

# ¿Es el galeón San Juan de Pasaia el que se encontró en Red Bay (Labrador) en 1978?

DANIEL ZULAIKA

Euskal Itsas Museoa - Museo Marítimo Vasco.  
Donostia.

## Resumen:

*Desde el hallazgo en 1978 de un galeón hundido en las aguas de Red Bay (Labrador), que se denominó 24M, se ha debatido si dichos restos corresponden al San Juan de Pasaia que naufragó en aquel lugar en otoño de 1565. Con la información disponible en la actualidad, proveniente tanto de hallazgos arqueológicos como de documentación histórica, se realiza una aproximación al estado de la cuestión. Se concluye que, si bien no podemos afirmarlo con total seguridad, hay muchos indicios que apuntan a que el pecio 24M correspondería al pasaitarra San Juan.*

*Palabras clave: Galeón San Juan. Ballenero San Juan. Red Bay (Canada). Butus. Selma Huxley. Pasaia.*

## Laburpena:

*1978an Red Bayko (Labrador) uretan hondoratutako galeoi bat aurkitu zenetik (24M izena hartu zuen), hondakin horiek 1565eko udazkenean leku hartan hondoratu zen Pasaiaiko Donienarenak ote diren eztabaidatu da. Gaur egun eskura dagoen informazioa aurkikuntza arkeologikoetatik eta dokumentazio historikotik dator, eta, horri esker, gaiaren egoerari buruzko hurbilketa bat egiten da. Ondorioztatzen da, ziurtasun osoz baieztatu ezin dugun arren, 24M itsason-tzia San Juan pasaitarrari dagokiola adierazten duten zantzu asko daudela.*

*Gako-hitzak: San Juan Galeoia. San Juan baleontzia. Red Bay (Kanada). Butus. Selma Huxley. Pasaia.*

*Abstract:*

*Since the discovery in 1978 of the wreck of a galleon in Red Bay (Labrador), named 24M, experts have been debating whether or not it is the San Juan from Pasaia, which sunk in that area in the autumn of 1565. Based on the information currently available from both archaeological findings and historic documents, the present study aims to explore the current state of the question. It concludes that, although we cannot affirm with one hundred percent certainty, there is much evidence to suggest that the wreck 24M is indeed the San Juan out of Pasaia.*

*Key words: San Juan galleon. San Juan whaling ship. Red Bay (Canada). Butus. Selma Huxley. Pasaia.*

## 1. Introducción

El 4 de septiembre de 1978, Bruce Bennet, un arqueólogo submarinista de Parks Canada, la Agencia canadiense responsable del patrimonio natural y cultural del país, encontraba los restos de un navío hundido en Red Bay (Labrador)<sup>1</sup>. Ello había sido posible gracias a la valiosa y precisa información proporcionada en octubre de 1974 por la historiadora Selma Huxley a Robert Grenier, responsable de arqueología submarina de Parks Canada<sup>2</sup>. Entre 1978 y 1985, esta Agencia realizó un exhaustivo trabajo, recuperándose más de 3.000 piezas, entre las que se encontraban barricas, maderas del propio barco y otros objetos del galeón<sup>3</sup>. Tras su análisis, la mayoría de los restos se volvió a enterrar en el mismo lugar, siendo publicados los hallazgos y el proceso de investigación arqueológica llevado a cabo en una extensa obra de cinco volúmenes<sup>4</sup>.

---

(1) GRENIER, Robert. *The discovery of 16<sup>th</sup>-Century Basque Whaling Ships in Labrador*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay. Basque Shipbuilding and Whaling in the 16th Century*, Ottawa: Parks Canada, 2007, I, p. 8.

(2) HUXLEY, Selma y 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”. En *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5 (2006), 771; GRENIER, R., Op. cit. I, p. 2.

(3) En el artículo utilizaremos indistintamente las denominaciones de nao y galeón.

(4) GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay. Basque Shipbuilding and Whaling in the 16th Century*, vol. 1-5. Ottawa: Parks Canada, 2007.



Fig. 1. *Listos para el regreso de Terranova*. Imagen que recrea el San Juan, poco antes de hundirse, cargado de barricas de aceite de ballena y a punto de partir hacia Pasaia<sup>5</sup>.

Al pecio se le asignó el número 24M y posteriormente se han encontrado restos de tres balleneros más, que se denominaron 27M, 29M y 72M. Además, se halló un navío más pequeño, auxiliar, el 28M, y varias chalupas.

Desde los primeros momentos, los historiadores y arqueólogos apuntaron la posibilidad de que el 24M pudiera corresponder al galeón San Juan de Pasaia. Este ballenero se hundió en 1565 a consecuencia de una violenta tormenta en Red Bay, puerto que en aquella época los pescadores vascos denominaban Butus<sup>6</sup>.

El objetivo del presente artículo es realizar, casi cinco décadas después del descubrimiento del 24M, una puesta al día sobre la cuestión de si estos restos corresponden o no al San Juan. Para ello nos basaremos fundamentalmente en dos tipos de fuentes: la documentación histórica y los hallazgos arqueológicos.

---

(5) BAPTISTA, Fernando G. “De caza con los balleneros vascos”. *National Geographic* 43, n.º 2, agosto 2018, 46-47. Ilustración cedida sin ánimo de lucro por National Geographic.

(6) También llamado Butes, Buetes, Buytres o Butres.

## 2. Documentación histórica

La extraordinaria investigación sobre los balleneros vascos en Terranova y Labrador llevada a cabo por Selma Huxley en los archivos de Oñati, Valladolid y Burgos, entre otros, mostró la existencia de documentos en los que se describía el naufragio del San Juan. El navío era propiedad de Ramos de Arrieta, vecino del *Pasaje de Fuenterrabia* (actual Pasai Doibane), y había sido equipado para una expedición de caza de cetáceos en Labrador con el fin de obtener aceite de ballena. La nao partió en la primavera de 1565, llegando unas pocas semanas después a su destino. Hacia el fin del otoño, disponiéndose a regresar, una violenta tempestad arrojó el galeón contra la costa, hundiéndolo.

Los documentos encontrados por Huxley en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid constituyen una de las piezas fundamentales sobre el naufragio y son los que va a ser descritos en primer lugar. Esta información se complementa con otra procedente del Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa (GPAH-AHPG). Existen documentos en el Archivo General de Simancas (AGS) sobre una nao llamada San Juan, propiedad de Ramos de Arrieta. Veremos también la información existente sobre dos viajes organizados por Arrieta a Terranova en aquellos años y finalizaremos con informes sobre otra nao que se hundió en Red Bay nueve años después del naufragio del San Juan, la Magdeleine de Burdeos.

