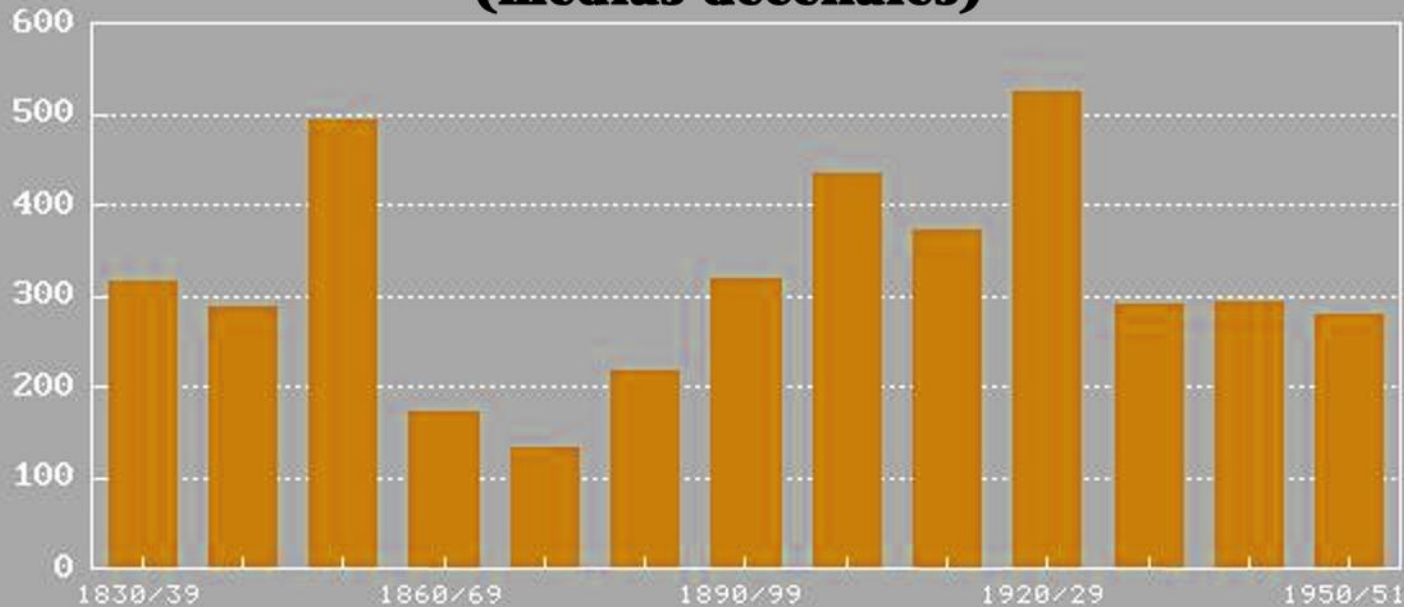
2. MOVIMIENTO DE BUQUES EN EL PUERTO DE CASTRO URDIALES: EVOLUCIÓN Y LÍNEAS GENERALES (1830-1950)

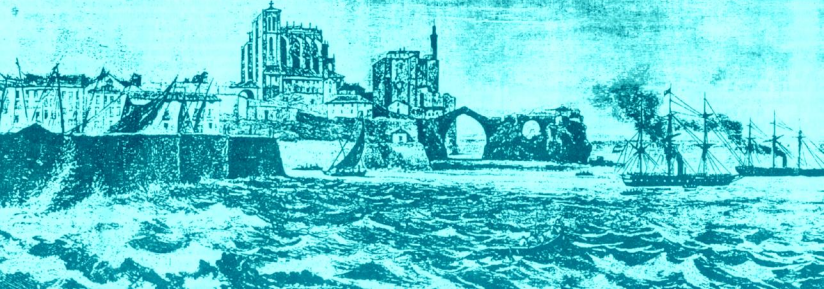
ENTRADAS Y SALIDAS DE BARCOS PUERTO DE CASTRO URDIALES

<u>DECENIOS</u>	<u>MEDIAS</u>
1830/39	317,5
1840/49	289,1
1850/59	494,7
1860/69	173
1870/79	134,5
1880/89	219,1
1890/99	319,3
1900/09	435,7
1910/19	373,6
1920/29	525,5
1930/39	292
1940/49	295,5
(1950/51)	281

Fuente: A.C.M.C.U., Cuadernos de entradas y salidas de buques.

ENTRADAS Y SALIDAS DE BARCOS (medias decenales)





Después de contabilizar, uno por uno, mes por mes y año por año, el número de barcos que entraron y salieron del puerto de Castro Urdiales, tal como podemos observar en el cuadro y gráfica anteriores, he optado por una agrupación, con las correspondientes medias, en decenios. Todo ello con la intención de poder leer desde una perspectiva analítica e histórica mejor todos estos datos. El resultado es una trayectoria, que en líneas generales podemos pasar a describir ahora.

