

5

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

HUXLEY [BARKHAM], Selma; BARKHAM, Michael M.: “Una nota acerca de cinco pecios vascos documentados del siglo XVI en puertos del sur de Labrador / A Note on Five Documented 16th-Century Basque Shipwrecks in Harbours of Southern Labrador”, ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 5, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2006, pp. 771-776.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL
Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Una nota acerca de cinco pecios vascos documentados del siglo XVI en puertos del sur de Labrador / A Note on Five Documented 16th-Century Basque Shipwrecks in Harbours of Southern Labrador

Selma Huxley [Barkham], Michael M. Barkham*

Han transcurrido tres décadas desde que escribí un artículo con el título “The Identification of Labrador Ports in Spanish 16th-Century Documents” (“La identificación de puertos de Labrador en documentos españoles del siglo XVI”), publicado dos años después en *The Canadian Cartographer*, 14 (1977), 1-9. Este artículo identificaba los nombres modernos y la situación geográfica de varios puertos balleneros vascos del siglo XVI en Terra Nova, los cuales había encontrado mencionados frecuentemente en documentos en archivos vascos y españoles. Estos puertos fueron el centro de una gran industria ballenera vasca en el Estrecho de Belle Isle en el Quinientos. En 1977 organicé una expedición con la ayuda de una subvención de la Real Sociedad Geográfica de Canadá para explorar la costa del sur de Labrador entre Blanc-Sablon y Chateau Bay, cuyo objetivo era identificar los puertos balleneros *in situ* y descubrir restos de la ocupación vasca. La expedición fue un éxito rotundo, confirmando así los resultados de mis investigaciones en archivos europeos.

Antes de esta expedición, yo había proporcionado a Robert Grenier de Parks Canada información detallada acerca de naos o barcos balleneros vascos del siglo XVI hundidos en puertos específicos del sur de Labrador, entre éstos el *San Juan* de El Pasaje de Fuenterrabía (ahora Pasai Donibane) que encalló en el antiguo puerto de Buttes (ahora Red Bay) durante una tormenta violenta a finales del otoño de 1565. Es posible que sea éste el barco que arqueólogos de Parks Canada excavaron a lo largo de muchos años tras su localización en septiembre de 1978, una réplica del cual posiblemente sea construido en un futuro cercano en su puerto de origen en la costa vasca. Dado el interés creciente en la construcción naval y pecios vascos del siglo XVI, éste parece ser un momento apropiado para recordar a los lectores la existencia de cinco pecios vascos documentados del Quinientos, entre ellos el del *San Juan*, en puertos de la costa sur de Labrador, aunque en los últimos 30 años he dado a conocer información acerca de estos naufragios en varias publicaciones.

Durante los últimos 400 años la mayoría de estos puertos balleneros vascos del siglo XVI en Labrador habían sufrido varios cambios de nombre. Por ejemplo, el topónimo encontrado originalmente en la documentación como Les Buttes se había transformado en versiones de Buetes, o Buitres, o Boytus, hasta el siglo XVIII cuando este puerto gradualmente llegó a ser conocido como Baye Rouge o Red Bay. Mientras tanto, la pequeña bahía a poca distancia al oeste de Red Bay que originalmente había sido conocido como Port de Ballenne o Puerto Breton y más tarde como Ance aux Esquimaux, hoy en día lleva el nombre de Carrol Cove. Y hay otros muchos ejemplos similares en esta costa. Sin embargo, a pesar de los cambios de nombre, fue relativamente fácil identificar cuales de los puertos modernos en la costa de Labrador coincidían con los puertos mencionados por el piloto vasco-continental Martin de Hoyarsabal en su libro y derrotero *Les voyages aventureux du capitaine Martin de Hoyarsabal* (1579), publicado según la portada en Bordeaux aunque ahora parece que de hecho fue publicado en La Rochelle. A pesar de que habían transcurrido 400 años desde que Hoyarsabal escribió su descripción de la costa norte del Estrecho de Belle Isle, sus instrucciones de navegación seguían siendo perfectamente adecuadas.