### 2.1. Los testimonios de los protagonistas

Las declaraciones de Joanes de Portu, armador, y de Domingo de Echaniz, arponero de Orio, fueron realizadas diez años después del naufragio. Por su interés, reproducimos la transcripción de Huxley del relato de Portu:

- Testigo: el mencionado Joanes de Portu, “capitán hordinario” de Su Majestad y vecino de la mencionada ciudad de San Sebastián... a la sexta pregunta respondió que hace unos 10 años, más o menos, que él cree que fue en el año 65, este testigo y Miguel de Beroiz, comerciante y vecino de la mencionada ciudad de San Sebastián, compartieron la mitad cada uno en el equipamiento de un barco perteneciente a Ramos de Arrieta, llamado Borda, para la mencionada pesca de ballenas en Tierranueva,
- que habiendo completado la mayor parte de la pesca en la mencionada Tierranueva en el puerto llamado Buytres, con alrededor de 900 a 1.000 barriles, más o menos, a bordo del mencionado barco, y habiendo



sufrido una tempestad violenta, fue llevado por la costa donde quedó varado con todos los barriles,

—este testigo y el mencionado Ramos de Arrieta, quien había sido capitán de ella, habiendo retirado de dicho barco las velas y algunos cables y provisiones de pan, sidra y vino, regresaron con estas cosas y la mayor parte de la tripulación a España en el barco de Juan de Montellano, vecino de Portugalete, que este testigo y el mencionado Miguel de Beroiz habían equipado con este testigo como capitán,

—al año siguiente, este testigo volvió con otro barco a la mencionada Tierranueva, a la mencionada pesca de ballenas, al mismo puerto de Buytres, donde encontró el mencionado barco encallado en la costa con los barriles de aceite de ballena, y este testigo quitó los barriles de aceite de ballena que pudo sacar del mencionado barco y se adueñó de ellos como armador y los envió a España y a Francia dirigidos al mencionado Miguel de Beroiz, su socio,

—a algunos de los marineros que habían estado en el barco perdido y estaban nuevamente presentes al año siguiente allí en la mencionada Tierranueva, les entregó parte de los mencionados barriles con un cálculo justo, y después de regresar a España, a partir del aceite de ballena que se había traído de vuelta y del beneficio neto después de que los gastos hubieran sido pagados, él repartió y entregó a los marineros lo que les correspondía,

—la ropa y el equipo marino de los marineros fueron retirados por ellos mismos con el bote del barco mencionado y con el bote del barco de este testigo y los llevaron al barco de este testigo y a otros barcos en los que regresaron...<sup>7</sup>.

De la declaración del arponero Domingo de Echaniz, destacamos lo siguiente.

—Testigo: el mencionado Domingo de Echaniz, vecino de la mencionada ciudad de Orio... a la sexta pregunta respondió que hace unos 10 años este testigo fue a la pesca de ballenas en la mencionada Tierranueva, al

---

(7) Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCHV), PL CIVILES, ZARANDONA Y WALLS (F), CAJA 160,1, fol.30r-30v (pieza f). Transcrito por: HUXLEY, Selma. *Documentary Evidence for Basque Whaling Ships in the Strait of Belle Isle*. En STORY, George Morley. *Early European Settlement and Exploitation in Atlantic Canada*. St. John's: Memorial University of Newfoundland, 1982, p. 73.

puerto que llaman Butus, en un barco perteneciente a Ramos de Arrieta, con el mismo Ramos como capitán y comandante,

—que después de completar la pesca de ballenas y estar listos para regresar a España, se les presentó en el mencionado puerto una tempestad que, después de que se rompieran los amarres de proa, hizo que el barco girara y lo empujó a la costa, de modo que con toda la carga de aceite de ballena que tenía a bordo, una cantidad de mil barriles, lo dejaron en la mencionada Tierranueva,

—el mencionado capitán, Ramos de Arrieta, habiendo recogido todo el aparejo, velas, cables y provisiones que pudo quitar con su tripulación, y todo lo que quitaron, el mencionado Ramos de Arrieta lo llevó de vuelta a España en el barco de Joanes de Portu [que se encontraba en Butus] y se decía que era propietario de parte del equipamiento del mencionado barco; y la ropa y el equipo marino de sus marineros cada hombre lo retiró por sí mismo, al igual que este testigo...<sup>8</sup>.

En el Archivo de Protocolos de Oñati, Huxley encontró un poder de fecha de 8 de junio de 1566 —al año siguiente del naufragio—, otorgado por Simón y Domingo de Echaniz a favor de Domingo de Hoa, escribano de Orio, para que pudiera recibir de Juanes de Portu, vecino de San Sebastián, las grasas de ballena que les correspondían por haber ejercido como arponeros con sus chalupas en la nao San Juan, que se hundió en el puerto de Buetes en Terranova. La nao era propiedad de Ramos de Borda y Portu iba a traer el cargamento que había recuperado de la nao<sup>9</sup>.

En el Archivo de Oñati hay otros documentos que abundan en diferentes aspectos del viaje. Uno de ellos es el poder otorgado el 27 de septiembre de 1566, en Mutriku, por Pascual de Mizquía, Juan de Urbina y María de Gotiniz, hermana y heredera de Aparicio de Gotiniz, vecinos de Mutriku. El poder era a favor de Domingo de Hoa, vecino de Orio, para cobrar de Ramos de Arrieta y Juanes de Portu, vecinos de San Sebastián, los mareajes y soldadas que se les debían por haber sido marineros en la nao de Ramos, cuando fue a Terranova, a cazar ballenas en 1565. En nombre de Urbina actuaba su mujer, María de Doztua. Se indicaba que la nao, cuyo capitán era Ramos, se había

---

(8) ARCHV, ZWF, 160,1, fol 26v-27r (pieza f). Transcrito por: HUXLEY, S. *Documentary evidence ...* Op. cit., pp. 73-74.

(9) Gipuzkoako Probintziako Artxibo Historikoa - Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa (GPAH- AHPG) 3/1792, A:41r-42r.



hundido en Terranova estando cargada de grasa de ballena. Sin embargo, habían recibido la noticia de que Portu había hecho traer el cargamento y, por eso, reclamaban lo que se les debía<sup>10</sup>. Gracias a este documento conocemos los nombres de tres de los marineros mutrikuarras del San Juan. Huxley también halló otro testimonio de Juan de Arriaga de Zarautz, realizado diez años después del naufragio, aunque éste no parece haber sido testigo directo<sup>11</sup>.

