

EL PUERTO DE SAN SEBASTIAN DURANTE LOS AÑOS 1855-1857

Por DONATO ARRINDA

Este trabajo tiene como base los «*Documentos de la Comandancia Militar de Marina de esta Provincia*». Los documentos se hallan en el Archivo de Protocolos de la Universidad de Oñate. Son cuatro paquetes, en orden de fecha, con estos apartados: *Protestas de mar*, *Contratos para pasajes a América*, y *Solicitudes de Real Patente para todos los mares*.

PROTESTAS DE MAR

La «protesta de mar» es una declaración jurada del capitán de la nao y de dos testigos, para dejar a salvo su responsabilidad en caso de contratiempo, (de «fuerza mayor»). Casi siempre esta *fuerza mayor* es el temporal; a veces, los corsarios y filibusteros.

La declaración había que presentarla dentro de las 24 horas de arribada al primer puerto.

Una vez más, y como siempre, las noticias de nuestro pasado nos llegan o por un pleito ante el escribano o por un contratiempo de fuerza mayor ante el notario. Si la navegación hubiese sido en calma, apenas sabríamos nada de los barcos que en esos dos años iban llegando a San Sebastián. Y son 153 naos las que han hecho esa protesta de mar. ¿Cuántos fueron las que arribaron sin novedad y nada sabemos de los mismos?

Y es San Sebastián el puerto a donde los barcos se dirigen. Alguna protesta de mar dirá «con destino a Santander, Bilbao y San Sebastián»; la mayoría de estas protestas señalan el punto de partida y de destino. Este es el puerto de San Sebastián: «Cargó en La Habana cacao y azúcares con destino a este puerto de San

Sebastián»; «Fondearon al abrigo de la Isla de Santa Clara»; «Han estado 5 días en el fondeadero de Santa Clara, y a la marea fue conducido el buque al muelle interior donde el práctico con su gente amarró el barco a su satisfacción»; «y tomando un Práctico de Bermeo quien les condujo a este Puerto en cuya Concha fondearon».

Para que la protesta fuera válida, tenía que estar el buque «sano de quilla y costados y en el mejor estado para navegar»; o «bien carenado y pertrechado»; o «estanco, sano de quilla», etc. Una nave que resoplara por sus cuadernas era inhábil para navegar e incapaz de poder presentar la protesta.

El contrat tiempo era casi siempre el temporal. Lo refieren los capitanes en sus declaraciones juradas: «Una marejada que pasando continuamente por encima de la cubierta, les rompió la cocina y varias tablas de la obra muerta»; en consecuencia «se mojaron los comestibles y efectos que había en la Cámara»; y por lo mismo, «como no hubiere tenido culpa ninguna el capitán ni el resto de la tripulación, se presentaba ante mí, el escribano, a protestar...».

A continuación presentamos «la protesta de mar» hecha por el capitán del «Correo de San Sebastián».

«En la Ciudad de San Sebastián, a 27 de Marzo de 1855, ante mí el Escribano de S. M. de Marina de esta Provincia y testigos, compareció Dn. Martín Uribarri, Capitán del Lanchón con cubierta nombrado «Correo de San Sebastián», y bajo juramento que prestó de declarar la verdad, dijo: que hallándose dicho Buque de su mando estanco, sano de quilla y costados y en el mejor estado para navegar, lo cargó en la ría de Bilbao, de trigo, con destino a Bayona, y se hicieron a la vela el día 24 de Febrero último a las 7 de la mañana, con buen tiempo: que hasta las 4 de la tarde navegaron sin novedad, y a aquella hora, que se hallaban al paralelo de Machichaco como a 3 millas de distancia, entalló un viento duro del NO, y viendo que el tiempo venía a más, y no podían adelantarse, se dirigieron de común conformidad al fondeadero de Ogoño, donde anclaron y permanecieron hasta la mañana siguiente; pero como iba el tiempo tomando peor aspecto, también de común conformidad levaron anclas, y pudieron refugiarse en el Puerto de Elanchove a las 5 de la tarde del mismo día 25 como aparece del Certificado del Alcalde de la misma Villa; que no pudieron salir de Elanchove hasta el 7 del

actual por el continuo temporal, en cuyo día a las 4 de la tarde despejó el celage con viento al NE, y se hicieron a la vela dirigiéndose para afuera; pero a las 5 de la misma tarde refrescó el viento con mucha mar, de modo que se encontraba de muy mal estado, y deliberaron por lo mismo arribar a Bermeo donde entraron al anochecer auxiliados del Práctico y dos Lanchas, en cuyo punto también obtuvo el correspondiente Certificado de arribada; que hasta ayer a las seis y media de la mañana permanecieron en Bermeo por causa de los malos tiempos en que habiendo abanzado, se hicieron a la vela a aquella hora con viento terral bonancible, y llegaron sin novedad hasta el paralelo de Guetaria, en que se hallaban a las 5 de la tarde, mas el viento cambio a dicha hora al NO fresco, con mucha mar, y se vieron sin poder continuar su rumbo, y temerosos de la noche por los malos celages, y la mar y viento que iba en aumento, determinaron arribar a este puerto de San Sebastián, y consiguieron anclar en él a las 11 de la noche de ayer mismo. Por cuyos acontecimientos recela con fundamento pueda haber avería en el Buque y su cargamento, y por lo mismo y por la arribada forzosa se presentaba ante mi en el término legal para protestar como en efecto protesta las veces en dro(derecho) necesarias dichas averías por no ser causadas por culpa de este Capitan ni de la tripulación del Buque para reclamarlas de quien corresponda. Y para comprobar sus asertos presentó por testigos a los que aseguraron llamarse Marcelo Lezamis y Juan Manuel Gorostiza y ser Marineros de la misma Lancha Correo de San Sebastián, quienes bajo de igual juramento que prestaron de declarar la verdad, unánimes y conformes digeron que cuanto espresa su Capitan Dn Martin Uribarri, en la precedente protesta a cuyo tenor han sido preguntados, es la pura verdad sin cosa en contrario. Y los tres se afirman y ratifican en lo que respectivamente llevan declarado, siendo testigos instrumentales Dn Nicolas Mezquiriz y Dn Antonio Aguirre vecinos de esta Ciudad: firmó el Capitan y uno de los marineros, y por el que dijo no sabía hacerlo lo hizo uno de los testigos instrumentales, y en su fe yo el Escno de Marina».

