

Los viajes del capitán Juan Ignacio de Oñate en la Corbeta Angela de Bilbao

JOSÉ MARÍA DE HORMAZA IGARTUA

Los viajes del capitán Juan Ignacio de Oñate en la Corbeta Angela de Bilbao

Cuando uno pasea habitualmente por una villa vizcaína como Plentzia, la antigua Plasencia de Butron, echa de menos todo aquello que la uniera con su hoy neblinoso pasado. Su paisaje, el paisaje al que sus gentes de mar dotaron de una singular fisionomía, ha enmudecido. La casa del marino de altura ha devenido casa de vecindad, el palacio del indiano alberga un restaurante en el jardín de los magnolios... Y, así, se han ido transformando, cuando no alterando sustancialmente, aquellos pequeños ensanches surgidos en la segunda mitad del siglo XIX, al amparo de los nacientes capitales procedentes del tráfico marítimo con Ultramar.

En una de aquellas casas, que cohesionaban y enraizaban a las familias al menos durante dos o tres generaciones, se guardaba el “Libro de gastos y cuentas corrientes de la Corbeta nombrada Angela de la propiedad de Dn. Sebastian de Ayarragaray del Comercio de Bilbao”. Es un libro en cuarto mayor encuadrado en cuero vuelto e infoliado, que lleva una etiqueta de la casa *S. Straker and Sons* de Londres, donde fue adquirido, siendo su estado de conservación bueno.

El capitán Oñate iría llenando las páginas del cuaderno en sus largos y dificultosos viajes al Mar de la China y de las Antillas.

Depositando sus ilusiones en anotaciones como aquellas de “mi ganancia en la parte del buque”, “mi ganancia en la expedición a Manila”, “entregué a mi esposa 3.000 reales”, “pagó por mí a mi madre y esposa”...

Ganancias que posibilitarían la construcción de una cómoda y acogedora casa, *Blasena nueva*, para su tranquilo retiro a las puertas de la Villa. Allí, tan cerca de la *Camposena de Butron* de Ramón de Bastera el de *Las alas de lino* y *La flota de cachemarines*: “A la vera del río, los balcones/atalayan las aguas. En el arca/un globo-mundo las estelas marca/que hollaban los caseros galeones”.

Juan Ignacio de Oñate Zalvidea habla nacido en Gorniz el año 1835. Pronto los senderos de la costa recorridos en la infancia se adentrarían en la mar. Mientras recibía las primeras enseñanzas náuticas de manos de un piloto habilitado de maestro por la Cofradía de Mareantes del Señor San Pedro de Plencia. Y ya en la adolescencia emprenderla los primeros viajes hasta convertirse en un experimentado marino dotado de la energía y valor necesarios para hacer frente a un sinfín de dificultades. Le tocaría vivir en un mundo donde la naturaleza y los hombres mostraban su lado oscuro: cuando no era un temporal, era un motín... Y, así, el riesgo y la incertidumbre marcaban el día a día del navegante.

Corría el año 1864 y su mes de abril, cuando Juan Ignacio de Oñate tomó el mando de la corbeta *Angela* para emprender su viaje n. 1 de Bilbao a Londres en lastre y de Londres a Manila con carga general, y desde Manila a Santander con tabaco.

Por entonces se señalaba en los escasos libros de navegación con que se contaba, que “La falta que tenemos de derroteros de los viages á Filipinas, hace que los navegantes que se dedican á esta carrera, se vean en la precisión de adquirir sus conocimientos por las simples noticias que unos á otros se comunican; las que como es de suponer, no pueden extenderse más que á una idea general y sucinta, sujeta por consiguiente á mala inteligencia ú olvido, á menos que los jóvenes hayan empezado su carrera en esta navegacion, ó antes de mandar la derrota, navegando de pilotos, hayan adquirido con la práctica los conocimientos necesarios. Otros se valen de un cuadernito manuscrito, extractado del derrotero de Horsburgh, en el que solo están las derrotas generales con la descripción de los pasos más peligrosos; pero como cuando Horsburgh escribió su derrotero, estaban imperfectamente reconocidas la mayoría de las islas que forman los estrechos de Sonda y demás al E. de Java, adolece dicho cuaderno de algunas inexactitudes que pueden ser perjudiciales al navegante”. Teniendo en cuenta que, “...en estos últimos años se ha establecido la navegación frecuente de Inglaterra á Manila y vice-versa...” Y, así, se señala en el prólogo del *Derrotero de la navegación a las Islas Filipinas* del Primer Piloto de la Carreras de Indias don Antonio Maestre y Cañamares del año 1862.