* El uso de la primera persona singular en este texto se refiere a Selma Huxley. La traducción del texto del inglés al español ha sido realizada por Oriana Barkham / The use of the first person singular in the text refers to the first author listed.

En cada uno de los puertos vascos de Labrador que exploramos en 1977, encontramos trozos de teja vasca y otros restos directamente relacionados con la actividad ballenera que había tenido lugar en aquellos puertos, tal como lo esperábamos dada la información encontrada en documentos. Por ejemplo, en Schooner Cove un arpón sobresalía de debajo de una ribera erosionada, mientras que varios pedazos de barba de ballena todavía yacían pegados a una roca en Red Bay no lejos de una zona en la isla de Saddle donde aún se podían ver restos quemados y donde obviamente alguna vez había existido hornos vascos para derretir la grasa de ballena. Cuando llegamos a Red Bay por primera vez, hablamos con gente del pueblo quienes todavía extraían de la tierra lo que parecía ser carbón vegetal para uso en sus propias cocinas. Aún quedaba mucho, pero los vecinos se empezaron a preocupar cuando les dijimos que el 'carbón vegetal' databa de hace cuatro siglos y definitivamente podía ser considerado como resto arqueológico. Hasta ese momento nadie en Red Bay sabía que vivía en un antiguo puerto vasco.

Muchas temporadas de excavaciones arqueológicas, tanto en tierra como bajo el agua, siguieron a nuestra expedición de 1977 y los beneficios que han surgido de ese primer esfuerzo son simplemente extraordinarios. Hoy en día no solamente hay una buena carretera a Red Bay, sino que ese pequeño pueblo es ahora un Sitio Histórico Nacional con un museo excelente, los restos de varias naos vascas en el fondo del abra y unos 10.000 visitantes cada año. Para muchos habitantes de Red Bay, algunos de los cuales trabajan como guías y empleados en varias partes del Sitio, nuevos documentos o hallazgos arqueológicos que permiten una más amplia comprensión de la historia del área son un reto constante. A menudo hay aspectos nuevos del desarrollo del sitio que muestran a todos que la situación definitivamente no es estática, y que siempre se puede aprender más. Por ejemplo, en el verano de 2004 la excitación fue evidente cuando maderos de otro barco ballenero hundido del siglo XVI fueron descubiertos por la hélice turbulenta de un barco crucero que visitaba el puerto. Nadie se esperaba que un barco desconocido yaciera enterrado debajo del sedimento cerca del muelle de Parks Canada, en una zona donde barcos modernos habían fondeado con frecuencia. Sin embargo, si se considera que a lo largo de un período de por lo menos tres décadas a mediados del siglo XVI nueve o diez grandes naos balleneras vascas estuvieron ancladas frecuentemente en Red Bay, durante los meses de verano y otoño, no habría sido sorprendente si en algún momento en los últimos 30 años, dos, tres o más grandes pecios, aparte del que se cree puede ser el *San Juan*, hubiesen sido localizados en este puerto. Hasta ahora un total de cuatro pecios (además de varias pequeñas embarcaciones) han sido encontrados, todos aparentemente galeones balleneros vascos del Quinientos. No obstante, debemos enfatizar que hasta el momento sólo hay documentación para otro barco ballenero del siglo XVI hundido en Red Bay aparte del *San Juan*, y esa es la documentación para la *Madalena de Burdeos* o *Magdeleine de Bordeaux*.

Los documentos relativos al naufragio del *San Juan* de Ramos de Arrieta, probablemente de porte de unos 250 a 300 toneles, hacia finales de 1565, indican claramente que rompió sus amarras durante un temporal y fue llevado hacia la costa donde encalló sin esperanzas de ser recuperado. Su tripulación había acabado la mayor parte de su pesca, si no es que toda, y estaba cargada de unas 900 a 1000 barricas de grasa de ballena. No hubo ahogados y la tripulación pudo rescatar gran parte de sus efectos personales tanto como de la jarcia, velas, cables y víveres, que se llevaron a su tierra a bordo de una o más naos balleneras. Una buena parte de la carga fue recuperada sobre todo o solamente en 1566.