Aunque los marinos tienen su propio léxico, las frases que aducen en las protestas de mar nos hacen ver que los temporales eran muy frecuentes y duros para los barcos de vela:

«Los golpes de la mar pasaban el Barco de banda en banda..., y el Buque quedó zozobrado y rendido sobre el costado de estribor».

«Al amanecer un golpe de mar arrancó el costado de babor al tajamar».

«La mar les barria la cubierta y vinieron luego varios chubascos con mar de trapisonda».

«Y estando a la altura de Ondárroa, principió a ventar fresco del NO, y les obligó a dar popa y como el temporal venía a más con mal caris, en cuya vista determinaron arribar a este puerto de San Sebastián».

«El Practico hizo amarrar al Barco en el muelle nuevo (de S. S.) por no haber bastante agua para entrar en el viejo: y hubo mucha resaca y se rompian todas las amarras, por lo que se hizo necesario para salvar Buque y Carga alquilar los cables a la Casa Torre y tomar gente de refresco».

No todos los barcos que llegaron a San Sebastián hicieron expresa declaración de lo que traían. Muchos dicen escuetamente: «lo cargó en el Puerto de la Habana»; o «procedente de Liverpool»; o «con carga desde Bayona...». Los barcos que señalan la mercancía y vienen a San Sebastián nos dan esta lista de fletes: azúcar, bacalao, cueros, sardina, grasa, cristalería, sal, cebada, algodón, trigo, cacao, tabaco, vino, maíz, tablas, barriles de raba, cera, campeche, aguardiente, papel, aceite, garbanzos, añil, alquitrán, carbón de piedra, harina, café, habas, avena y habichuelas.

Los puertos donde han cargado estos fletes con destino al puerto donostiarra son los siguientes (señalando entre paréntesis el número de barcos que han salido del mismo puerto): Bayona (8), Amberes (2), La Habana (44), Mayagüez (1), Nueva Orleans (10), Rotterdam (2), Gijón (2), Liverpool (7), Nantes (1), El Havre (1), Londres (5), Noruega (2), La Guaira (13), Cádiz (10), Málaga (2), Puerto Cabello (1), Terranova (8), Santander (2), Plymouth (3), Bergens (1), Sevilla (3), Coruña (2), Tarragona (1), Mobila (2), Nueva York (2), Puerto Rico (1), Bonanza (1), Cartagena (2), Bilbao (1), Ruán (1), Puerto de Casilda, Cuba (1), Ipswich (1), Dromthaim (2), Burdeos (1), Falmo (1), Lysin (2), Dantzick (1), Halerum (2).

La primera alusión a los «vapores»:

«Corgó en Nueva Orleans algodón, trigo y maíz...; y remolcados por el vapor principiaron a bajar el rio Missisipi, y habiendo pasado la Barra se despidió el práctico».

Cuarentena para los que vienen de América:

«Lo cargó en el Puerto de la Guayra de cacao, cueros y añil; en Julio llegaron a Vigo y en su Lazareto de San Juan sufrieron la cuarentena de reglamento».

«Lo cargó de cacao y algunos zurriones de añil en la Guayra para San Sebastián; fondearon al abrigo de la Isla de Santa Clara; luego se les presentó el bote de sanidad y se les impuso 7 días de cuarentena de observación...».

Antes, Bayona había sido depósito general de mercancías del Norte de Europa y la Banca del oro español. Vemos que todavía en esta época, algunos fletes de América se depositan en el puerto de Bayona:

«Agustín Vicuña, capitán del Lanchon «Correo de Bayona», que salió de la Barra de Bayona para San Sebastián con una gran partida de sacos de cacao, hallándose a una hora al Oeste de Biarritz hizo rumbo al Puerto de Socoa a causa del viento demasiado violento; y uno de los golpes de mar hizo caer al agua uno de los sacos de cacao..., y volvieron a la barra de Bayona».

La protesta de mar (12 de marzo, 1857) la certifica el Cónsul de España en Bayona, Dn. Francisco de Hormaeché.

PASAJES PARA AMERICA

Todo pasajero para América debía obtener, antiguamente, licencia de la Corona y, en algunos casos, de la Casa de Contratación de Sevilla. Prácticamente, los barcos que hacían la «Carrera de las Indias» partían de esta ciudad.

A cada emigrante se le extendía un registro en un libro llevado por el Contador de la Casa. Luego, desde Sevilla hasta San Lúcar de Barrameda los oficiales de la Casa de Contratación subían a bordo a realizar la última de las inspecciones legales. Ahí queda, para una ulterior investigación, ese vasco que, a finales del siglo XVI, era Contador y Juez Oficial de la misma:

«Yo, Ochoa de Urquiza —dice en su testamento—, Cavallero de la Orden de Calatrava, Contador y Juez Oficial por su Magestad en la Casa de Contratación de Sevilla, natural de Lequeitio...».

Decimos que *regularmente* el viaje a las Indias se hacía por Sevilla; hubo, sin embargo, una Real Cédula de 1529 que habilitaba los puertos «de Bilbao y San Sebastián como puertos de salida para América».