## 2.2. *Los documentos de Simancas sobre una nao llamada San Juan*

Recientemente, Iago Irixoa ha publicado un artículo sobre el hallazgo de dos escritos en el Archivo General de Simancas acerca de una nao propiedad de Ramos de Arrieta llamada San Juan<sup>12</sup>. Uno de ellos es una probanza tomada en Errenteria el 24 de noviembre de 1567 y aporta datos sobre el barco desde su construcción en 1560 hasta su hundimiento, en Terranova, aunque sin especificar el lugar concreto, el 4 de diciembre de 1565<sup>13</sup>.

*“el día de Santa Bárbara, que fue a quatro días del mes de deziembre del año que pasó de mil e quinientos e sesenta e çinco, que se anegó y perdió en la prouinçia de Terranova”<sup>14</sup>.*

El segundo escrito recoge la medición y arqueo del San Juan, realizados en aguas de Pasaia el 10 de agosto 1563 ante Cristóbal de Barros, el principal impulsor de la política de fortalecimiento de la Armada en el Cantábrico. En medidas actuales, esta nao tenía 8'9 metros de manga, 7'5 m de altura, 28'4 de eslora y 18'9 de quilla. Irixoa, aplicando las fórmulas existentes sobre las

---

(10) GPAH-AHPG, 1/2590, B:52r-52v.

(11) ARCHV ZWF, 160,1. Transcrito por: HUXLEY, Selma. *Los vascos y las pesquerías trasatlánticas (1517-1713)*. En: HUXLEY, Selma, *Itsasoa. La Naturaleza, el Hombre y la Historia, 3. Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*. Bilbao: Editorial Etor Argiteletxea, 1992, p. 112.

(12) IRIXOIA CORTES, Iago. *¿Y si la nao reconstruida no fuera la San Juan?*, Ereiten, 2022. <http://www.ereiten.eus/y-si-la-nao-reconstruida-no-fuera-la-san-juan-nuevos-datos-a-luz-de-documentos-ineditos-del-archivo-general-de-simancas-20221205/> también disponible en Academia.edu

(13) Pasaiaiko Udal Artxiboa - Archivo Municipal de Pasaia (PUA-AMP), 1627-2, fol. 51; GOIENETXE PATRON, Erramun. *Pasaia atlántico: Patrimonio marítimo*. Pasaia: Pasaiaiko Udala - Ayuntamiento de Pasaia, 2013, pp. 42-43, que se data erróneamente el año 1567. Agradecemos a Iago Irixoa la información proporcionada en torno a la fecha.

(14) Archivo General de Simancas (AGS). Contaduría del sueldo, legajo 8.

medidas utilizadas en las naos del siglo XVI, concluye que el San Juan podría tener unas 350 toneladas y capacidad para 1.400 barricas<sup>15</sup>.

### 2.3. Otras expediciones de Ramos de Arrieta a Terranova

Hay diferentes referencias a la actividad de Ramos de Arrieta como constructor y propietario de navíos, así como organizador de expediciones a la pesquería de Terranova. En 1567, dos años después del hundimiento del San Juan, recibió un préstamo del rey de 600 ducados para construir una nao de 430 ó 450 toneladas<sup>16</sup>. En 1569, en el listado de los barcos que se encontraban en las Indias y Terranova, aparece una nao propiedad de Ramus de Arrieta de 400 toneladas<sup>17</sup>. En la relación de navíos y barcos que había en las costas de Bizkaia y Gipuzkoa en enero y febrero de 1571, encontramos en el Pasaje de Fuenterrabia una referencia a Ramos de Arrieta, “*que es venido ya de la Andalucía, se le mandó truxese los recaudos de la su nao que bendio de 450 toneles con asinación de término*”<sup>18</sup>.

De gran interés es la declaración, realizada en 1577, de Pedro Iñarra, en nombre de los coperos y los mayordomos de la iglesia parroquial de San Juan de La Ribera del Pasaje de Fuenterrabia, reclamando a Ramos de Arrieta el pago del 3,5% de los beneficios obtenidos en la caza de la ballena que se solían destinar para cubrir los gastos del pueblo y la obra de la iglesia.

*“Y es así que en los años pasados Ramus de Arrieta, alias “Borda”, cuya eredera es María de Guebara, por medio de don Joan de Guebara, su hermano, y el mysmo don Juan, yzieron dos biajes con vna nao suya para Terranoba a la pesca de ballenas y en el viaje myll e quatrocientas y más barricas de grasa, y en el otro biaje más de myll e dozientas. De los*

(15) AGS. Contaduría del sueldo, legajo 8.

(16) El dato de las 430 toneladas en: AGS. Consejo y Juntas de Hacienda, 90-312. Transcrito por: BARKHAM, Michael. M.: *La construcción naval vasca en el siglo XVI: la nao de uso múltiple*. Vasconia: Cuadernos de Historia - Geografía, 3 (1984), p. 104. El dato de 450 toneladas lo aportan ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier y SESMERO CUTANDA, Enriqueta. “*Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)*”. En *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3 (2000), p. 693.

(17) ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J. y SESMERO CUTANDA, E., Op. cit., p. 709; GOIENETXE PATRON, E., Op. cit., p. 42.

(18) AGS. Guerra Antigua (AGSGA). Leg 75-13; HUXLEY, S. *Los vascos y las pesquerías*, Op. cit., p. 51.

*quales dichos biajes hubo de aver la dicha copa e bolsa, más de veynte e tres barricas de grasa que valían y balen dozientos ducados*<sup>19</sup>.

Es decir, en dos años indeterminados, pero anteriores a 1577, Arrieta había enviado una nao de su propiedad a Terranova, que había regresado con más de 1.400 barricas en uno de los viajes y con más de 1.200 en el otro. Esto nos indica que dicha nao tenía una capacidad de carga de 1.400 barricas y que había vuelto a Pasaia en las dos ocasiones cargada de aceite de ballena. En ningún momento se hace referencia a una nao propiedad de Arrieta que hubiera naufragado por esas fechas.

#### **2.4. Documentación sobre otro navío hundido en Red Bay. La Magdeleine**

Además de la información histórica referida al San Juan, existe documentación sobre otro navío, la Magdeleine de Burdeos, que se hundió en Red Bay en 1574. Durante el otoño de ese año varias naos fueron atrapadas por los hielos y tuvieron que pasar el invierno en dicho puerto, encontrándose entre ellas la Magdeleine. Tenía unas 250 toneladas y fue abandonada con 450 barriles de aceite de ballena “debido a los hielos que la rodeaban”. El capitán y propietario, Sanchou de Burgaronne, vecino de Biarritz, regresó al año siguiente y recuperó de los restos del naufragio, 43 barriles de aceite, seis versos (cañones pequeños), un ancla, un cable, y otros objetos. Estos efectos fueron vendidos y el producto de la venta fue compartido entre los proveedores, incluyendo varios burgueses de Burdeos y uno de San Sebastián<sup>20</sup>.