La *Magdeleine de Bordeaux*, de 250 toneles, si no fue construida en un puerto vasco-continental, puede haber sido construida en la región de Bordeaux como su nombre lo sugiere. Cualquiera que sea el caso, pertenecía al vasco-continental Sanchou de Burgaronne de Biarritz y fue armada para un viaje ballenero a Red Bay en 1574 en parte por un vasco-peninsular, Martin de Echebarri (o Decheverry) de San Sebastián, y aparentemente también por Sebastián de La Bastida vecino de la misma ciudad. Documentos relativos a la *Magdeleine* revelan que fue perdida a finales de 1574 o en 1575 debido a la formación de hielo en el mar. Indican que fue atrapada en el hielo y abandonada parcialmente cargada con 450 barricas, cuando las aguas del puerto se congelaron a finales del otoño o principios del invierno, como lo fueron otros balleneros durante esa década. El maestre de la nao, Burgaronne, y parte o toda la tripulación regresaron a Europa a bordo de otros navíos. La nao se perdió ya sea en el invierno, quizás debido a la presión del hielo contra su casco, o en la primavera o verano siguiente de 1575. Según un documento francés encontrado por Laurier Turgeon, parte de la carga y otros efectos a bordo de la *Magdeleine* fueron recuperados en ese momento por un marino vasco-continental. Según un documento español encontrado por Selma Huxley, el vasco-peninsular La Bastida puede haber recobrado objetos también porque en la primavera de 1575 fue a Labrador, como capitán y armador de un galeón ballenero de San Sebastián, preparado para res-



catar el armazón y las valiosas barricas de grasa de ballena al parecer de la misma nao. Puede que sea éste barco *Magdeleine* el que arqueólogos de Parks Canada excavaron completamente en el abra de Red Bay después de 1978.

Sabemos que otras dos naos balleneras vascas naufragaron en Chateau Bay/Henley Harbour: la *Madalena* perteneciente a Jacobe de Ybaseta de Mutriku y la *María* perteneciente a Joanes de Portu de San Sebastián, armador junto con Miguel de Beroiz de la igualmente desafortunada *San Juan*. La *Madalena* se perdió “en el puerto de Chateo” en agosto de 1565, hacia el principio de su estancia en Labrador, lo que demuestra que en el Estrecho de Belle Isle los barcos corrían peligro en cualquier época del año que estuvieran allí. No conocemos las circunstancias del hundimiento de este barco, sin embargo puede que las condiciones meteorológicas fueran severas ya que parece ser que al menos varios tripulantes se ahogaron en esta tragedia. Uno de ellos fue el capitán, hijo del dueño de la nao, recientemente casado con una de las más ricas herederas de Mutriku. El 20 de abril de 1566 su padre otorgó una carta de poder para reclamar una gran cantidad de dinero por el cuál había asegurado su barco y la armazón en Burgos. Esto hubiera sido bastante capital para que Jacobe pudiera construir otro barco, pero nunca hubiera compensado la pérdida de su hijo. Cinco días después dio otra carta de poder a Domingo de Galdona, también vecino de Mutriku, que partía para Labrador como maestre de la *Concepción*, para recuperar lo que encontrara perteneciente al pecio, ya sea del barco mismo o de cualquier persona que hubiera recobrado objetos de éste. No sabemos lo que consiguió Galdona a este respecto y, de hecho, debido a otros eventos él y el capitán de la nao, Yñigo de Ybartola de Deba, no pudieron regresar ni con todos sus propios pertrechos y cargamento. Tarde en el otoño de aquel año la *Concepción* por poco sufrió un desastre ella misma cuando casi quedó atrapada en el hielo en Chateau Bay. Para poder hacerse camino entre el hielo y escapar, la tripulación se vio obligada a abandonar, entre otras cosas, más de 200 barricas, que habían sido armadas listas para llenar de grasa de ballena, y a cortar y dejar atrás un ancla y varios cables.