En la época a que nos referimos en este trabajo, las naves salen desde San Sebastián y algunas, de Pasajes. Los barcos que salen desde San Sebastián y Pasajes llevan rancho de proa y cámara. El trato es distinto en ambas categorías y el precio, también, desigual: en cámara cuesta más que el doble que en el rancho de proa. Antes, los pasajeros se amontonaban en la bodega revueltos con mercancías de todo género. El castillo de popa se reservaba para el maestre de la nao y para algún personaje de consideración que quizás viajara. Con todo, también ahora el viaje resulta duro.

«Por el Golfo Grande, que llaman del Oceano, se tardaba, desde Canarias, 24 días, poco más; y esto a Santo Domingo, en la isla Española, la actual Haití; a Cartagena de Indias, no menos de 35 días, desde Canarias. A Canarias, de 8 a 10 días».

El viaje a La Habana, en rancho de proa, vale 1.000 reales «en buena moneda de oro y plata». Si quien viaja no puede pagar, otra persona sale fiador y garante. Así, León Nicolás, de Lumbier, sale fiador, a 6 meses, de Miguel Joaquín Garaicoechea que viaja a La Habana. Era el 13 de mayo de 1850.

Ese mismo año, pagando el pasaje 1.000 reales, sale de San Sebastián Silvestre Echeverría, de Alza, de 19 años de edad. Lo reclama desde La Habana su hermano Francisco, quien pagará el pasaje. Si a los 4 meses de llegar a puerto ninguno de los dos abonare los 1.000 reales, los pagará su padre que sale fiador.

El viaje a Montevideo, en el vapor «Primer Argentino» son 1.280 reales, que se pagarán, a más tardar, «a un año de su llegada» a D. Nicolás Soraluze.

Por la misma época, a Buenos Aires, son 1.100 reales, «en el rancho de proa». Viaja Mariano Elola, de San Sebastián, en la corbeta «Los amigos», de San Juan de Luz, «surta en el Puerta de Pasages, cuyo armador es el Sr. Lizarriturri».

Y se organiza el primer viaje «Charter». La Sociedad Argentina de navegación a vapor, establecida en Buenos Aires, tiene como

socio y apoderado a Nicolás Soraluze, natural de Zumárraga. Este y dos de Oñate (Cortabarría e Iñurrategui) se comprometen con 75 pasajes, a proa, en el vapor «Primer Argentino» para Montevideo y Buenos Aires, a finales de septiembre de 1855. El precio son 46 pesos (920 reales); en Cámara, 102 pesos (2.040 reales). El pasaje del Sr. Cortabarría, en Cámara, será gratis, pero presentará sus servicios personales en proa, en el reparto de víveres y otras cosas en que pueda ser útil. Y lo firman ambas partes, el 13 de agosto de 1855. La rebaja en Cámara de este viaje «charter», 2.040 reales, es cuantiosa, porque ese pasaje, a los 6 meses, cuesta 4.600 reales. El armador es el mismo Nicolás Soraluze que, en la fragata francesa «Lovis Gaveax», surta en el puerto de Pasajes, se hace a la mar, rumbo a Buenos Aires, el 23 de febrero de 1856.

Hay diversos modos de pagar el boleto, además de hacerlo en pesos: con onzas de oro e, incluso, con una hipoteca.

El pasaje a Montevideo, en plaza de pasajero, en la Corbeta «Lasarte», son 4 onzas de oro. Se abonará una onza antes de la salida del buque; y las otras 3, «también de oro, a los 2 meses de cuando llegue el Barco a Montevideo», (3 de diciembre de 1855). Las 4 onzas de oro equivalían a 1.280 reales, por estas fechas.

Así, José Antonio Arocena, de Hernani, quiere embarcar en el buque «Lasarte». El pasaje, 4 onzas:

«dos a pagar antes de la salida del Barco; las otras 2, en Montevideo, al año fijo de esta escritura. Y si falla en el pago José Antonio Arocena, su fiador José Ignacio Perugorria, de Berástegui, por las 2 onzas pagará 640 rls.», (3 de diciembre de 1855).

Pago del pasaje con una hipoteca. Martín José Iturrieta, residente en Buenos Aires,

«manda a su esposa Ana Teresa Jaca, de Berástegui y a sus tres hijos, que pasen inmediatamente a su compañía. La esposa, al no tener los 2.300 rls. que cuestan los boletos, pone en hipoteca el caserío llamado «Buenas Vistas», de Berástegui, y se embarca en la Corbeta «Lasarte». (Era el 27 de septiembre de 1856).

La comida en el barco. Antiguamente, si no lo impedía el mal tiempo, se encendía el fogón de cubierta y se repartía comida caliente; si no, galleta y fiambres.

Los que iban a Terranova tenían como base de su comida: pan, vino, aceite, sidra, tocino...

En diciembre de 1638, Joan Ramos de Iturbyde, de Deva, da la relación de comidas que presentó por gasto de 3 galeones; anotamos lo siguiente: pan, aceite, vino sidra, vaca, pescado fresco y bacalao seco. Más tarde se cuida este punto y mejora sustancialmente la comida.

Entre los documentos de la Comandancia de Marina está el contrato entre «el Capitán del Bergantín «María Ignacia» que viaja a Liverpool y de allí a la Habana, y la tripulación del mismo». Entre otros puntos del contrato aparece y señala la comida:

«A la mañana, café, bacalao o arenques; al mediodía, abichuelas, garbanzos o abas con carne y tocino. Y a la noche: café o bacalao, o pescado fresco las veces que se pueda». Y añade: «A cada individuo, a dos botellas de aguardiente, de 8 en 8 días», (21 de junio de 1856).

Por esta misma fecha, 20 de enero de 1858, a los que iban a las Indias, se les servía estos menús:

Por la mañana:

«un día café con azúcar, aguardiente y galleta; en otro, sardinas, en otro, queso de bola u otra cosa equivalente».

Al mediodía:

«puchero en conserva con su legumbre, y carne en dos días por semana, y en los otros, con tocino, o bacalao con patatas u otra cosa».