### **3. Hallazgos arqueológicos en Red Bay**

En los trabajos de arqueología submarina llevados a cabo en el puerto de Red Bay durante ocho años se excavó el pecio 24M que estaba localizado en la cara norte de la isla de Saddle. Los denominados 27M y 29M, fueron descubiertos en 1983 y 1984 respectivamente. Ambos se encontraron frente a la zona este de tierra firme, junto al actual núcleo urbano de Red Bay, a una distancia de menos de 100 metros uno de otro<sup>21</sup>. En 2004, tras haber removido la

---

(19) PUA-AMP, 1627-2, fol. 51; GOIENETXE PATRON, E., Op. cit., pp. 42-43.

(20) TURGEON, Laurier. “Pour rédecouvrir notre XVI siècle: les pêches a Terre-Neuve d’après les archives notariales de Bordeaux”. *Révue d’histoire de l’Amérique française*, 1986, 39(4): pp. 535-536.

(21) STEVENS, Willis and CUMBAA, Stephen L. *Marine Archaeology and Zooarchaeology of the 16-th Century Whaling Harbour of Red Bay*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds), Op. cit., I, p. 194.

hélice de un crucero el fondo marino, los buzos de Parks Canada descubrieron un cuarto galeón, el 72M, más al norte del 27M y del 29M. No se contabiliza en estos hallazgos el 28M, un batel de apoyo, poco mayor que una chalupa (9,5 m de eslora y 2,3 de manga)<sup>22</sup>.

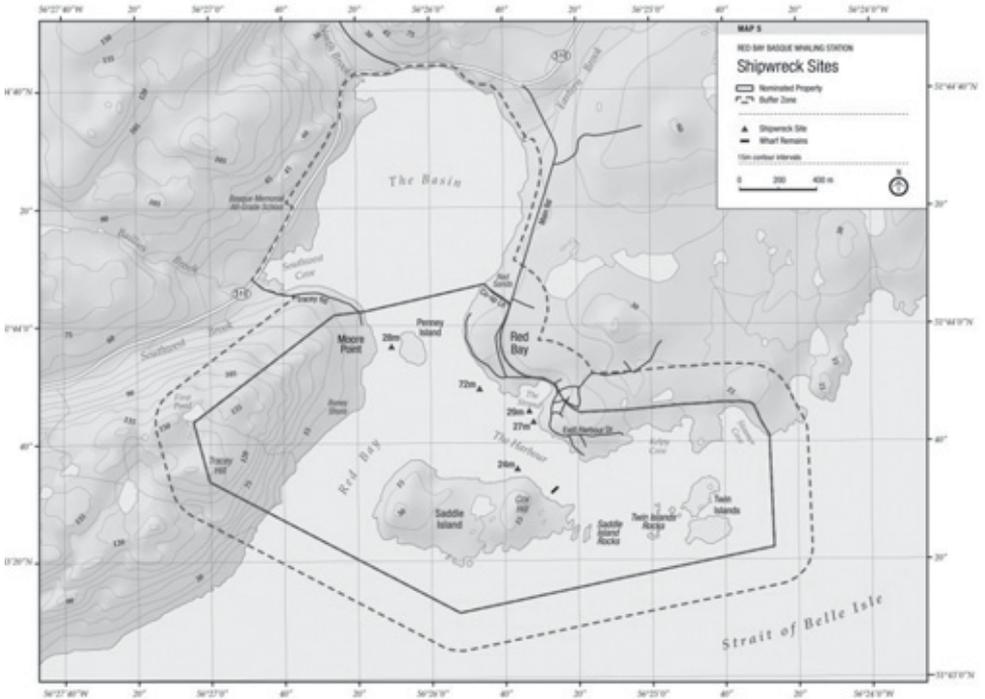


Fig. 4. Localización de los pecios en Red Bay<sup>23</sup>.

(22) RINGER, R. James and HARRIS, Ryan. *The In Situ Remains of the 28M Site*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds), *Op. cit.*, I, p. 212.

(23) UNESCO. *World Heritage Nomination for the Red Bay Basque Whaling Station*. Newfoundland and Labrador, Canada, 2012, p. 48.

De los cuatro balleneros naufragados, el 24M es el mejor conocido ya que su excavación ha sido completa. Del pecio se extrajeron todas las piezas, que se registraron y analizaron en el fondo marino y en tierra, tras lo cual la mayoría se volvió a enterrar en la zona donde habían sido encontrados. El 24M se encontró a una profundidad de 10 metros (la popa a 7 m y la proa a 12)<sup>24</sup>. Tenía una eslora de 21,2 m y manga de 7,6 m<sup>25</sup>. La altura desde la quilla a la cima del castillo de popa era de 10,4 m<sup>26</sup>. La quilla tenía de 15,2 m<sup>27</sup>. Se estima su capacidad en unas 250 toneladas<sup>28</sup>, habiendo autores que amplían el rango a 200 a 300 toneladas<sup>29</sup>. Los arqueólogos de Red Bay realizaron un minucioso estudio para calcular la capacidad de carga que habría tenido el 24M, concluyendo que sería de unas 900-1.000 barricas<sup>30</sup>. Esta cifra coincide con el testimonio documental de los testigos sobre la carga que tenía el San Juan cuando naufragó. De ellas, quedaron en la nao unas 200 barricas que fueron encontradas por los arqueólogos canadienses<sup>31</sup>. El 24M tiene muchas características que permiten afirmar que el tipo de construcción era similar a la que se realizaba en la costa vasca<sup>32</sup>.

---

(24) RINGER, R. James, WADDELL Peter JA, STEVENS, Willis et al. *The Excavation and Reburial of the 72M Shipwreck in 2005*. Ottawa: Parks Canada, 2012, p. 37.

(25) LOEWEN, Brad. *The Tonnage of the Red Bay Vessel and Ship Tonnage in 16th-century Spain*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). Op. cit., III, pp. 299-300.

(26) BERNIER, Marc-Andre et GRENIER, Robert. *Les Archéologues aux Pieds Palmés*. Saint-Lambert: Héritage jeunesse, 1996, p. 30.

(27) TUCK, James, A. and GRENIER, Robert. Red Bay, Labrador. *World whaling capital A.D. 1550-1600*. St. John's, Newfoundland: Atlantic Archaeology Ltd, 1989, p. 30.

(28) TUCK, JA. and GRENIER, R. Op. cit., p. 31; RINGER, RJ., WADDELL, PJA, STEVENS, W. et al. Op. cit., p. 26.