La *María* de Joanes de Portu se perdió “en la vanguardia del puerto de Chateo” en diciembre de 1572, cuando durante otra fuerte tempestad labradoreña rompió sus amarras o, según otro testigo, “se abrió e hizo dos pedaços o partes”. El galeón se hundió con todo los pertrechos y barricas de grasa de ballena que tenía a bordo, salvo al parecer cuatro calderas y dos arponeras que fueron traídas de regreso en la nao *San Miguel*, capitaneada por Felipe de Ynurrica de Zarautz. Por lo menos parte de los tripulantes fueron rescatados ya que varios de ellos fueron testigos en un pleito que resultó del naufragio. Ese diciembre había otros barcos balleneros en Chateau Bay/Henley Harbour y puertos cercanos y los sobrevivientes hubieran podido regresar en uno o más de ellos.

El quinto ballenero vasco del siglo XVI que sabemos naufragó en la costa sur de Labrador pertenecía a Domingo de Mendaro de El Pasaje, siendo el capitán-armador Martin de Verastegui de San Sebastián. Según testigos, parece que en 1563 encalló “en la punta de la entrada” al puerto de Los Hornos (ahora un fondeadero en la vecindad de las islas de Lily y Nelly en el lado este de la bahía de Pinware) viniendo de otro puerto, en parte cargada. Bajo las órdenes del capitán, la tripulación y hombres de otros barcos rescataron lo que pudieron de los víveres, barricas de grasa y otros objetos. La mayoría de lo recuperado volvió a Europa a bordo del barco de un vasco-continental, Sançin de Hugalde de Saint-Jean-de-Luz.

Durante las décadas de mediados del siglo XVI las ganancias de las expediciones balleneras vascas a Labrador fueron considerables. Fueron estas ganancias las que alentaban y permitían a los empresarios como Joanes de Portu, Miguel de Beroiz y Sebastián de La Bastida, quienes todos perdieron naos suyas o que habían armado para Labrador, seguir adelante a pesar de tales reveses y emprender de nuevo otras expediciones similares. Con algunos rezos de más al Santo Cristo de Lezo, o a la Virgen de Itziar, o a la Virgen de Arantzazu las tripulaciones embarcaban para Terra Nova una y otra vez.

* * *

Three decades have now elapsed since I wrote an article entitled “The Identification of Labrador Ports in Spanish 16th-Century Documents”, published two years later in *The Canadian Cartographer*, 14 (1977), 1-9. This article identified the modern names and locations of several 16th-century Basque whaling ports in Terra Nova I had found frequently mentioned in manuscript records in Spanish and Basque archives. These ports were the centre of the great Basque whaling industry in the Strait of Belle Isle in the 1500s. In 1977, I organised an expedition with the help of a grant from

the Royal Canadian Geographical Society to follow along the coast of southern Labrador from Blanc-Sablon to Chateau Bay, the aim of which was to identify the whaling ports *in situ* and discover evidence of Basque occupation. Much to our satisfaction we were able to do so, confirming the results of the archival research in Europe.

Prior to then, I had provided Robert Grenier of Parks Canada with detailed information regarding 16th-century Basque whaling ships sunk in specific harbours of southern Labrador, including the *San Juan* of El Pasaje de Fuenterrabia (now Pasai Donibane) that went aground in the old port of Buttes (now Red Bay) during a violent late fall storm in 1565. It is perhaps this ship which Parks Canada archaeologists spent many years excavating after it was located in September 1978, a replica of which may well be built in the near future in its home port on the Basque coast. Given the growing interest in 16th-century Basque shipbuilding and shipwrecks, this would seem to be a suitable moment to briefly remind readers of the existence of five documented Basque shipwrecks from the 1500s, among them that of the *San Juan*, in harbours of the south coast of Labrador, although over the past thirty years I have made known some information about these wrecks in a number of publications.

Over the course of 400 years the majority of these 16th-century Basque whaling ports in Labrador had suffered several name changes. The toponym, for instance, originally found as Les Buttes had become known as versions of either Buetes, or Buitres or Boytus, up until the 18th century when that harbour gradually became Baye Rouge or Red Bay. Meanwhile, the small harbour just to the west of Red Bay which had originally been known as Port de Ballenne or Puerto Breton and later as Ance aux Esquimaux, had finally become Carrol Cove; and there were many other similar examples further along the coast. However, in spite of the name changes, it was relatively easy to identify which of the modern harbours on the Labrador coast coincided with the harbours mentioned by the French Basque pilot Martin de Hoyarsabal in his book of sailing directions *Les voyages aventureux du capitaine Martin de Hoyarsabal* (1579), published according to the title page in Bordeaux although it now appears it was in fact published in La Rochelle. Even though 400 years had gone by since Hoyarsabal had written his description of the northern coast of the Strait of Belle Isle, his sailing directions were still perfectly adequate.