Por la noche:

«legumbres guisadas u otra cosa, siendo las galletas y agua a discreción, y una botella de vino al día de 3/4 de litro». «Nota: No hay obligación de mantener a los pasajeros hasta tanto que el Buque haya zarpado la ancla y emprendido su viaje para su destino».

La razón que exponen para su viaje a América, en todos es la misma: «para mejorar de fortuna». Pero nadie podrá hacerlo sin cumplir los requisitos que las Reales Ordenes exigen antes de conseguir el pasaje, y son éstos: No dejar ningún compromiso en Es-

pañá; No tratar de sustraerse de los procedimientos de ninguna autoridad por no hallarse encausado; No tener impedimento legal alguno para ausentarse; Tener obtenida la competente licencia (de los padres, del marido, etc.); (y para los varones): No huir del Servicio de las Armas. (Este requisito del servicio militar, para los varones, lo resuelven fácilmente, y con la misma fórmula, los mozos guipuzcoanos que embarcan para América: «no pretenden huir del Servicio de las Armas, pues en esta Provincia no le hay por sus exenciones»).

Entre los capitanes, quizás, hacía falta título especial para la carrera de las Indias. Uno de los documentos, al menos, así lo indica: «Piloto de la carrera a América». Lo es el donostiarra Antonio Arocena. El propietario y armador del bergantín «Ederrena» que está próximo para hacerse a la vela en su viaje a La Habana, nombra como capitán de la nao a Arocena, «Piloto de la Carrera a América» (1 de febrero, 1856).

REAL PATENTE PARA TODOS LOS MARES

Las solicitudes para esta Real Patente han sido

«presentadas al Señor Comandante Militar de Marina de esta Provincia para cumplir con lo que se manda en la Ordenanza de S. M. de la matrícula de mar del año 1802, y sus artículos 2 y 20 del tit. 10 y del art. 9, tit. 14, San Sebastián 1855».

En estas solicitudes aparecen un sinnúmero de detalles: Avalúo del barco, su arqueo, las medidas (de Burgos), condiciones de venta para compradores extranjeros, constructores y astilleros donde fueron hechas las naos...

José Pantaleón de Camio es «el maestro carpintero de Rivera» y encargado durante estos años «del arqueo, medición y avaluo» de las naos. Aparece también con el título de «Maestro Calafate».

Aunque no es solicitando la Real Patente, sino como Acta de propiedad a favor de Antonio Araquistain, de Deva, Camio, Maestro Calafate, hace el siguiente arqueo, medición y valúo de la lancha nombrada «La Pasajera», contruida en el astillero de Ondarroa por Antonio de Arriola:

«Quilla, 50 y medio pies; Eslora, 53; Manga, 12 y medio; Puntal, 5 = Medida de Burgos. Su porte, 13 toneladas y su valor con los palos, jarcia, velamen y demás pertrechos de su armamento, 17.640 reales de vellón. San Sebastián, 21 de mayo, 1849».

Al recibir la Real Patente de Navegación, «el principal y fiador prometen y se obligan a no emplear el referido Buque ni tomar parte con él en el ilícito comercio de esclavos».

Aunque, por estas fechas, el comercio de esclavos estaba ya en decadencia; el buque de «vapor» fue eliminando las galeras. El siglo anterior, especialmente a finales del XVIII, los armadores ingleses (los de Liverpool, por ejemplo), se habían hecho ricos con el tráfico de esclavos.

Desde 1521, para defenderse de los piratas se acostumbraba a navegar «en conserva», o sea, formando convoy escoltado por armada de guerra o artillando alguna de las naves. Ahora, la salida de los barcos a América no se atiende a esta orden.

En las solicitudes para la Real Cédula aparecen estos pueblos donde hay astilleros: Ondarroa, Matricó (en el puerto y en Urasandi), Orio (en Zamaristi), Pasajes, Bilbao (Olaveaga, Ripa y La Vega), Lequeitio (en Magdalena), Zumaya y Usurbil (en Aguinaga).

El Maestro Carpintero de Ribera o el Maestro Calafate eran los constructores de nuestras naos. Aprendizaje, conocimientos y oficio que se han ido heredando de padres a hijos. Todavía hoy, en el astillero de los hermanos Urberuaga de Ispáster-Lequeitio, con capacidad de hacer buques de larga eslora, el oficio lo aprendieron así: empezando de simples pinches y aprendices en el astillero de sus padres.

El Maestro Carpintero o el Maestro Calafate, refiriéndose a los barcos que han construido, se dan estos títulos: «Constructor», «Maestro Constructor», «Maestro Constructor de Buques». Solamente uno, Gabriel Escudero, de Pasajes, aparece con el título de «Ingeniero Constructor».

De los dueños de astilleros y constructores, el que mayor número de barcos ha construido es José Manuel Mutiozabal, de Aguinaga, Jurisdicción de Usurbil. Una proporción de 80 por 100, por lo menos, es la serie de buques que se han fabricado en su astillero

de Aguinaga, por estas fechas. Vienen luego otros, cuyos apellidos suenan todavía hoy: Antonio de Arriola (Ondarroa), José Ignacio Zaldúa, Ignacio Zalaña (Orio), Adrián Gassis (Pasajes), Francisco de Idoeta (La Vega, Bilbao), Santiago de Arana (Ripa, Bilbao), Alfredo Ozaeta (Zumaya), Gabriel Escudero, Julián Unzueta...

En San Sebastián había, por estas fechas, «Corredor e Intérprete Jurado» para las tripulaciones de las naos extranjeras. Aparecen dos en los documentos: Antonio María Goñi y Marcos Latasa.

Las naves que venían de América sufren la «cuarentena» de 6 ó 7 días. El capitán de una de las naos que estuvo anclada al abrigo de la Isla de Santa Clara nos dice: «que habiendoles impuesto la sanidad seis días de cuarentena, han permanecido inco-municados». A los 6 días se les ha puesto «a libre plática», que era el final de la cuarentena.