(29) LOEWEN, B., Op. cit., 299-301; BARKHAM, Michael M. *Report on 16th-Century Spanish Basque Shipbuilding, ca. 1550 to ca. 1600*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds), Op. cit., V, p. 2; GRENIER, R., Op. cit., IV, p. 387; BERNIER, Marc-André and GRENIER, Robert. Dating and identification of the Red Bay Wrecks. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds), Op. cit., IV, p. 293; HUXLEY, S. and BARKHAM, MM., Op. cit., p. 772.

(30) RINGER, R. James. *Cargo Lading and Ballast*, En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds), Op. cit., IV, p. 213

(31) BERNIER, MA. and GRENIER, R. Op. cit., IV, p. 299; TUCK, JA. and GRENIER, R. Op. cit., p. 30.

(32) BERNIER MA. and GRENIER, R., Op. cit., IV, p. 304.

Algunos detalles “arcaicos” de la construcción del 24M apuntan a que este navío era el de construcción más antigua de los cuatro pecios<sup>33</sup>. En la revisión de su estado realizada en 2011 se constató que la situación de los restos del naufragio, cubiertos en la actualidad por una lona de caucho sintético y asegurados con neumáticos rellenos de hormigón, era buena<sup>34</sup>.

El pecio 27M fue descubierto en 1983 y su estudio arqueológico se realizó entre 1984 y 1985. Como su excavación fue parcial, desconocemos sus medidas y su tonelaje, aunque se estima que eran similares a los del 24M<sup>35</sup>. Se encuentra a una profundidad de cuatro a seis metros<sup>36</sup>. Los objetos quemados que se hallaron en su interior, entre ellos un astrolabio, indican que se hundió a consecuencia de un incendio<sup>37</sup>. Lo que muy probablemente pudo ocurrir es que el barco se incendió por lo que lo acercaron a tierra —lo que se denominaba *botatierra*— para, en la orilla, intentar apagar el fuego y tratar de recuperar el barco, o lo que se pudiera de él. Solía ser una práctica habitual. Se encallaba el barco y se derribaban los palos. Ello explicaría el hallazgo del navío junto a la orilla a solo cuatro metros de profundidad. Por otra parte, no hay restos de barricas lo que indica que el incendio y el naufragio se produjeron antes de iniciarse la carga del aceite de ballena. El tipo de construcción es similar al del 24M, lo que apoya su probable origen en la costa vasca<sup>38</sup>.

El 29M fue descubierto en 1984 y fue excavado parcialmente en 1985, encontrándose que estaba muy dañado<sup>39</sup>. Se cree que era mayor que el 24M y el 27M<sup>40</sup>, siendo su eslora de 24 m y su manga de 8 m<sup>41</sup> y calculándose

---

(33) BERNIER MA. and GRENIER, R., Op. cit., IV, p. 298.

(34) UNESCO, Op. cit., p. 50.

(35) RINGER, R.J., Op. cit., I, p. 207.

(36) BERNIER MA. and GRENIER, R., Op. cit., IV, p. 302.

(37) RINGER, R.J., Op. cit., I, p. 207 .

(38) RINGER, R.J., Op. cit., I, p. 202.

(39) BERNIER MA. and GRENIER, R., Op. cit., IV, p. 302.

(40) UNESCO, Op. cit., p. 52.

(41) STEVENS, Willis and WADDELL Peter J.A. *The In Situ Remains of the 29M Site*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds), Op. cit., I, p. 207.

que tenía 300 toneladas<sup>42</sup>. Sus restos se encuentran a menos de 3 metros de profundidad<sup>43</sup>. Quizás pudo ocurrir lo mismo que con el pecio 27M, que lo acercaran a tierra para intentar salvarlo, aunque en este caso por causas que se desconocen. Este hecho permitió la recuperación del aparejo y de la carga con facilidad tras el naufragio<sup>44</sup>. Ello explica que no haya, o haya escasos restos, de barricas<sup>45</sup>. Los análisis realizados de las maderas muestran que la construcción de esta nao es 13 años posterior a la del 24M<sup>46</sup>.

El 72M es el pecio que se ha hallado más recientemente, en 2004, y, al haber sido explorado solo parcialmente, los datos que conocemos sobre la nao son limitados. Se encuentra más al norte que los 27M y 29M, a una profundidad de entre 7 y 12 m<sup>47</sup>. Tenía unas 300 toneladas de capacidad<sup>48</sup>. De los 72 objetos recuperados, entre los que había tres piezas correspondientes a barricas, el más interesante fue un ancla de hierro<sup>49</sup>. Comparte con los pecios 24M, 27M y 29M el mismo método de construcción utilizado en el País Vasco en el siglo XVI<sup>50</sup>. Diferentes detalles de la estructura del 72M apuntan a que es el de construcción más moderna de los cuatro pecios. Incluso se podría hablar de una fecha de inicios del siglo XVII lo que le convertiría en uno de los navíos del último período de la caza de ballenas vascas en Labrador<sup>51</sup>. Los datos de que disponemos no permiten identificar la causa del hundimiento del 72M.

En la siguiente tabla resumimos los diferentes datos referentes a los cuatro pecios.

---

(42) RINGER, R.J., WADDELL P.J.A., STEVENS, W. et al., Op. cit., p. 35.

(43) STEVENS, W. and WADDELL, P.J.A., Op. cit., I, p. 207.

(44) BERNIER, MA. and GRENIER, R., Op. cit., IV, p. 302.

(45) STEVENS W. and WADDELL, P.J.A., Op. cit., I, p. 211.

(46) BERNIER MA. and GRENIER, R., Op. cit., IV, p. 294.

(47) RINGER, R.J., WADDELL P.J.A., STEVENS, W. et al., Op. cit., p. 4.

(48) RINGER, R.J., WADDELL P.J.A., STEVENS, W. et al., Op. cit., p. 26.

(49) RINGER, R.J., WADDELL P.J.A., STEVENS, W. et al., Op. cit., p. 13.

(50) RINGER, R.J., WADDELL P.J.A., STEVENS, W. et al., Op. cit., p. 23.