In each of the Basque ports of Labrador that we explored in 1977 we found scatterings of broken red Basque tile and other artifacts along parts of the shore as we expected to find from the documents, which linked us directly to the whaling activities that had taken place in those ports. For instance, in Schooner Cove a harpoon was sticking out from under an overhanging eroded bank, while several strands of baleen were still clinging to a rock in Red Bay not far from an area on Saddle Island where burnt remains were still visible and where there had obviously once been Basque "ovens" for rendering whale blubber. When we first arrived in Red Bay, we talked to some local people who were still digging out what looked like charcoal for use in their own stoves. There was still plenty left, but the diggers began to look a bit worried when we told them that the 'charcoal' dated from four centuries ago and could definitely be considered as archaeological remains. Up to that point nobody in Red Bay knew they were living in a Basque port.

Many seasons of archaeological excavations both on land and underwater followed our 1977 expedition and the benefits which have blossomed out of that first effort are quite extraordinary. There is now not only a good road to Red Bay, but that little town has become a National Historic Site with an excellent museum, the remnants of several Basque vessels lying in the harbour and an approximate number of 10,000 visitors every year. For many inhabitants of Red Bay, some of whom work as guides or other staff in various parts of the Site, new documents or archaeological finds that provide a growth in understanding of the history of the area are a constant challenge. There are often new aspects to the development of the site which show everyone that the situation is definitely not static, there is always more to learn. For example, in the summer of 2004 there was evident excitement when the turbulent motors of a visiting cruise ship accidentally brought divers into contact with the timbers of another sunken 16th-century whaling vessel. No one was expecting an unknown ship to be lying deep in silt close to the Parks Canada wharf, in an area where modern ships had frequently been moored. However, if we consider the fact that over a period of at least three decades in the middle of the 16th century, nine or ten large Basque whaling ships were often anchored in Red Bay, during the summer and autumn months, it would hardly have been surprising if at some point during the last thirty years two, three or more large sunken wrecks, apart from what is thought to be the *San Juan*, had been located in the harbour. So far a total of four shipwrecks (besides several small boats) have been found, all apparently 16th-century Basque whaling galleons. It



must, nevertheless, be stressed that there is, up to now, only documentation for one other sunken 16th-century whaling ship in Red Bay apart from the *San Juan*, and that is the documentation for the *Madalena de Burdeos* or *Magdeleine de Bordeaux*.

The documents relating to the wreck of Ramos de Arrieta's *San Juan*, probably of around 250 to 300 tons, in late 1565 indicate clearly that she broke her moorings during a "tempestuous gale" and was blown against the shore and irrecoverably grounded. She had completed the major part or all of her fishery and had around 900 to 1,000 hogsheads or barrels of whale oil on board. No one was drowned and the crew were able to salvage much of their personal belongings as well as of the rigging, sails, cables and supplies, which they took home aboard one or more other whaling ships. A good part of the cargo was recovered mostly or only in 1566.

The *Magdeleine de Bordeaux*, of 250 tons, if not built in a French Basque port may have been built in the Bordeaux region as her name suggests. Whichever the case, she was owned by a French Basque, Sanchou de Burgaronne of Biarritz, and fitted out for a 1574 whaling venture to Red Bay partly by a Spanish Basque, Martin de Echebarri (or Decheverry) of San Sebastián, and apparently also by Sebastián de La Bastida from the same port-city. Documents regarding the *Magdeleine* reveal that she was lost in late 1574 or in 1575 as a result of ice conditions. They indicate that she was trapped in the ice and abandoned partly loaded with 450 hogsheads, as the harbour waters froze in the late fall or early winter, like other whaling ships were that decade. The ship's master, Burgaronne, and part or all of the crew sailed back to Europe in other ships. The vessel was wrecked either in the winter, perhaps with her hull holed by the crush of the ice, or in the following spring or summer of 1575. According to a French document found by Laurier Turgeon, some of the cargo and other effects aboard the *Magdeleine* were recovered at that point by a French Basque mariner. According to a Spanish document found by Selma Huxley, the Spanish Basque La Bastida may also have removed items for in the spring of 1575 he left for Labrador, as captain and outfitter of a whaling galleon from San Sebastián, prepared to salvage the outfitting and valuable barrels of whale oil it seems from the same ship. This *Magdeleine* may be the ship that Parks Canada archaeologists fully excavated in Red Bay harbour after 1978.