Hay Compañía de Seguros:

«La mañana del 7 de febrero de 1850 naufragó en el arenal de este puerto de San Sebastián, el Bergantín «Felisa», y la Compañía Ibérica tenía asegurado parte del cargamento», (18 marzo, 1850).

Creemos que en Pasajes había, por lo menos, dos astilleros. Uno se llama «Astillero del Puerto de Pasajes». El otro podría ser el «Astillero de la Empresa Naval de Pasajes». En el remate de un casco de guerra, el del «Martín Alvarez» se dice que con su bauprés y timón,

«clavado, empernado y forrado de cobre hasta su línea de navegación, y que se halla varado inmediato al astillero de la Empresa Naval de Pasajes» (13 diciembre 1850).

Algunos barcos extranjeros, en concreto dos holandeses, piden en Bermeo los servicios de un práctico:

«y tomando un práctico de Bermeo quien les condujo a este Puerto en cuya Concha fondearon», (24 marzo 1857).

Astilleros que aparecen en los documentos de la Comandancia

	Nao	Nombre	Astillero	Constructor
1849				
9 mar.	Lancha	«Sebastiana»	Zamaristi (Orio)	José Ignacio Zaldúa
12 »	Buque	«Joven María»	Zamaristi (Orio)	José Ignacio Zaldúa
12 abr.	Bergantín	«Enrique y Federico»	Pasages	Adrián Gassis
21 mayo	Lancha	«La Pasagera»	Ondarroa	Antonio de Arriola
21 junio	Bergantín	«Alberto»	Pasages	—
22 »	Lancha	«San Juan»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
2 julio	Quechemarín	«Dolores»	Zamaristi (Orio)	José Ignacio Zaldúa
10 »	Bergantín	«Emilia»	Pasages	—
15 »	Bergantín-Goleta	«Santa Ana»	Ripa (Abando)	Sr. Arambarri
22 oct.	Lancha	«Virgen Candelaria»	Zamaristi (Orio)	José Ignacio Zaldúa
— nov.	Bergantín	«Ederrena»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
21 »	Buque	«Almirante»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
1850				
26 mar.	Lanchón	«Paquete»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
16 julio	Lancha fletera	«Oria»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
31 »	Bergantín	«Juan»	Olaviaga (Abando)	Julián Inzueta
23 agosto	Goleta	«Nicolasa»	Pasages	Pedro Gassis
10 octubre	Quechemarín	«San Miguel»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
28 dic.	Buque	«Manuel»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal

Astilleros que aparecen en los documentos de la Comandancia

	Nao	Nombre	Astillero	Constructor
1851				
18 febrero	Buque	«Celestia»	Zamaristi (Orío)	José Ignacio Zaldúa
9 abril	Quechemarín	«Juanita»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
14 »	Lancha fletera	«Magdalena»	Motrico	Pedro Mutiozabal
22 »	»	«Josefa»	Ondárroa	Antonio de Arriola
7 »	»	«San José»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
30 »	»	«Santa Ana»	Ondárroa	Antonio de Arriola
1855				
8 enero	Pailebot	«Donostiarra»	Pasages	Alfredo Ozaeta
15 »	Bergantín	«María»	Ripa (Abando)	Santiago de Arana
20 marzo	Goleta	«Basilia»	Zumaya	—
12 abril	Quechemarín	«Reyno»	Aguinaga (Usurbil)	—
16 mayo	—	«Enada»	Magdalena (Lequeitio)	José A. Mendicta
20 junio	Buque	«Josefa y Amelia»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
28 »	Quechemarín	«Pepita»	De la Vega (Abando)	Francisco Idoeta
11 octubre	»	«Aguedita»	Urasandi (Motrico)	José M. Mutiozabal
29 »	Corbeta	«Lasarte»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
10 nov.	Quechemarín	«Baldomera»	Zumaristi (Orío)	José Ignacio Zaldúa
19 »	Fragata	«Guadalupe»	Pasages	Adrián Gassís

Astilleros que aparecen en los documentos de la Comandancia

	Ndo	Nombre	Astillero	Constructor
1856				
12 febrero	Buque	«Joven Rafael y Maria»	Pasages	Ignacio Gabriel Escudero
22 »	Bergantin	«Mercedita»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
18 marzo	Quechemarin	«Feliciano»	Zumaristi (Orio)	Ignacio Zalofia
22 sep.	Corbeta	«Politena»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
24 dic.	Quechemarin	«San Miguel»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
1857				
19 mayo	Quechemarin	«Pocho»	Zumaristi (Orio)	José Ignacio Zaldua
25 junio	Buque	«Teresita»	Aguinaga (Usurbil)	José M. Mutiozabal
18 sep.	Quechemarin	«Victoria»	Zumaristi (Orio)	José Ignacio Zaldua
25 nov.	Barco	—	Uribarri (Aguinaga, Usur.)	José M. Mutiozabal

Protestas de mar de las naos

En las protestas de mar aparece la fecha en que se hace la
Respetamos el orden de fechas que aparece en las protestas de