(51) RINGER, R.J., WADDELL P.J.A., STEVENS, W. et al., Op. cit., p. 37.

|                                   | 24M                                  | 27M                        | 29M           | 72M                        |
|-----------------------------------|--------------------------------------|----------------------------|---------------|----------------------------|
| Fecha de descubrimiento           | 1978                                 | 1983                       | 1984          | 2004                       |
| Excavación                        | Completa                             | Parcial                    | Parcial       | Parcial                    |
| Profundidad a la que se encuentra | 10 m                                 | 4 -6 m                     | menos de 3 m  | 7-12 m                     |
| Eslora                            | 21,2 m                               |                            | 24 m          |                            |
| Manga                             | 7,6 m                                |                            | 8 m           |                            |
| Puntal                            | 10,4 m                               |                            |               |                            |
| Quilla                            | 15,2 m                               |                            |               |                            |
| Tonelaje estimado                 | 250 t                                | 250 t                      | 300 t         | 300 t                      |
| Barricas de capacidad             | 1.000                                |                            |               |                            |
| Restos de barricas                | De unas 200 barricas                 | No                         | Escasos       | No                         |
| Antigüedad de construcción        | Siglo XVI. Más antiguo que 27M y 29M | Siglo XVI. Posterior a 24M | Similar a 29M | Finales XVI - inicios XVII |

**Tabla 1. Características de los pecios de balleneros vascos encontrados en Red Bay**

#### 4. Discusión

Con los datos de que disponemos en la actualidad, provenientes tanto de documentación histórica como de hallazgos arqueológicos, nos encontramos frente a un puzzle en el que faltan muchas piezas, algunas de ellas fundamentales, en el que en ocasiones los datos se contradicen, o pueden ser interpretados de diferente manera, y cuyo abordaje se puede realizar desde distintas perspectivas. Para ser más operativos vamos a centrar la discusión en tratar de responder a la pregunta que constituye el título del artículo, ¿es el galeón San Juan de Pasaia el pecio denominado 24M de Red Bay?

Empezando por la documentación histórica, creemos que las declaraciones de los dos testigos presenciales del hundimiento, Joanes de Portu, el armador, y Domingo de Echaniz, arponero, tienen un peso específico considerable. Especialmente Portu, persona letrada y entendida y bien considerada. Ambos conocían bien el galeón —Echaniz llevaba embarcado ocho meses en él— y sabían con exactitud la situación y la carga del navío en el momento del hundimiento, y declararon que la nao estaba cargada y a punto de partir con unas 900-1.000 barricas de aceite de ballena. Podríamos pensar que unas declaraciones realizadas diez años después de que los hechos sucedieron podrían adolecer de falta de exactitud. Sin embargo, no cabe duda que un armador como Portu habría registrado de forma exhaustiva y pormenorizada, y por escrito, la información referente al naufragio y a las pérdidas que se produjeron.

Hemos señalado anteriormente que los documentos hallados por Irixoa en Simancas hacen referencia a una nao llamada San Juan, propiedad de Ramos de Arrieta, de unas 350 toneladas y una capacidad de 1.400 barricas de aceite de ballena, que se hundió en Terranova el 4 de diciembre de 1565. El hecho de que coincidan el nombre de la nao, el dueño y la fecha del naufragio parecen argumentos incontestables para afirmar que éste era el San Juan. En este escenario, el 24M, cuyo tamaño era menor (de unas 250 toneladas y 1.000 barricas de capacidad) correspondería a otra embarcación. La información de los viajes organizados por Arrieta en años precedentes a 1567 también hace referencia a que era propietario de un galeón de 1.400 barriles de capacidad de carga.

Así pues, tenemos datos diferentes y contradictorios sobre el San Juan respecto a su capacidad de carga: 1.000 y 1.400 barricas. Se podría pensar que el armador Joanes de Portu quisiera declarar una menor cantidad de barricas, por ejemplo, con la intención de pagar menos a la tripulación. Sin embargo, lo que dice el arponero Domingo de Echaniz es coincidente con el testimonio de Portu, indicando el mismo número de toneles.

En segundo lugar, en el caso de que la nao de Arrieta tuviese 1.400 barricas de capacidad, es difícil creer que éste se conformase con solamente 1.000 barricas de carga. El valor que tenía una barrica de aceite de ballena en ese momento era muy variable, pero podía ascender fácilmente a ocho 8 ducados. Multiplicada esta cifra por 400 barricas el resultado era una auténtica fortuna en aquel tiempo. Todos los capitanes querían volver con la nao completa de carga, razón por la que muchos balleneros retrasaban la partida hasta entrado el invierno. Además, ambos testigos insisten en que la pesca estaba acabada y la nao lista para partir. Tampoco hacen referencia a un percance o a otra circunstancia que les hubiera hecho dejar Butus sin llenar la bodega. Así pues,

desde una óptica de la documentación histórica, tenemos dos informaciones contrapuestas. ¿Podría aventurarse la existencia de haber dos galeones propiedad del Arrieta, de diferentes tamaños, cuyas características se hubieran entremezclado en la documentación? Lo que es evidente es que son necesarias nuevas investigaciones y estudios que aporten luz sobre este tema.

Vamos a pasar a un segundo bloque. Si enfocamos la cuestión desde el punto de vista de los hallazgos arqueológicos, vemos que lo encontrado en el 24M coincide en buena medida con lo que nos cuentan Portu y Echaniz. El San Juan se hundió a una profundidad que les permite recuperar, inmediatamente después del naufragio, parte del aparejo, toneles con alimentos y la ropa de los marineros. También les posibilita recuperar, al año siguiente, gran parte de las barricas, quedando otra parte, que serían los restos de las 200 barricas que los arqueólogos de Parks Canada recuperan. También Portu rescataría el armamento, por lo que en el pecio 24M solo queda un pequeño cañón, un verso.

Pasando al segundo pecio hallado en Red Bay, los restos del 27M indican que naufragó como consecuencia de un incendio que pudo haber ocurrido a poco de llegar a Butus. Ni Portu ni Echaniz hacen referencia a que la nao San Juan sufriera un incendio, por lo que podemos descartar que el 27M sea el galeón de Pasaia.

El pecio denominado 29M por Parks Canada se encontró cerca del actual núcleo urbano a una profundidad de tres metros. Si tenemos en cuenta que la altura del San Juan en la popa sería de unos 10 metros, si el barco hubiera naufragado en una profundidad de tres, la mayor parte del galeón habría quedado por encima del agua, lo que les hubiera permitido retirar sin dificultad los toneles y el aparejo del barco. Y sin embargo no fue así. Como señala Joanes de Portu, retiró “los toneles que pudo”. Ello indica a que tuvo dificultades para sacar la carga, apuntando a que el San Juan se hundió a mayor profundidad. No parece que estos datos apoyen al 29M como el San Juan.