Señalo aquí la viva emoción que me produce el manejo de este derrotero. Pienso en las vueltas que ha dado hasta parar en mis manos. Constató que fue propiedad de un capitán de Plencia del tiempo de Juan Ignacio de Oñate. Como en aquel tiempo y en la misma derrota se ocupó mi bisabuelo Mariano de Hormaza Soltura. De él nada más que unos pocos recuerdos: un hermoso abanico de fina filigrana de marfil y papel pintando con vivos colores, un mantón de Manila y su estuche con un vaporoso paisaje medio borrado... Fragmentarios testimonios de un pasado apenas conocido.

Volvamos, pues, a los preparativos de aquel viaje a Manila. No sin antes señalar, que la *Angela* fue construida en Bilbao (La Vega) el año 1864. Tenía 40,51 m. de eslora, 9,02 m. de manga, 5,60 m. de puntal y 511 toneladas. La tripulación, que se contrató el 18 de abril de 1864, estaba compuesta por el capitán con un sueldo mensual de 100 libras, 2.º piloto 40 libras, 3er. piloto 30 libras, contraмаestre 20 libras, carpintero 16 libras, cocinero 12 libras, paje 8 libras, 5 marineros 13 libras, 4 mozos 11 libras y un agregado.

Una vez provista de agua, carbón, víveres, aceite, velas para la bitácora y otros pertrechos zarparía para Londres. Donde, entrado julio, se le puso un pararrayos y cabillas y roscas para las crucetas de la arboladura. Embarcándose un barril de pólvora de 25 libras para el cañón, un farol, una bocina para niebla, una cafetera y cacerolas para el fogón, etc. Entretanto recibirían órdenes del armador y se ocuparían en la estiba de la carga de los Señores Julius H. Thompson y Compañía con destino a Manila.

En lo tocante a la navegación, el capitán tomaría buena nota de aquello que se decía en los derroteros. Pues “No todos los meses son a propósito para salir de Europa con dirección á las islas Filipinas, tratando de encontrar la monzon favorable, la cual varia en su cambio segun los parages. En los estrechos de Sonda empieza la monzon del S.E. en el mes de Marzo, y dura hasta Agosto inclusive; y aun á veces alcanzan á Setiembre. La del N.O. comienza á principios de Octubre y dura hasta Febrero inclusive. En el mar de China (...) principia la monzon del S.O. desde mediados ó ultimos de Abril, continuando hasta principios ó mediados de Octubre; y la del N.E. comienza á fines de Setiembre ó principios de Octubre. Por lo tanto el tiempo a proposito para salir de Cádiz con seguridad de encontrar la monzon favorable, son los meses de Febrero, Marzo y Abril: Diciembre y Enero son algo aventurados, pues puede muy bien no encontrar aun la monzon entablada. Los conocimientos que el Capitan tenga de las propiedades de su bague, podrán decidirle á retardar ó adelantar su salida...”

Era marzo del año 1865, cuando habían arribado a Manila, y el capitán se ocupaba en anotar los gestos del transporte de los fardos de tabaco de las fábr-

cas al muelle y de los “saguales” o esteras para la estiba, que se ponían a los costados del buque; así como los de los consignatarios Señores Ker y Compañía, que expedirían la carga a Santander. Anotaría también la madera y ferretería para el arreglo de gavias, aceite de coco para alumbrado y carbón y agua. A lo que se sumarían los gastos de manutención de dos carabineros durante cincuenta y ocho días.