Two other Basque whaling ships are known to have sunk in Chateau Bay/Henley Harbour: the *Madalena* owned by Jacobe de Ybaseta of Mutriku and the *María* owned by Joanes de Portu of San Sebastián, outfitter along with Miguel de Beroiz of the equally unfortunate *San Juan*. The *Madalena* was lost "in the port of Chateo" in August 1565 early in her stay in Labrador, showing that ships in the Strait of Belle Isle were at risk at any time of the year they were there. The circumstances of the shipwreck are unknown, however the weather conditions may have been severe as at least a number of crew members appear to have drowned during the incident. One was the captain, the owner's son, recently married to one of the wealthiest heiresses of Mutriku. On 20 April 1566, his father issued a power of attorney for the claiming of a considerable amount of money he had insured in Burgos on both the ship and its outfitting. That would have been sufficient equity for Jacobe to build another ship, but no amount of money would have compensated for the loss of his son. Five days later, he gave another power of attorney to Domingo de Galdona, also of Mutriku, who was departing for Labrador as master of the *Concepción*, to recover anything belonging to the wreck, either from the ship itself or from anyone who might have retrieved objects from her. We do not know what Galdona achieved in this respect and, in fact, as a result of events he and the ship's captain, Yñigo de Ybartola of Deba, were unable to return with all of their own equipment and cargo. Late that fall the *Concepción* came close to disaster herself when she was almost caught in ice in Chateau Bay. In order to break their way through the ice and escape, the crew were forced to abandon, among other things, over 200 hogsheads that had been assembled ready to be filled with whale oil and cut and leave behind an anchor and several cables.

Portu's *María* was lost "in the vanguard of the port of Chateo" in December 1572 when, during another fierce Labrador storm, she broke her moorings or, according to another eyewitness, "she opened up into two pieces or parts". The galleon went down with all the equipment and barrels of whale oil she had on board, except apparently for four cauldrons and two harpoon lines that were brought back in the *San Miguel*, captained by Felipe de Ynurrica of Zarautz. At least part of the crew was saved as several of them were witnesses in a lawsuit that ensued as a result of the ship's wreck. That December there were other whaling ships in Chateau Bay/Henley Harbour and nearby ports and survivors would have been able to return on one or more of them.

The fifth known 16th-century Basque whaling ship lost on the south coast of Labrador was that of Domingo de Mendaro of El Pasaje, the captain-outfitter being Martin de Verastegui of San Sebastián. According to witnesses, apparently in 1563 she went aground or became stranded "on the point of the entrance" to the port of Los Hornos (now an anchorage in the vicinity of Lily and Nelly Islands at the eastern end of Pinware Bay) coming from another port partly loaded. Under the captain's orders, the crew and men from other ships rescued off her what victuals, barrels of whale oil and diverse items they could, much of which was taken to Europe aboard the ship of a French Basque, Sançin de Hugalde of Saint-Jean-de-Luz.

Throughout the middle decades of the 16th century profits on Labrador whaling expeditions were considerable. It was these returns which encouraged and enabled entrepreneurs like Joanes de Portu, Miguel de Beroiz and Sebastián de La Bastida, who all lost ships they owned or fitted out for Labrador, to rise above such setbacks and determinedly embark on another such venture. With some extra prayers to the Holy Crucifix of Lezo, or the Virgin of Itziar, or the Virgin of Arantzazu crews sailed off to Terra Nova again and again and again.