El hallazgo del 72M obligó a plantear la posibilidad que este pecio fuera el San Juan y no el 24M como se suponía. Como señala Ringer, hay razones para descartar esta alternativa. En primer lugar, la ubicación del 72M hacia el noreste del puerto de Red Bay no es compatible con las fuertes tormentas del noreste. Muy probablemente este galeón estaba anclado, al igual que los demás balleneros, en el estrecho existente entre la isla Saddle y la tierra firme situada al este de la bahía, que hacía de puerto. Dicha zona tenía suficiente calado para albergar aquellos balleneros y estaba próxima a los hornos donde se producía el aceite de ballena, tanto de la isla Saddle como de tierra firme,

lo que permitiría el embarque de las barricas de forma rápida. Las tormentas otoñales de Red Bay cursan con vientos fuertes del noreste, por lo que una nao que se hallara en este estrecho sería arrojada contra la isla de Saddle, como ocurrió con el 24M y con el Bernier, un barco moderno de hierro, que naufragó en 1966 a causa de una tempestad de estas mismas características. Sería muy difícil que un navío fuese arrastrado desde el estrecho en dirección norte, hacia el lugar donde se encuentran los restos del 72M, en contra del fuerte viento de la tempestad. En segundo lugar, la ausencia de barricas en el 72M es un poderoso argumento en contra de que sea el San Juan, ya que en este galeón quedó un buen número de toneles tras su rescate ante la imposibilidad de recuperar todas<sup>52</sup>. Por todo ello podemos descartar el 72M como el San Juan.

Quedaría una última alternativa, que el San Juan no se haya descubierto todavía y que permanezca en el fondo de las aguas de Red Bay. El descubrimiento del 72M en 2004 hizo pensar que podría haber más pecios en el fondo de Red Bay. Sin embargo, casi veinte años después no se han descubierto más restos de naufragios. No parece fácil que aparezcan más pecios por varias razones. En primer lugar, porque el sitio ha sido visitado y revisado por los arqueólogos en numerosas ocasiones desde entonces y con diferentes motivos, entre ellos el control del estado de los restos de los cuatro galeones tras haber sido vueltos a enterrar. Además del control visual de la zona, se ha utilizado diferente tecnología de rastreo —en un inicio el sonar de barrido lateral—, para detectar posibles pecios<sup>53</sup>. Y es probable que posteriormente se hayan utilizado otros medios más modernos y sofisticados, con resultados negativos hasta ahora. Por otra parte, la superficie submarina de que estamos hablando no es muy extensa, casi la podemos acotar al noreste de la isla Saddle. Por todo ello, aunque no se puede descartar definitivamente que un día aparezca un nuevo pecio en la zona, parece que esta posibilidad es pequeña.

Así pues, si consideramos que sería poco probable la existencia de más pecios en Red Bay, el San Juan tendría que ser uno de los cuatro descubiertos. Del análisis de éstos se desprende que el 27M no podría ser por el incendio que sufrió; el 29M tampoco porque no había barricas en su interior; y el 72M porque el lugar en que se encontró no encaja con la historia del temporal y del naufragio. Por tanto, quedaría el 24M como la alternativa con más posibilidades para ser el San Juan.

---

(52) RINGER, R.J., WADDELL P.J.A., STEVENS, W. et al., *Op. cit.*, pp. 35-36.

(53) GRENIER, R., *Op. cit.*, I, p. 9.

Para finalizar, queremos señalar que se ha apuntado que el 24M pudiera ser la Magdeleine de Burdeos que, junto con el San Juan, son los únicos balleneros sobre los que existe documentación referente a su naufragio en Red Bay<sup>54</sup>. Apoyarían esta hipótesis el tamaño de la nao, 250 toneladas en ambos casos, el hecho de que se hubiera sacado solo parte de las barricas de la bodega, la presencia de piedra calcárea del lastre característica de Burdeos y la madera de las barricas proveniente del Loira.

Sin embargo, hay argumentos no desdeñables contra de esta alternativa<sup>55</sup>. Para empezar, el 24M presenta evidencia clara de un naufragio violento de una embarcación desplazándose de babor a estribor, o de oeste a este, que golpeó la costa de costado, habiéndose producido importantes daños en la parte inferior posterior del timón, mientras que la parte posterior de la quilla se partió de derecha a izquierda. Esta interpretación también está respaldada por el hecho de que se encontró una chalupa intacta que se hundió con el barco. Por el contrario, la Magdeleine quedó atrapada en el hielo y, aplastada por éste, se hundió verticalmente hasta el fondo, no sufriendo los importantes daños que aparecen en el 24M.

Algunos detalles sobre el rescate de la carga de la Magdeleine también argumentan en contra de que sea el 24M. Al año siguiente de la pérdida del barco se recuperaron 43 barricas de aceite. Sin embargo, el 24M muestra señales de haber sido sometido a una devastadora operación de recuperación de las barricas que produjo daños de gran consideración en el casco y en la cubierta de la nao. Y para recuperar solo 43 barricas no hubiera sido necesario semejante destrozo.

Finalmente, dos documentos informan que Sanchou de Burgaronne, propietario y capitán de la Magdeleine, emprendió medidas para salvar no solo las barricas, sino también la embarcación. Esto implica que pensaba que era posible reflotar el barco atrapado por el hielo. Es difícilmente creíble que alguien hubiera pensado recuperar el 24M en el estado de destrucción que quedó tras el temporal y las maniobras de recuperación de su carga un año después<sup>56</sup>.

Así pues, aunque parte de la información de que disponemos sobre la Magdeleine parece coincidir con el 24M, los testimonios arqueológicos sobre

---

(54) TURGEON, L., *Op. cit.*, p. 536.

(55) BERNIER, MA. and GRENIER, R., *Op. cit.*, IV, pp. 305-306.

(56) BERNIER, MA. and GRENIER, R., *Op. cit.*, IV, p. 306.

la forma en que éste naufragó y su carga fue rescatada parecen incompatibles con la historia de la nao de Burdeos. El 24M no sería la Magdeleine como Laurier Turgeon propuso<sup>57</sup>.

Tampoco parece que haya argumentos que apoyen la posibilidad que la Magdeleine sea el 72M. La nao de Burdeos tenía unas 250 toneladas, mientras que el 72M tendría unas 300, y fue atrapada en el hielo y abandonada con un buen número de barricas que, sin embargo, no aparecen en el 72M. Así pues, ambos son argumentos de peso para descartar que el 72M fuera la Magdeleine.

## 5. Conclusión

El debate sobre si el San Juan de Pasaia es el pecio 24M encontrado en Red Bay es casi tan antiguo como el propio descubrimiento del galeón y seguirá siéndolo mientras no aparezca algún documento o hallazgo definitivo que lo zanje. Cuando se descubrió el 24M las dudas serían menores porque solo existía documentación histórica sobre una nao naufragada en Butus y únicamente había un galeón hundido. La aparición posterior de otros pecios, la documentación sobre otro naufragio en Red Bay —el de la Magdeleine—, el hallazgo de documentación sobre el hundimiento en Red Bay de una nao de Ramos de Arrieta de tamaño superior al del pecio 24M y otros, han añadido mayor complejidad a este debate.