Emprendido el tornaviaje con un pasajero, que pagó 3.393 reales y entregó al capitán 8.391 reales, y doblando el Cabo de Buena Esperanza, recaláran en la Isla de Santa Elena por junio. Donde “Al momento de fondear viene á bordo la visita de Sanidad, y un dependiente del cónsul español á recojer el rol y demás documentos; y este mismo facilita al buque los víveres necesarios. El agua la traen al costado en tanques con bomba y manguera. Los víveres por lo general son caros, excepto los moniatos ó batatas, que como producto de la isla suelen alcanzarse á precios algo mas moderados”. Estos datos proporcionados por el derrotero tienen su reflejo en las anotaciones del capitán en el libro de gestos, y en las partidas de 49 y 40 reales entregados al consul a la salida y la misma cantidad pagada por una tonelada de carbón. Asimismo, y siguiendo el derrotero, se indica que de la ciudad de *James* o *Jacobo* parte un “...camino que se dirige á lo alto de la montaña interior, frente á la rada, que es donde reside el gobernador ¡ y desde allí sigue unas veces entre cañadas, y otras por las crestas de los montes, hasta la casa que habitó Napoleon, y al sepulcro. Esta casa, que fué en la que murió, se halla en muy mal estado y convertida en establo: frente á ella, está la nueva que mandó fabricar y que no habitó. Estos tres monumentos los tiene el gobierno (inglés) arrendados á un particular, que los enseña á los viajeros mediante una gratificación...”

Ya en Santander, entrado el mes de agosto y su día 16, se ocuparían dos jornaleros en el arreglo de los fardos de tabaco deteriorados antes de su conducción a la fábrica durante doce días. Prolongándose la estadía veinticuatro días. El buque había rendido unas ganancias de 336.940 reales, tal y como manifestaba el capitán Oñate el día 15 de septiembre de 1865.

La *Angela* se aprestaba para emprender el viaje n. 2 de Santander a La Habana con una carga de harinas y efectos varios el 3 de noviembre de 1865. Por lo que se había contratado la tripulación desde dicho día 3 hasta el 5 de julio del siguiente año. Estaba compuesta por el capitán Juan Ignacio de Oñate, piloto Francisco P. de Oñate (su hermano), contra maestre Juan de Aguirre, paje Severiano de Torrontegui, mozos Francisco de Aguirre y Casto de Torrontegui, cocinero en el viaje de ida Atanasio Gomez y en el de vuelta Ramón Ruiz, así como “varios cambiados en la Habana”, carpintero Esteban

Barbier, marineros Juan Tomás de Maruri (hasta el 6 de marzo), Ignacio de Laucirica (hasta el 27 de junio), Andrés de Ugalde y Antonio Echevarria (hasta el 6 de marzo), mozos José A. de Sustacha (hasta el 27 de junio), Severo de Maruri (hasta el 6 de marzo), José M. de Ibieta (hasta el 6 de marzo), agregado Carlos Boman (hasta el 6 de febrero) y carpintero José Sagarduy (de ida). Embarcarían en La Habana los marineros Antonio Pons el 6 de mayo, Manuel Granados el 9 de mayo, Juan Carcelle el 7 de mayo y Juan B. Busafa, desembarcando los mismos entre el 5 y el 28 de junio en Amberes.

En este viaje, que había sido anunciado en el Boletín Oficial y en los periódicos, se contaba con la presencia de pasajeros procedentes de Bilbao. Lo que requeriría la habilitación de sollados con sus catres, y las tareas previas de limpieza y desinfección con humazo.

Una vez en La Habana, y por diciembre, se hubieron de componer los barriles de harina deteriorados durante el viaje para su entrega a la firma comercial San Ciprián y Compañía. Anotándose la “manutención y gestos de negros a la descarga”. Después cargarían azúcar, miel y tabaco para los Sres. Van den Bergh Fils de Amberes. También embarcarían pasajeros a través de la agencia de los Señores Demestre y Compañía. Pero esto no ocurriría hasta el mes de mayo, aprovechando el capitán para hacer una serie de gestiones en tierra, como la entrega de 4000 libras a cuenta del armador en la casa de comercio San Pelayo, Pardo y Compañía, y realizar un viaje a Matanzas. Mientras se pondrían al buque diversos pertrechos como pinturas, brea, un farol de bitácora, dos pares de esposas, etc. Hasta que en julio de 1866 se rendiría este viaje n. 2. Que proporcionaría unas ganancias de 45.160 reales.