	Nao	Nombre	Cargamento
1855			
29 sep.	Bergantín	«Primero de Mayo»	Azúcar
1 octubre	»	«Ramoncito»	Bacalao y cueros
5 abril	Quechemarín	«Dauphin»	—
22 marzo	—	—	—
19 »	Bergantín	«Bigarrena»	Azúcares
15 »	»	«Jibaro»	—
12 »	»	«Amistad»	—
9 »	»	«Almirante»	Azúcar
3 »	»	«Vizcaino»	—
21 febrero	Goleta	«Dos Amigos»	Sardina, grasa y cristalería
14 »	»	«Paz»	—
5 »	Berg.-Gol.	«N.º S.ª del Carmen»	Sal
3 »	» »	«Juanita»	Cebada
1 »	» »	«Prudencia»	—
1 »	» »	«Iberia»	Cebada
18 enero	» »	«Asunción»	Azúcar
5 »	Bergantín	«Primero de Mayo»	Algodón
13 mayo	Berg.-Gol.	«N.º S.ª del Carmen»	—
13 »	Barco	«Nuevo Carmencita»	—
11 »	Bergantín	«Faustina»	—
7 »	»	«Salvador»	—
4 abril	»	«Ederrena»	Azúcares
27 marzo	Lanchón	«Correo de S. S.»	Trigo
14 junio	Bergantín	«María»	—
13 »	Berg.-Gol.	«Asunción»	—
12 »	» »	«Santa Cruz»	—
9 »	Goleta	«Latonero»	—
2 »	»	«Dolores»	—
8 enero	Bergantín	«Serafín»	—
1 junio	»	«Pancho»	—
17 mayo	»	«José María»	—
16 »	Quechemarín	«Nuevo Joaquín»	—
1 octubre	Berg.-Gol.	«Rufina»	Sal
30 sep.	» »	«Aguila»	Bacalao

que llegan a San Sebastián

misma, cargamento del buque, procedencia y nombre del capitán.
 ar, porque es el que tiene en los documentos.

Procedencia	Destino	Capitán
La Habana	San Sebastián	—
La Guayra	San Sebastián	—
Rouen	San Sebastián	—
Sevilla	San Sebastián	
La Habana	San Sebastián	Martín de Arregui
La Habana	San Sebastián	J. Bta. Mendezona
La Guayra	S. S., Santander y Bilbao	Man. Azcorra
La Habana	San Sebastián	Norberto Aurrecoechea
La Habana	San Sebastián	J. M. Amézaga
Gijón	San Sebastián	Celestino González
Londres	Ribadeo, Gijón y S. S.	M. Villamin
Cádiz	San Sebastián	J. Antonio Nobo
Cartagena	San Sebastián	J. Antonio Alegría
Liverpool	San Sebastián y Bilbao	Eugenio Velasco
Cartagena	San Sebastián	Martín López
La Habana	San Sebastián	Nicolás de Aróstegui
Nueva Orleans	San Sebastián	J. Ruperto Ansoategui
Bonanza	San Sebastián y Bilbao	Valentín Cortazar
La Habana	San Sebastián	Julián de Alday
Nueva Orleans	San Sebastián	Ignacio Sagasti
Puerto Rico	San Sebastián y Bilbao	J. M. Zabalo
La Habana	San Sebastián	Antonio Arocena
Bilbao	Bayona	Marín Uribarri
La Habana	San Sebastián	Antonio Artolozaga
La Habana	San Sebastián	Bonifacio Uriarte
La Habana	San Sebastián	J. Ignacio de Garteis
La Habana	San Sebastián	Domingo Ant. Arriandiaga
La Habana	San Sebastián	Ignacio de Sarria
La Habana	San Sebastián	F. Aniceto Goitiz
La Habana	San Sebastián	Ulpiano de Ondarza
La Habana	San Sebastián	Juan Antonio Igartua
Nantes	San Sebastián y Bilbao	M. Ansoleaga
Cádiz	San Sebastián	Antonio Abaroa
Terranova	San Sebastián	J. M. Bengoechea

Protestas de mar de las naos

	Nao	Nombre	Cargamento
13 agosto	Goleta	«Dolores»	Cacao
19 »	Bergantín	«Adela»	Bacalao
24 »	»	«Almirante»	—
24 »	—	«Regia Elizabeth»	Tabaco
21 dic.	—	«Carmen Lucila»	Cebada, vino
19 »	Bergantín	«Dos Cuñadas»	Cacao
6 »	Quechemarin	«Joven María»	Azúcar
25 agosto	Bergantín	«Madrileño»	—
1856			
3 enero	Barco	«Enrique y Federico»	Cacao
7 »	Bergantín	«Josefina»	Cacao
28 agosto	»	«Nicolás»	—
10 abril	Goleta	«Amalia»	—
1 marzo	Berg.-Gol.	«Anita»	Algodón
8 nov.	Bergantín	«Gamolet»	Maíz
31 dic.	Berg.-Gol.	«Nicolasa»	Azúcar
10 »	Bergantín	«Laberinto»	Azúcar
8 »	Corbeta	«Yohn Paysen»	Maíz
3 »	Bergantín	«Tepsicore»	Cacao
5 julio	Lancha	«Inocencia»	Tablas y farderia
17 junio	Bergantín	«Joven Luis»	Algodón
17 junio	Quechemarin	«Ramiro»	Cacao
16 »	Bergantín	«Laberinto»	Azúcar
15 »	Berg.-Gol.	«Aguila»	Bacalao y raba
15 »	—	«Victoria»	Algodón
11 »	Bergantín	«Ederrena»	Azúcar
28 mayo	»	«Merceditas»	—
27 »	Berg.-Gol.	«Angelita»	—
20 »	Bergantín	«María Ignacia»	—
17 »	»	«Fabián»	—
2 »	—	«Nuevo S. Pantaleón»	Sal
2 »	Bergantín	«Nuevo Bilbaino»	Azúcar
30 abril	Berg.-Gol.	«Guayreño»	Cacao
6 »	Bergantín	«Bigarrena»	—
4 »	Goleta	«Amalia»	—
4 »	Berg.-Gol.	«Almirante»	—
29 marzo	Bergantín	«Luchana»	Azúcar y cera
29 »	»	«Catalina»	—
29 »	»	«Joven Guillermo»	Azúcar