Entre los años 1830 y 1859 la actividad portuaria castreña, aunque luego veremos que con algunos problemas, tendió a crecer. De 1860 a 1889, todo lo contrario: auténtico hundimiento en el movimiento de barcos. Sólo a partir de 1890 volverá a recuperarse la actividad hasta unos niveles cercanos a los vistos en la década de 1830, pero sin sobrepasar las mejores cifras de 1850 hasta 1909. Después, tras los problemáticos años 1910/19, en la década de los “felices 20” el puerto de Castro en la vertiente transportista y comercial alcanzará sus mejores tiempos. Por último, entre 1930 y 1951 el número de barcos arribados descenderá alarmantemente hasta niveles propios de un siglo antes.

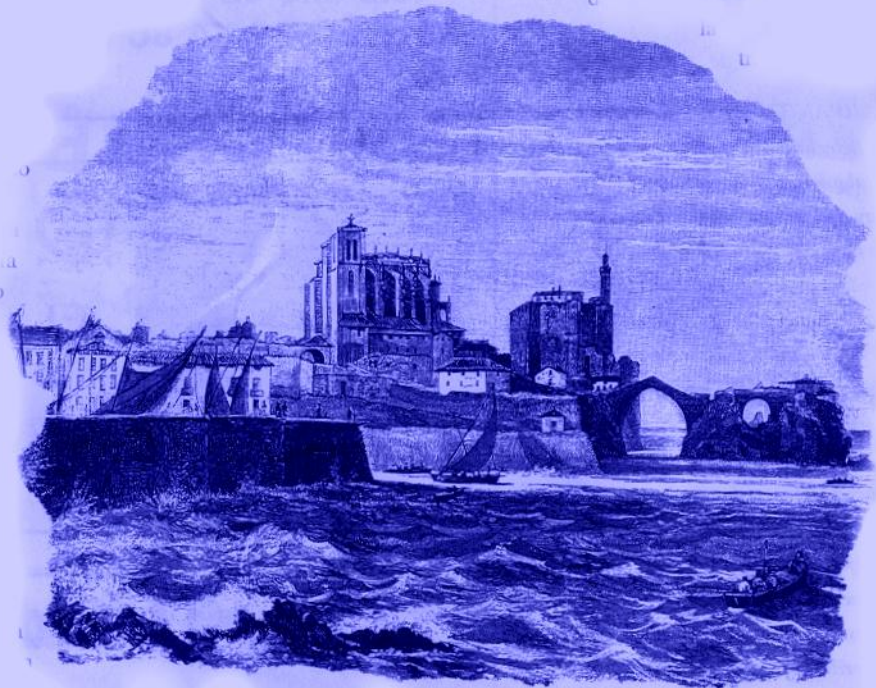
A grandes rasgos esto es lo que nos cuentan nuestras cifras. Pero, lógicamente, cada período de los apuntados merece, y necesita, matizaciones y apreciaciones más al por menor.

3. CRECIMIENTO SIN CAMBIOS EN LAS INFRAESTRUCTURAS, 1830-1859

Casi al comienzo de otro trabajo dedicado a los cambios técnicos y estructurales del puerto, argumentaba de la siguiente forma: “Si situados en los años centrales del siglo XIX tuviéramos que hacer un diagnóstico del puerto de Castro Urdiales, bien se podría decir que como puerto pesquero era aceptable, como puerto comercial muy malo y como puerto de salvamento excelente”⁸.

Todas las infraestructuras portuarias seguían casi igual que a mediados del siglo XVII. Que casi es lo mismo que decir “en un estado deplorable”. Parecía que en la década de 1830, con la consolidación del Camino de Bercedo, y, sobre todo, con los proyectos de mejora del ingeniero Mathé, podían empezar a mejorar las cosas. Pero no fue así. Únicamente, como consecuencia, primero de la declaración de puerto de segunda clase en 1842, y luego la de puerto de refugio el 29 de agosto de 1852, se acometieron dos obras de cierta envergadura. La construcción del faro sobre una de las torres del viejo castillo medieval, y el intento, al final fracasado, de cierre de los boquetes de Santa Ana. Obra, esta última, básica si se quería garantizar el fondeo de barcos en la Concha, fuera del amparo de los pequeños muelles de la Dársena.

⁸Ojeda San Miguel, R., Obras de ampliación y mejora del puerto de Castro Urdiales (1831-1928). Historia de un empeño centenario, Castro Urdiales, 2004.



**MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN EL PUERTO
DE CASTRO URDIALES**

<u>AÑOS</u>	<u>TONELADAS</u>
1838	7564
1839	8345
1840	4470
1845	5518
1846	6727
1847	6140
1848	6427
1849	6622
1850	7631
1851	6497
1852	7625
1853	9085
1854	8124
1855	7166
1856	8483

Fuente: A.C.M.C.U., Cuaderno de entradas y salidas de buques, 1838-1856.

A pesar de que, como hemos visto en la serie general, estamos en años relativamente bonancibles, el número de toneladas movidas estaba en unas cotas casi ridículas desde un punto de vista comercial. No es extraño que el Ayuntamiento no creyera en el futuro comercial del puerto, y que para conseguir mejoras y obras nuevas sólo se atreviera a presentar el argumento de “Castro como el mejor puerto de refugio del Cantábrico”. Aunque el Ayudante de Marina en el año 1851

----- *Ramón Ojeda San Miguel* -----

manifestara que tampoco había que perder de vista el probable progreso comercial: “(...) *de donde se deduce la insignificancia mercantil de este puerto, con las buenas circunstancias de localidad para hacerlo muy importante, llevando a ejecución las obras proyectadas por el ingeniero J. M. Mathe*”⁹.

El de Castro era substancialmente un tráfico portuario de cabotaje. Sólo llegaban desde otros puertos cercanos (no existía ningún tipo de flota mercante desde hacía más de doscientos años) barcos de vela de mediano y pequeño tamaño: quechemerines, lugres, goletas, polcras, bergantines y muchísimos lanchones. Llegaban con productos básicos para el mínimo y normal desenvolvimiento de la Villa. Castro en la mayoría de los materias se abastecía por mar: bacalao, azúcar, café, cacao, aceite, harina, tejidos, cueros, jabón, brea y la necesaria raba para los pescadores del cabildo de San Andrés. Frente a estas básicas importaciones, las exportaciones resultaban casi minúsculas: algunas partidas de escabeches, a veces un poco de vino, abundantes toneles de castañas y, sobre todo en estos años, hierro.

Este último producto es, sin ninguna duda, el responsable de que nuestra serie dibuje en este período una actividad portuaria de cierta dinámica y crecimiento:

“María Luisa Ruiz Bedia¹⁰ ha demostrado que entre 1837 y 1850 adquirió una particular importancia la

⁹A.C.M.C.U., Cuaderno de entradas y salidas de buques, 1838-1856.

¹⁰Ruiz Bedi, M.L., La minería del hierro en la Cantabria oriental. Una aproximación a través de la Cía. Minera de Setares, 1875-1910 (trabajo mecanografiado), Santander, 1996.



salida de hierro labrado por el puerto de Castro. Esta autora sostiene que muchos comerciantes vizcaínos, a causa de las dificultades creadas en la siderurgia vasca por el conflicto carlista, se refugiaron en Castro a fin de utilizar su puerto como base de sus negocios férricos. Durante estos años, siendo el verdadero motor de arranque del resurgimiento portuario de que hablamos, salieron abundantes cantidades de hierro con dirección a los mercados, entonces desabastecidos de hierro vasco, de Galicia, Asturias, Santander y Andalucía. Pero ¿de donde venía el hierro embarcado en Castro Urdiales? Parece impensable que las viejas ferrerías de la jurisdicción, ya en fase de agonía definitiva, que apenas llegaban a la media docena 82 en Sámano, 4 en Otañes y 1 en Santullán) fueran capaces de surtir a (...) los barcos que llegaban en busca de metal.

Es muy posible (...) que tan abundantes cantidades de hierro provinieran de los hornos altos al carbón vegetal que precisamente se montaron en Guriezo en el año 1830. Allí se erigió uno de los experimentos más prometedores de la Monarquía española, base de buena parte de la futura e industrial siderurgia de Vizcaya: la fundición de “La Merced” construida por el Marqués de Miravalles, y que tras la Guerra carlista pasará a ser dirigida por la compañía francesa “Dubourg, Alem y Dupont”¹¹.

¹¹Ojeda San Miguel (2001), El puerto de Castro Urdiales ..., ob. Cit., pp. 226 y 228.

Las cosas iban bien. Entraban más víveres que nunca y salían considerables cantidades de hierro. Pero no había que lanzar las campanas al vuelo. El Ayudante de Marina recordaba en el año 1849 que, a pesar de todo, el puerto de Castro seguía funcionando bajo el mismo modelo que en siglos anteriores: *“Se notará que los buques entrados en arribada forzosa o voluntaria son más numerosas que los que han venido con destino al puerto, a pesar de que considerado como puerto de refugio carece de muchas obras y cosas (...). Patentizan la insignificancia del comercio de este puerto con el arribo de buques a él obligados por los malos tiempos, o porque llegue la marea y poder entrar en las barras de Oriñón, Somorrostro o Bilbao, o bien para pasar las noches de invierno los que atraviesan de este a oeste o viceversa siendo pequeños. No obstante el puerto está reducido a lo que se llama Dársena, que si se cerrasen los arcos de Santa Ana y se hiciese un muelle de 60 o 70 brazas desde el canto dicho de Santa Ana (...) la Concha comprendida o el lugar que ocuparían los buques, que pasan malas noches y días en la mar por esta falta”*¹².