Hasta ahora, ningún historiador ni investigador ha afirmado categóricamente que el San Juan sea el pecio 24M, ni en este momento se puede asegurarlo. Todo lo más que podemos hacer es movernos en el campo de las posibilidades y establecer un orden de probabilidad. Desde el punto de vista de la documentación histórica los datos aparentemente contradictorios sobre la capacidad de carga del galeón San Juan no permiten asegurar, ni descartar, que éste corresponda al pecio 24M. Sin embargo, el testimonio de los dos testigos presenciales del hundimiento, relatando las circunstancias que lo rodearon, apoya la posibilidad de que el 24M corresponda al San Juan. Desde otra perspectiva, la de los hallazgos arqueológicos, descartados los 27M, 29M y 72M, el pecio que mejor se ajusta a las características de lo que conocemos del San Juan es el 24M.

Quedan muchas preguntas pendientes. Es muy posible que en el futuro aparezcan documentos que den respuestas a estas cuestiones y que nos obliguen a modificar y rehacer el relato aquí expuesto. Quizás podría aparecer la

---

(57) TURGEON, L., *Op. cit.*, p. 536.

carta de fletamiento, si llegó a hacerse, o la póliza del seguro del San Juan. Es posible que nuevos documentos arrojen luz sobre el hundimiento de los otros balleneros que yacen en Red Bay. Mientras tanto, podemos concluir, con todas las salvaguardas, que los datos de que disponemos en la actualidad, apuntan a que el pecio 24M de Red Bay podría corresponder al San Juan.

## 6. Archivos consultados y Bibliografía

### 6.1. Archivos

Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCHV)

Archivo General de Simancas (AGS)

Archivo Municipal de Pasaia (PUA-AMP)

Gipuzkoako Probintziako Artxibo Historikoa (GPAH) - Archivo Histórico de la Provincia de Gipuzkoa - Oñati (AHPGO)

### 6.2. Bibliografía

BAPTISTA, Fernando G. “De caza con los balleneros vascos. *National Geographic* 43, n.º 2, agosto 2018, pp. 38-47.

BARKHAM, Michael M. 1984. “La construcción naval vasca en el siglo XVI: la nao de uso múltiple”. *Vasconia: Cuadernos de Historia - Geografía*, 3 (1984), pp. 102-125.

BARKHAM, Michael M. *Report on 16<sup>th</sup>-Century Spanish Basque Shipbuilding, ca. 1550 to ca. 1600*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay. Basque Shipbuilding and Whaling in the 16th Century*. Ottawa: Parks Canada, 2007, V, pp. 1-44.

BERNIER, Marc-André and GRENIER, Robert. *Dating and identification of the Red Bay Wrecks*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay*. Op. cit., IV, pp. 291-308.

BERNIER, Marc-Andre et GRENIER, Robert. *Les Archéologues aux Pieds Palmés*. Saint-Lambert: Héritage jeunesse, 1996.

ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J. y SESMERO CUTANDA, E. “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*, 3 (2000), pp. 685-710.

GOIENETXE PATRON, Erramun. *Pasaia atlántico: Patrimonio marítimo*. Pasaia: Pasaia Udala - Ayuntamiento de Pasaia, 2013.

- GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay. Basque Shipbuilding and Whaling in the 16th Century*, vol. 1-5. Ottawa: Parks Canada, 2007.
- GRENIER, Robert. *The discovery of 16th-Century Basque Whaling Ships in Labrador*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay*. Op. cit., I, pp. 1-24.
- HUXLEY, Selma y 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 (2006), pp. 771-776.
- HUXLEY, Selma. *Documentary Evidence for Basque Whaling Ships in the Strait of Belle Isle*. En STORY, George Morley. *Early European Settlement and Exploitation in Atlantic Canada*. St. John’s: Memorial University of Newfoundland, 1982, pp. 53-95.
- HUXLEY, Selma. *Los vascos y las pesquerías trasatlánticas (1517-1713)*. En: HUXLEY, Selma, *Itsasoa. La Naturaleza, el Hombre y la Historia*, 3. *Los vascos en el marco Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*. Bilbao: Editorial Etor Argiteletxea, 1992, pp. 26-168.
- IRIXOA CORTES, I. *¿Y si la nao reconstruida no fuera la San Juan?*, Ereiten, 2022 <http://www.ereiten.eus/y-si-la-nao-reconstruida-no- fuera-la-san-juan-nuevos-datos-a-la-luz-de-documentos-ineditos-del-archivo-general-de-simancas-20221205/> También disponible en Academia.edu.
- LOEWEN, Brad. *The Tonnage of the Red Bay Vessel and Ship Tonnage in 16<sup>th</sup>-century Spain*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay*. Op. cit., III, pp. 299-314.
- RINGER, R. James. *The In Situ Remains of the 27M Site*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay*. Op. cit., I, pp. 201-207.
- RINGER, R. James. *Cargo Lading and Ballast*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay*. Op. cit., IV, pp. 180-214.
- RINGER, R. James and HARRIS, Ryan. *The In Situ Remains of the 28M Site*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay*. Op. cit., I, pp. 212-214.
- RINGER, R. James, WADDELL Peter JA, STEVENS, Willis et al. *The Excavation and Reburial of the 72M Shipwreck in 2005*. Ottawa: Parks Canada. Red Bay National Historic Site. Underwater Archaeology Service, 2012.

- STEVENS, Willis and CUMBAA, Stephen L. *Marine Archaeology and Zooarchaeology of the 16-th Century Whaling Harbour of Red Bay*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay*. Op. cit., I, pp. 189-200.
- STEVENS, Willis and WADDELL Peter J.A. *The In Situ Remains of the 29M Site*. En: GRENIER, R., BERNIER, MA, STEVENS, W. (eds). *The Underwater Archaeology of Red Bay*. Op. cit., I, pp. 207-212.
- TUCK, James, A. and GRENIER, Robert. *Red Bay, Labrador. World whaling capital A.D. 1550-1600*. St. John's, Newfoundland: Atlantic Archaeology Ltd, 1989.
- TURGEON, Laurier. "Pour rédecouvrir notre XVI siècle: les pêches a Terre-Neuve d'après les archives notariales de Bordeaux". *Révue d'histoire de l'Amérique française*, 1986, 39 (4): 523-549.
- UNESCO. *World Heritage Nomination for the Red Bay Basque Whaling Station*. Newfoundland and Labrador, Canada, 2012.

*Agradecimiento. Quiero agradecer a Xabier Alberdi, a Iago Irixoa y a Ramón Martín sus excelentes comentarios y aportaciones que me han sido de gran valor en la elaboración de este artículo.*