que llegan a San Sebastián

Procedencia	Destino	Capitán
La Guayra	Santander y S. Sebastián	Mateo Beltrán
Molde	San Sebastián	F. Antonio Aguirre
Cuba	San Sebastián	Norberto Aurrecoechea
Rotterdam	San Sebastián	A. B. Verssak
Málaga	San Sebastián	José Lutenegui
La Guayra	San Sebastián	J. J. de Bilbao
Santander	San Sebastián	Angel Urtado
Nueva Orleans	San Sebastián	Juan Bta. Arana.
La Guayra	San Sebastián	Antonio Meaurio
La Guayra	San Sebastián	J. Bta. Manene
Rotterdam	San Sebastián	J. Bta. Anasagasti
La Habana	San Sebastián	J. Barrenechea
Mobila	San Sebastián	Crisando Sagarraga
Plymouth	San Sebastián	Thom. Woodgate
La Habana	San Sebastián	Ramón Anduiza
La Habana	San Sebastián	J. J. Unibaso
Nueva York	San Sebastián	J. Paúl Fuller
La Guayra	San Sebastián	J. J. Gómez Quintana
Bayona	San Sebastián	Ignacio Vicuña
Nueva Orleans	San Sebastián	Ram. Larrinaga
La Coruña	San Sebastián y Bilbao	J. Sustacha
La Habana	San Sebastián	J. J. Unibaso
Alerun (Nor.)	San Sebastián	J. M. Bengoechea
Nueva Orleans	San Sebastián	Lorenzo Juliá
La Habana	San Sebastián	Antonio Arocena
Cádiz	San Sebastián	J. Antonio Zobarán
Sevilla	San Sebastián	Mariano Iturain
La Habana	San Sebastián	Domingo Antonio Arano
La Habana	San Sebastián	Domingo de Leizaola
Cádiz	San Sebastián	Marcelino Laucirica
La Habana	San Sebastián	J. Vic. Amézaga
La Guayra	San Sebastián	J. Noms y Escapé
La Habana	San Sebastián	Martín de Arregui
La Habana	San Sebastián	José Barrenechea
La Habana	San Sebastián	Norberto Aurrecoechea
La Habana	San Sebastián	Domingo Ormaechea
La Habana	San Sebastián	Padre A. San Martín
La Guayra	San Sebastián	Francisco Vila

Protestas de la mar de las naos

	Nao	Nombre	Cargamento
25 >	Goleta	«Purís. Concepción»	Sal
20 >	Berg.-Gol.	«Aguila»	Azúcar, cera, campeche
20 >	Bergantín	«Jibaro»	—
20 >	Buque	«Julia»	—
8 febrero	Goleta	«Cometa»	Aguardiente, papel
8 >	Buque	«San José»	Tablas
21 enero	Bergantín	«Paco»	Algodón
20 >	»	«Jesús María»	—
12 >	Goleta	«San Antonio»	Graca, sardina
12 nov.	Quechemarín	«Luisa»	Aceite, garbanzos
10 >	Goleta	«Dolores»	—
8 >	Berg.-Gol.	«Joven Justita»	Bacalao
4 >	Bergantín	«Gauntlet»	Maíz
2 >	Goleta	«Aurrera»	Bacalao
17 octubre	—	«Resolución»	Cacao
3 >	Bergantín	«Estrella»	—
30 >	Goleta	«Iris»	Maíz
29 sep.	Berg.-Gol.	«Aguila»	Bacalao
28 >	Goleta	«Glamorgan»	Maíz
24 >	»	«Australian»	Maíz
23 >	»	«Hendrika Margartha»	Maíz
16 >	Berg.-Gol.	«Joven Mario»	Cacao
15 >	Goleta	«Queen»	Maíz
6 >	Quechemarín	«San Miguel»	—
22 >	Goleta	«Aurrera»	Bacalao
26 dic.	Buque	«Corzo»	Bacalao
25 >	Berg.-Gol.	«Leona»	—
16 >	Bergantín	«Faustina»	Azúcar y cacao
10 >	Berg.-Gol.	«Laureana Rita»	Azúcar
23 julio	Goleta	«Consuelo»	Cacao, añil
2 dic.	Berg.-Gol.	«Almirante»	—
30 nov.	Bergantín	«Luchana»	Cacao
21 >	—	«San Román»	—
22 agosto	Bergantín	«Firme»	Azúcar
16 >	—	«Juanita»	—
15 >	—	«Manuel»	Sal
15 >	—	«Tres Anitas»	Cacao, cueros, añil
14 >	Berg.-Gol.	«Alexander Moller»	Bacalao, tablas, alquitrán
2 enero	»	«Leona»	—

que llegan a San Sebastián

Procedencia	Destino	Capitán
Cádiz	San Sebastián	Antonio Galianas
La Habana	San Sebastián	J. M. de Bengoechea
Nueva Orleans	San Sebastián	J. Bta. Mendezona
Cádiz	San Sebastián	Domingo Zabala
Tarragona	Coruña y San Sebastián	Joaquín Neyra
Bayona	San Sebastián	José María Cappe
Nueva Orleans	San Sebastián	Manuel Arias
Liverpool	San Sebastián	Jerónimo Cortina
Bilbao	Bilbao y San Sebastián	Francisco Piñeiro
Sevilla	Coruña, Gijón y S. S.	Miguel A. Bengoechea
Liverpool	San Sebastián y Bilbao	Martín Elorriaga
Terranova	San Sebastián	Antonio Anzorandia
Plymouth	San Sebastián	Thomas Woodgate
Bergens	San Sebastián	Domingo Antonio Arrospé
Guayaquil	Cádiz y San Sebastián	Pedro Domenech
Liverpool	Bilbao y San Sebastián	Cayetano Rodríguez
Plymouth	Bilbao	William B. Gent
Havre	San Sebastián	J. M. de Bengoechea
Londres	San Sebastián	Thomas Lloyd
Londres	San Sebastián	Philip Pater
Londres	San Sebastián	G. R. G. Lein
La Guayra	S. S. y Santander	Sant. Isidro Goyenechea
Ipswich	San Sebastián	Janes Crosby
Santander	San Sebastián	Pedro Echeverría
Dromthein	San Sebastián	Dom. Antonio de Arrospé
Terranova	San Sebastián	Justo de Arana
Liverpool	San Sebastián	José A. Lavierna
La Habana	San Sebastián	Domingo Albóniga
La Habana	San Sebastián	Pascasio de Mendezona
La Guayra	S. S. y Santander	Sant. Ambrosio Ormaechea
Terranova	San Sebastián	Norberto Aurrecochea
Puerto Cabello	Coruña y San Sebastián	Domingo Hormaechea
Málaga	San Sebastián	Lorenzo de Arego
La Habana	San Sebastián	Santiago Matosi
Cádiz	Bilbao y San Sebastián	Gervasio Anduiza
Cádiz	San Sebastián	José de Lejarreta
La Guayra	Coruña y San Sebastián	Jaime Oliver
Dromthaim	San Sebastián	P. O.
Liverpool	San Sebastián	José Antonio Lavierna