En otro orden de cosas, los cuadernos de la Capitanía Marítima nos proporcionan otros datos sumamente interesantes. Por ejemplo, apuntes muy precisos sobre lo que estaba suponiendo para la Villa la Guerra carlista. El 18 de febrero de 1838 comentaba el Ayudante: *“Bloqueo de esta villa con dos batallones de Castor para impedir las obras”*¹³. Hay muchas más curiosas anotaciones. 30 de abril de 1838: *“Salieron para Santurce 16 lanchas para llevar a Santoña*

¹²A.C.M.C.U., Cuaderno de entradas y salidas de buques, 1838-1856, año 1849.

¹³Ibidem, año 1838.



400 soldados de Alcázar de San Juan”¹⁴. 27 de agosto: “Lunes, salieron los zapadores para Santander en las lanchas. 92 plazas”¹⁵. 23 de septiembre: “Salieron para Santurce 17 lanchas con 360 soldados”¹⁶. 26 de septiembre: “8 lanchas salieron para Santoña con 171 soldados y 6 oficiales”¹⁷. 8 de noviembre: “Salieron para Santoña 11 lanchas con 250 soldados y retrocedieron sin desembarcar”¹⁸. Al año siguiente se volvieron a repetir algunos movimientos de tropas. 25 de junio: “Trajeron 17 lanchas de aquí 3 compañías de Trujillo de guarnición desde Portugalete”¹⁹ 26 de junio: “Salió por tierra para Laredo el r. de Alcázar de San Juan con 400 hombres”²⁰.

La minuciosidad del Ayudante llega a tales extremos, que sus apuntes se convierten en una riquísima fuente para el estudio de la meteorología marítima de la época. El 4 de noviembre de 1838 escribía en el cuaderno: “*Temporal cruel*”²¹. Lo mismo repetía el 24 de diciembre²². Pero, probablemente la noticia más curiosa es la que señala en el mes de diciembre de 1853 y enero del siguiente: “*El 24 amaneció nevado en las alturas. El 29 amaneció con un pie de nieve en la calle, por la noche heló, el 31 amaneció lloviznando con la temperatura de 3 grados sobre cero y dio principio el deshielo de la nieve, quedando sólo en los altos, los granizos con que dio principio*

¹⁴Ibidem.

¹⁵Ibidem.

¹⁶Ibidem.

¹⁷Ibidem.

¹⁸Ibidem.

¹⁹Ibidem, año 1839.

²⁰Ibidem.

²¹Ibidem, año 1838.

²²Ibidem.

*esta famosa nevada, que eran como avellanas, como la temperatura se mantuvo baja tardó otros días en quitarse la nieve completamente*²³.

Como veremos en más de una ocasión, el Ayudante de Marina describe también los accidentes y naufragios ocurridos en la costa de su jurisdicción. Así, reseña muy bien el accidente ocurrido con el quechemarín *Joven Joaquín* el 13 de enero de 1840, cuando iba en dirección de San Sebastián cargado de aguardiente: “*Este buque varó en las peñas del hospital a las 5 ½ de la mañana de oi, con viento sur fuerte, y se destrozó, se salvó toda la tripulación y pasajeros, excepto una joven sirvienta que se ahogó. El equipaje era de D. Joaquín Mazas*”²⁴; el 4 de febrero de ese mismo año, la goleta *Flor de Vigo* que llegaba para hacer lastre: “*este buque fondeó muy lejos con temporal terrible y se sacó la gente en tierra. En esta noche ha desaparecido esta goleta dando en las peñas de Baquío*”²⁵.

4. HUNDIMIENTO PORTUARIO Y CAMBIOS, 1860-1889

Al entrar en los años 60 los tímidos progresos desaparecieron. Se volvió a una situación de paralización portuaria idéntica a la vivida en el desastroso siglo XVIII. Los embarques de hierro, realizados mayoritariamente en la ría de Oriñón pero registrados en Castro, desaparecieron. Los únicos barcos que

²³Ibidem, años 1853 y 1854.

²⁴Ibidem, año 1840.

²⁵Ibidem.

arribaban eran lo que trían los víveres más esenciales para el desenvolvimiento básico de la Villa. Y lo único que salía con cierto dinamismo era el pescado salado y escabeche, aprovechando la buena coyuntura por la que pasaba el sector pesquero. Seguían llegando también, como siempre, barcos en apuros en busca de refugio, a hacer noche obligada en el invierno, o a la espera de marea y tiempo bonancible para cruzar la barra de Portugalete y entrar en el puerto de Bilbao²⁶.