Antes de emprender el viaje n. 3 de Amberes a Londres en lastre y de Londres a Manila, se repararía el estado del buque como era costumbre, requiriendo una serie de reparaciones, que se efectuaron en el dique seco de los Señores Milis y Knight de Londres. Que consistieron en la limpieza de fondos, arreglo de la caña del timón, reposición del cepo del ancla y pintura del casco. Poniéndose a punto aparatos de navegación como el compás de bitácora transparente, una rosa de respeto nueva, y el arreglo de un cronómetro y un aneroide en el establecimiento de Partrison y Compañía. Proveyéndose también de piezas de lona e hilo de respeto, y de pinturas, aceites y barnices, pólvora para los cañones y cartuchos para el armamento, aceite para la bitácora y faroles, carbón, agua, etc. Hasta que el día 4 de octubre largarían velas con rumbo a Manila.

Allá por marzo avistarían las costas de la Bahía de Manila. “La entrada de esta bahía —indica el derrotero— está formada por la costa de Limbones al S. y la de Maribeles al N., ambas tierras altas; y dividida en dos bocas ó

entradas por la isla del Corregidor que está en el medio, algo mas cerca de la costa de Maribeles (...) Para tomar el fondeadero de Manila solo hay que tener cuidado de noche con la barra del rio Pasig, que desagua por el N. de la ciudad; pero la sonda y linterna darán la gula necesaria en todo tiempo. No se baje de 8 br. hasta que demore la linterna en el primer cuadrante y conservándola en él, sígase hasta que la torre de la catedral, si se viese tambien en el primer cuadrante, no pase del E.N.E. para el E., y la casa hacienda de Navotas al N.; pero si estuviese muy cerrado, al bajar de las 8 br. deberá fondear”.

La estadía de la *Angela* en Manila se prolongarla hasta el 17 de abril. Mientras el capitán entraría en tratos con sus paisanos, y más concretamente con la casa comercial Viuda de Guibelondo, que sería la consignataria de la carga de tabaco en aquel viaje. Esta firma comercial pudo tener su origen en la fundada por N. Guibelondo de quien se tienen noticias ya para 1843. A su vez Isidro de Guibelondo de profesión piloto se establecería en Manila. Hijas suyas serían Isidra y Juana Guibelondo Gorordo, que residirían en Plencia y en la casa *Anabatistena* de la Plaza de la Iglesia.

Asimismo, el año 1881 afirmaba Isidra en un escrito dirigido al Ayuntamiento, que “...donde habita, cuyos propietarios Dn. Isidro de Guibelondo y hermanos que se hallan en Manila muy distantes de esta...” También su hermana doña Juana Bautista señalaba el año 1896, “...que dicha casa pertenece en propiedad á mis sobrinos Dn. Isidro, Da. Josefina y Da. María Guibelondo y á los herederos de Dn. José y Dn. Juan Guibelondo residentes en Filipinas...”

Probablemente el citado José fuese José Guibelondo Gorordo, residente en Manila con su esposa Nicolasa Olaguibel (nacida en Manila); siendo padres de María Guibelondo Olaguibel, nacida en Manila en 1853, y fallecida en Plencia en 1874.

Al mismo tiempo Juan sería Juan Bautista Guibelondo Gorordo nacido en Plencia el año 1827, y que el año 1893 ya residía en Plencia, junto con José Antonio Lopategui Solloa, nacido el 22 de julio de 1881 en Filipinas y residente en Plencia desde 1888, y Pascual Lopategui Solloa, nacido el 11 de noviembre de 1883 en Filipinas y residente en Plencia desde 1892. Los tres vivirían en la citada casa *Anabatistena*.

Volviendo a doña Juana Bautista Guibelondo Gorordo y a sus hijos Pascual y Florencio Lopategui Guibelondo de profesión pilotos, se fueron a Filipinas en 1868 y 1872 respectivamente. Asimismo doña Juana venderla a mi bisabuelo paterno una finca con sus pertenecidos en el municipio de Lemoniz

el año 1905, que había heredado de su hermana doña Isidra, fallecida en Plencia el año 1890.