Protestas de la mar de las naos

	Nao	Nombre	Cargamento
1857			
1 enero	Lancha	«María Luisa»	—
3 »	Bergantín	«Claro»	—
8 »	Corbeta	«Arbol de Guernica»	—
17 »	Bergantín	«Nuevo Carmencita»	—
21 »	Quechemarín	«Nuevo Tres Hnas.»	Cacao
23 »	—	«Loirse»	Carbón, harina
6 febrero	Bergantín	«Die Drei Enkel»	Maíz
12 »	Goleta	«Paquita»	—
12 marzo	»	«Stads Louis»	Maíz
22 »	Bergantín	«Enjenie»	Trigo, harina
24 »	»	«Tres de Mayo»	Algodón, trigo, maíz
29 »	Berg.-Gol.	«Angela»	Café, azúcar
12 »	Lanchón	«Correo de Bayona»	Cacao
1 abril	Bergantín	«Aguila»	Azúcar
2 »	Goleta	«Glycini de S. Vicent»	Habas, avena
9 »	»	«Trois Maries»	Maíz
8 »	Bergantín	«Conchita»	Cacao, cueros, añil
23 »	Lancha	«Correo de Bayona»	—
28 »	Buque	«Eclipse»	Trigo
1 mayo	Goleta	«Ora»	Trigo
2 »	Vapor	«Charles J. Mase»	Trigo
15 »	—	«María y Juana»	Azúcar
15 »	Bergantín	«Ederrena»	Azúcar
17 »	Buque	«Brunette»	Maíz
30 »	Goleta	«N.º S.ª del Ebro»	—
8 junio	Corbeta	«Esperanza»	—
9 »	Bergantín	«María»	—
9 »	»	«Firme»	Azúcar
10 »	Berg.-Gol.	«Angelita»	Bacalao
20 »	» »	«Aguila»	Bacalao
16 agosto	Bergantín	«Guadarteina»	Azúcar
9 sep.	Berg.-Gol.	«Aguila»	Bacalao
9 »	» »	«Santa Ana»	Bacalao, grasa
17 »	» »	«Wasipoo»	Harina
26 »	Vapor	«Vidasoa»	—
5 octubre	Bergantín	«María»	Bacalao
30 »	Berg.-Gol.	«Dolores»	Sal
1 dic.	» »	«Isabel Eleuteria»	Algodón
5 »	» »	«Genoveva»	Bacalao
21 »	Corbeta	«Fiel»	—

que llegan a San Sebastián

Procedencia	Destino	Capitán
Bayona	San Sebastián	Félix Ibaceta
La Habana	San Sebastián	Blas Benito de la Torre
La Habana	San Sebastián	Justo de Mazaurieta
La Habana	San Sebastián	Joaquín Goñi
Bayona	Bilbao	Matías de Cortazar
Burdeos	San Sebastián	Eugenio Bexniel
Liverpool	San Sebastián	Charles Witemberg
Gijón	San Sebastián	Ramón Gómez
Falmo Uht	San Sebastián	H. Ets
Amberes	San Sebastián	H. H. Scheper
Nueva Orleans	San Sebastián	Bartolomé Segui
Mayagüez	Bilbao y San Sebastián	Manuel Ansoleaga
Bayona	San Sebastián	Agustín Vicuña
La Habana	S. S. y Santander	José Rentería
Amberes	San Sebastián	Mr. Doeurre
La Habana	San Sebastián	Mr. Dominique Mayon
La Guayra	S. S. y Santander	Nemesio Travieso
Bayona	San Sebastián	Agustín Vicuña
Lysin	San Sebastián	John Blackburu
Lysin	San Sebastián	John Corlesein
Dantzick	San Sebastián	J. D. Meseck
La Habana	San Sebastián	José María Ugarte
La Habana	San Sebastián	Antonio Arocena
Aleandría	San Sebastián	Felipe Heddon
La Guayra	S. S. y Santander	J. María Ibarraran
La Habana	San Sebastián	Juan Bta. Bercos
La Habana	San Sebastián	Antonio Artolazaga
—	S. S. y Santander	Santiago Matossi
Halerun	San Sebastián	Antonio Bengoechea
Halerun	San Sebastián	José M. Bengoechea
La Habana	Vigo y San Sebastián	Fernando M. González
Terranova	San Sebastián	José María Bengoechea
Terranova	Bilbao y San Sebastián	José Antonio Basterrechea
Nueva York	San Sebastián	Henry N. Carver
Bayona	S. S., Bilbao y Santander	Claudio Piñaga
Terranova	San Sebastián	Antonio de Artolozaga
Cádiz	San Sebastián	Pedro Antonio Bengoechea
Nueva Orleans	San Sebastián	José Andrés de Galdiz
Terranova	San Sebastián	Pedro de Icaza y Villabaso
Nueva Orleans	San Sebastián	Alejandro Briñas