Tampoco técnicamente mejoró nada el puerto en estos años. Todo seguía igual de mal y destruido, a excepción de la obligada obra que supuso la construcción del dique de defensa de la calle de la Mar, el futuro muelle de Eguilior.

En la década de 1870 aún empeoró más la situación. El movimientos de barcos en Castro se situó en las cotas más bajas de todo el siglo XIX. A las razones antes apuntadas habrá que añadir ahora los efectos paralizantes del nuevo conflicto carlista. Pero tampoco en de Castro fue un caso aislado y especial: en general, en todos los puertos hispanos el tráfico de cabotaje se mantuvo en cotas bastante bajas en estos años²⁷.

Sin embargo, aunque ello no tenga demasiada incidencia en el volumen de mercancías entrantes y salientes, ni en el número de navíos llegados, a partir de los años 70 se puede constatar

²⁶Ojeda San Miguel, R., Castro Urdiales puerto de salvamnto. Documentos para la historia de la navegación (1750-1850), Castro Urdiales, 2004.

²⁷Frax Rosales, E., Puertos y comercio de cabotje en España, 1857-1934, Banco de España, Estudios de Historia Económica, nº. 2, Madrid, 1981, pp. 31-33.

Valdaliso, J.M., La navegación regular de cabotaje en España en los siglos XIX y XX. Guerras de fletes, conferencias y consorcios navieros, Bilbao, 1997.



con nuestros documentos una importante novedad técnica en la navegación: la llegada de la propulsión de vapor. Por primera vez, el 24 de febrero de 1873 hacía acto de presencia en la Concha de Castro un vapor: el *Somorostro* de 20 toneladas y 5 tripulantes a las ordenes del capitán Alejandro Aya, procedente del puerto de Santoña y en lastre, fondeaba a la espera de marea para entrar en Bilbao²⁸. Al año siguiente, certificando que ya empezará a ser algo habitual, llegaron otros cuatro buques de vapor: el *Guriezo* de 60 toneladas, haciendo la ruta Bilbao-Santander (1 de septiembre); el *Luchana* de 30 toneladas y el *Pobeña* de 32 (23 de septiembre); y el primer vapor extranjero conocido, el *Repercuchien* en viaje de Londres a Bilbao²⁹.

Fueron tiempos también de tremendos naufragios; como el del bergantín *Rosa* de Vigo en 1873, el velero *Juanita* en 1875, el también bergantín *Nuevo Carlitos* en 1880, y el del gran mercante *Coquet* (1300 toneladas) que se destrozó contra las rocas del Torrejón en la noche del 24 de diciembre de 1885.

Mientras tanto, un buen número de grupos empresariales, olfateando lo que en un futuro muy próximo podía significar el lucrativo negocio de las explotaciones mineras de hierro en la jurisdicción castreña, empezaron a calentar motores. A través de contactos e influencias en el Gobierno de Madrid y Ayuntamiento, contemplaron al de Castro, e incluso al de Dícido, como un futuro y gigantesco puerto - embarcadero de minerales³⁰.

²⁸A.C.M.C.U., Cuaderno de entrada de buques, 1869-1874.

²⁹Ibidem.

³⁰Ojeda San Miguel, (2004), Obras de ampliación ..., ob. cit.

5. DINAMIZACIÓN Y MINERALES, 1890 - 1919

Nos encontramos, a partir del año 1890, en un período en el que el puerto de Castro Urdiales entró ya en una decidida fase de dinamización; arribando cada vez más embarcaciones, si bien sin sobrepasar las mejores cotas de la década de 1850. Bien es cierto también que con un cambio importante: los barcos, sobre todo debido a la presencia de vapores, sin ser nunca de dimensiones extraordinarias, cada vez fueron de mayor porte y volumen. En buena medida esta reactivación es un reflejo del período de expansión que la Marina mercante española conoció desde el año 1857 y más del período de modernización de sus buques a partir de 1875, muy especial en el cercano mundo naviero de Bilbao.

Pero, también tuvo algo que ver en esta etapa de expansión los cambios producidos en el propio ámbito castreño. Estamos en los años en que por fin fueron aprobadas definitivamente las obras de ampliación y mejora del puerto en el año 1891, y su ejecución, por lo menos en la parte más sustancial, entre 1893 y 1911. Pero sobre todo, lo más característico de buena parte de este período fue la explosión de los cargaderos cantilever de mineral de hierro. Fundamentalmente por este último canal fueron muchísimos los barcos que llegaron hasta la costa castreña.

EMBARQUES DE MINERAL - AÑO 1901

<u>CARGADEROS</u>	<u>Nº. BUQUES</u>	<u>TONELADAS</u>
Dícido	82	162487
Saltacaballo	61	152050
Castro-Alén	71	124745
Urdiales	46	62388
Ontón	13	20215
Sonabia	5	6077
TOTAL	258	529959

Fuente: La Ilustración de Castro, 12 de enero de 1902, n°. 156.

Todo el entramado portuario de Castro funcionará como un gigantesco cargadero de mineral. Siguió viniendo pequeños barcos de vela y lanchones con víveres; también, como siempre, navíos en arribada forzosa, aunque cada vez en menor número (por ejemplo, de las 316 entradas señaladas en el año 1890, únicamente 5 correspondieron a barcos en apuros, y 19, de 321, al año siguiente). Pero lo más importante de todo este período es la progresión extraordinaria de poderosos barcos de vapor, buena parte de ellos matriculados en el extranjero.



MOVIMIENTO DE BARCOS - AÑOS 1911/1914

<u>AÑOS</u>	<u>Nº. BARCOS DE VELA NACIONALES</u>	<u>Nº. BARCOS DE VAPOR NACIONALES</u>	<u>Nº. BARCOS DE VAPOR EXTRANJEROS</u>
1911	51	103	166
1912	52	183	119
1913	59	260	92
1914	36	220	45

Fuente: A.C.M.C.U., Cuaderno de entradas, 1885-1891.

Es verdad que con el rompeolas mejoró ostensiblemente la seguridad del puerto. Pero aún así se produjeron algunos accidentes muy sonados. Es el caso del vapor inglés *Maitland* que encalló con fuerte viento del Norte a finales del mes de abril de 1910, cuando esperaba acercarse al cargadero de Urdiales. Pero fue el hundimiento del *Sendeja*, el 16 de febrero de 1901, el naufragio más espectacular de todos.

6. DE LOS “FELICES AÑOS 20” AL HUNDIMIENTO DE LOS 30 Y A LA “MALA” NORMALIDAD DE LOS 40 Y 50

-----*Ramón Ojeda San Miguel*-----

Coincidiendo con una de las épocas más doradas de la producción y exportación de mineral de hierro, en la década de 1920, los denominados “felices años 20”, la entrada y salida de buques de Castro Urdiales alcanzaron las cifras más voluminosas de toda su historia (en el año 1929 se registraron, ¡nada más y nada menos!, que 595 buques mercantes³¹). Todo era expansión y modernidad; pero aún quedaba algunos vestigios de carácter arcaizante. Por ejemplo, la llegada de barcos buscando rápido amparo por mal tiempo: en el año 1926, de los 426 navíos que arribaron, 57 lo hicieron de forma forzada. O, también, sonados naufragios: caso del pailebot inglés *Douglas Adams*, cuya tripulación tuvo que ser rescatada por pescadores castreños el 11 de febrero de 1920.

A raíz del famoso hundimiento económico internacional de 1929 y de la subsiguiente depresión de los años 30, a partir de 1931 las llegadas de barcos empezaron a descender acusadamente. Además habrá que añadir los desastrosos efectos de la Guerra civil española. Así, en el año 1937 solamente se anotó la entrada de 61 barcos; con el agravante de que en casi 30 ocasiones lo hizo un mismo barco: el *Virgen del Mar*, encargado de abastecer las necesidades más vitales de la ciudad en el rápido proyecto de Castro - Bilbao.

ENTRADAS Y SALIDAS **DE BUQUES MERCANTES**

³¹A.C.M.C.U, Cuaderno de salidas, 1925-1952.

<u>AÑOS</u>	<u>NÚMERO</u>
1937	61
1938	270
1939	347
1940	396
1941	255
1943	305
1944	313
1945	238
1946	371
1947	297
1948	345

Fuente: A.C.M.C.U., Cuaderno de entrada, 1937 - 1952.

En 1938, bajo el control del ejército sublevado y franquista, el puerto volverá a retomar una actividad de cierta normalidad, aunque se puede detectar una aplastante presencia de barcos que embarcaban mineral con destino a puertos alemanes y holandeses. Cuando parecía que el movimiento portuario remontaba el vuelo a lo largo de 1939 y 1940, volverá a producirse una caída notable en los años 1941 y 1942. Con la notable particularidad de la presencia bajo mínimos de barcos extranjeros: en 1941, salvo la arribada de 5 buques italianos, el grueso correspondió a naves españolas; al siguiente año, 6 fueron barcos italianos, 13 alemanes y 21 franceses.

A partir de 1944, y hasta el final del período estudiado, la actividad portuaria recuperó el ritmo, pero, anunciando el inminente derrumbe definitivo de Castro Urdiales como puerto comercial y de embarque de mineral, a unos niveles más bien modestos. Como última concesión a la curiosidad, pero también todo un símbolo histórico, se puede señalar que el día 5

----- *Ramón Ojeda San Miguel* -----

de junio de 1947 entró en la bahía el último buque velero: el *María del Pilar*, barco matriculado en Villagarcía de 85 toneladas, con 5 tripulantes, en lastre y camino del puerto de Santoña.

PROYECTO DE REGLAMENTO

para el régimen, orden
y policía del puerto de
" Castro-Urdiales " "

IMP. F. PONGA. — CASTRO - URDIALES

◆
Aprobado por R. O.
de
23 de Mayo de 1924

POR DISPOSICIÓN DEL 21 DE OCTUBRE 1929 D. O. N.º 241,
PAG. 2.096, SE PRORROGA ESTE REGLAMENTO POR 5 AÑOS.

PROYECTO DE REGLAMENTO

para el régimen, orden
y policía del puerto de
Castro-Urdiales

Aprobado por R. O.
de
23 de Mayo de 1924

POR DISPOSICIÓN DEL 21 DE OCTUBRE 1929 D. O. N.º 241.
PAG. 2.008 SE PRORROGA ESTE REGLAMENTO POR 2 AÑOS.



REGLAMENTO PARA EL RÉGIMEN, ORDEN Y POLICÍA DEL PUERTO DE CASTRO-URDIALES

Artículo 1.º El servicio del puerto y el que se refiere al movimiento general de embarcaciones entradas, salidas, fondeos, amarrajes, atraque y desatraque en los muelles, remolques y auxilios marítimos, compete única y exclusivamente a la autoridad local de Marina.

Art. 2.º La ejecución y conservación de las obras y edificios, las operaciones de carga y descarga en los muelles, la circulación sobre los mismos y en su zona de servicio y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras para las operaciones del puerto, corresponde al Ministerio de Fomento y en su representación al Gobierno Civil de la provincia, ingeniero Jefe de ella o en su defecto al delegado correspondiente.

Tanto este artículo como el anterior se entienden sin perjuicio de la intervención que las disposiciones vigentes confieren a la Aduana.

Art. 3.º Para el servicio de practicaje y amarraje se observará lo que previene el vigente reglamento y tarifas.

Art. 4.º El capitán o patrón de todo buque, tanto nacional como extranjero, que entre en el puerto, cumplirá las disposiciones de carácter general vigentes concernientes a

banderas, luces, señales y demás obligaciones inherentes a aquellos cargos.

Asimismo noticiará al práctico que lo pilotee, si tuviese obligación de tomarlo o lo hiciese voluntariamente, el puerto de donde procede, calado del buque y clase de carga que conduce o viene a tomar, a fin de que dicho funcionario le señale el sitio donde debe fondear o amarrarse.

Art. 5.º Si la Sanidad declarase al buque entrante en observación o cuarentena, será conducido al punto señalado al efecto, dando conocimiento de ello a la Aduana.

Art. 6.º Para amarrar y atracar a los muelles las embarcaciones que deban hacerlo, se seguirá el turno de llegada a puerto.

La Capitanía del Puerto no permitirá que los buques permanezcan atracados más que el tiempo indispensable para la carga y descarga, sin otra interrupción que la marcada por la noche y día feriado intermedio, o la que impongan los temporales o fuerza mayor. La descarga será preferida a la carga.

Art. 7.º Si al tocarle el turno de atraque a cualquier buque no quisiese ocupar el sitio vacante, pasará a ocupar el último lugar de dicho turno, siendo el práctico de guardia el que llevará nota expresiva de estos turnos según el orden de llegada de los buques.

Art. 8.º El orden de atraque a los cargaderos de mineral ha de efectuarse por riguroso turno de entrada, y si por conveniencias de la empresa debiera variarse, se pondrá en conocimiento de la Capitanía del Puerto para su aprobación.

Art. 9.º Tanto para el atraque a los muelles como para variar de fondeadero, precisa la anticipada licencia del capitán del puerto, con conocimiento de la Aduana.

10. No podrá quedar abandonado ningún buque en el puerto, debiendo quedar a bordo la parte de la tripulación proporcionada a su situación.

Art. 11. Todo buque que trate de entrar en la dársena de este puerto, antes de verificarlo calará sus botalones braceará sus vergas al filo o las embicará, como asimismo meterá o arriará los botes que lleve colgados en los costados sin dejar nada que sobresalga de ellos.

Art. 12. Ninguna embarcación podrá permanecer amarrada en la posada de la boca de la dársena; sólo podrán hacerlo desde la tercera escala del muelle del Norte hasta la cueva. Los contraventores serán responsables de las averías que sufran y de las que ocasionen a los que entren y salgan.

Art. 13. Se prohíbe la entrada a la dársena y atraque a sus muelles a todo buque que conduzca dinamita, pólvora u otra materia inflamable.

Art. 14. No podrán tenderse amarras de traves por las lanchas ni buques dentro de la dársena, a excepción que la mucha resaca lo requiera, ni se cruzarán los cables con los de otras embarcaciones para que siempre queden libres las escalas y muelles de atraque.

Art. 15. Las amarras de la orilla deben darse forradas en defensa de la misma, quedando los capitanes y patronos responsables al pago de los desperfectos que causen en los bordes de los muros así como al de los daños y perjuicios ocasionados por el cruce de las amarras.

Art. 16. El que causare por malicia, ignorancia o descuido averías o desperfectos en los muelles, argollas, escalas y demás, abonará el importe porque fuesen justipreciados, sin perjuicio de la multa que se les imponga con arreglo a la entidad de los mismos.

Art. 17. En la dársena no se podrá dar a la banda a ninguna embarcación, recorrerla ni dar fuego a sus fondos, debiendo hacerse estas operaciones en los puntos que se designen.

Art. 18. Los buques pescadores de todas clases siempre que entren en la dársena se amarrarán en el sitio designado por la Capitania, a menos que el mal tiempo los obligue a variar de fondeadero.

Art. 19. Queda prohibido disparar armas de fuego, ni cohetes en la dársena y puerto ni efectuar operaciones que expongan al barco a un incendio.

Art. 20. Queda prohibida toda clase de pesca dentro del puerto excepto la de caña volantin y palangre que no pueden ocasionar estorbos ni peligro a la navegación y tráfico del puerto.

Art. 21. Se prohíbe igualmente bañarse en la dársena y puerto, debiendo hacerlo presente los capitanes y patrones a sus tripulantes.

Art. 22. Asimismo se prohíbe arrojar aguas sucias, basuras y cenizas en la dársena y puerto.

Art. 23. Ningún buque tomará ni dejará lastre sin permiso de la Capitania del Puerto la cual dictará las providencias precisas para que se verifiquen las faenas que corresponde, a fin de evitar los perjuicios que pueden ocasionarse en las playas y en el puerto.

Art. 24. Los buques que transporten carbones, minerales, ladrillos, tejas, yeso, tierra y otros efectos sumergibles, cuidarán al tiempo de la carga o descarga de hacerlo con las precauciones debidas para evitar su caída al agua.

Art. 25. Las embarcaciones menores que atraquen a los muelles no permanecerán en las escalas más tiempo que el

preciso para el embarque y desembarque de las personas que conduzcan o bultos.

Art. 26. Ninguna embarcación podrá admitir mayor número de pasajeros que el que le corresponda por su tamaño y pueda transportar con seguridad.

Las tarifas de precios para pasajeros y equipajes serán las siguientes:

Desde los muelles a los sitios que se indican y regreso	Por 1 o 2	Mas de dos	Por baúl
	personaa	cada una	o bulto
	PESETAS	PESETAS	PESETAS
A buque fondeado en el puerto	3,00	1,00	0,50
« » fuera	5,00	2,00	1,00
A los cargaderos de Urdiales, Dícido y Saltacaballos	10,00	4,00	1,50
Al cargadero de Ontón	15,00	6,00	2,00

Los viajes que se hagan desde las 8 a las 12 de la noche serán a razón de una mitad más, y desde las 12 de la noche al alba dobles.

Los fletes de las embarcaciones para pasear por dentro del puerto serán los siguientes:

Por una o dos personas 3,00 pts. la hora.

Por mas de dos 1,50 » cada una.

Si el paseo tuviera lugar fuera del puerto se aplicará doble tarifa.

Art. 27. Ningún bote podrá salir fuera del puerto con pasajeros o paseantes, sin llevar patrón y marineros de oficio que puedan ser responsables de la dirección de la embarcación, pues de cualquier accidente que ocurriera a los pasajeros por ir solos serán responsables los patrones o dueños de los botes que lo hubieran consentido.

Art. 28. Cuando ocurriese algún incendio en el puerto es obligación de todo capitán o patrón, acudir al buque donde se halle aquel, con sus botes, gente y efectos que puedan contribuir a su extinción.

Art. 29. En caso de abordarse las embarcaciones, se prestarán mutuo apoyo y asistencia, así como también tienen los capitanes y patrones el deber de arriar sus amarras cuando embarquen los movimientos de otras embarcaciones y de recibir las espías de éstas, sin negarse tales auxilios, pues lo contrario implica una falta que será penada con la multa correspondiente, quedando además responsable el capitán o patrón de los perjuicios que causare.

Art. 30. Las infracciones de los artículos de este Reglamento se castigarán con multas pagaderas en el papel creado al efecto y variarán entre dos y ciento veinticinco pesetas, según la gravedad de la falta y reincidencia en ella.

CASTRO-URDIALES, AGOSTO DE 1923.