Entretanto proseguirían los trabajos de carga y estiba del tabaco durante veinte días. Al tiempo que se pertrechaba al bague para el tornaviaje, haciéndose entre otros efectos con lona para compostura de velas, aceite de coco para alumbrado, etc. Que fueron suministrados por la casa comercial de los Señores Aldecoa y Compañía.

Me detengo a revisar una *Carta general del mar de China y gran parte del archipiélago asiático* del año 1869. Que fue utilizada por mi bisabuelo en sus viajes. Recorro las costas de la isla de Luzón. Me detengo en la bahía de Manila y en ese punto de su embocadura llamado *La Monja*. Desde donde se trazaría la derrota a Singapore. Que, a su vez, converge con el rumbo recomendado en la pequeña isla de Pinang. Para desde allí tomar la referencia de *Piedra Blanca* en el estrecho de Singapore. Trazos borrosos y pinchazos de compás dan cuenta de la situación estimada del buque en sus navegaciones bajo la mirada atenta del capitán. Que alternaría esta derrota desde Manila por el Oeste de las islas filipinas y el estrecho de Basilan a los del este de Java. Pues “Ningun buque que no sea velero debe intentar el paso del mar de China desde fines de Abril hasta mediados de Octubre; sino dirigirse á los estrechos, pasando por el de Basilan ó San Bernardino, segun la época en que salga de Manila...” Pero se añadirían otros peligros a las navegaciones. Como al acercarse a Pulo (isla) Majo. Donde “...De la punta N.O. sale un arrecife, y la bahía que está á la parte occidental de la isla se halla cubierta de bajos, por dentro de los cuales los piratas suelen abrigarse(...) En otro tiempo la parte occidental de esta isla fué habitada; pero las frecuentes correrías de los piratas, obligó á sus habitantes á trasladarse á Soembawa...”

De nuevo a bordo de la *Angela*, se daría a la vela por abril. Aunque “...ninguna época es peor que desde mediados de Marzo hasta fines de Abril, —indica el derrotero— porque en dicho tiempo, no solo encuentra vientos flojos y variables hasta salir de los estrechos, sino que tiene que atravesar el Océano Indico en la época de los huracanes y recalar al cabo precisamente en invierno, donde los furiosos temporales del N.O., O. y S. O., contrarios a la derrota, detienen muchos dios á los buques, causándoles averías, y obligándolos muchas veces á hacer arribadas forzosas á las bahías que se hallan en dicho promontorio, y á veces á la de San Agustín, en la isla Madagascar.”

En aquellas arribadas a la bahía de San Agustín se aprovechaba para hacer “...leña á la entrada del río; pero el agua es difícil de hacer, por estar unas 3 m. al interior y la barra del rio tener poca agua, de suerte que á baja-

mar en las grandes mareas, apenas le quedan 2 piés de agua: se encuentran bueyes, carneros y aves; pero cuando hay necesidad de refrescos es costumbre hacer un presente al rey de Babá, para conseguir que sus vasallos los faciliten: los vegetales son escasos y los habitantes, aunque hospitalarios, son falsos y vengativos. El fondeadero dista 6 á 7 m. de la isla de arena, y está casi en el mismo paralelo”.

Así, pues, transcurrirían los días lentamente hasta recalar en Santa Elena por agosto. Rindiendo viaje en Londres en octubre.

La *Angela* entrarla en el dique seco de los Señores Williams Foster y Compañía en Londres para reponer las planchas de cobre que cubrían la quilla y calafatear los fondos, reparar el tajamar y sus adornos, y pintar interior y exteriormente la nave.

Después de tan largo y difícil viaje resultaría dañado el velamen. Por lo que el velero Sr. George Ynch cambiaría un petifoque, dos gavias bajas, puños, una gavia alta, treinta rizos, un trinquete, treinta y ocho rizos, dos juanetes, dos sobremesana, una mesana, una vela estay escandalosa, una gavia, un juanete y un toldo para montar entre el palo mayor y la mesana.

Finalizada la reparación y pertrechada de todo lo necesario se dispondría a emprender el viaje n. 4 entre Londres, Manila y Londres. Contratándose la tripulación durante el mes de enero hasta diciembre de 1868. En junio de dicho año arribarían a Manila para cargar tabaco. Prolongándose dichos trabajos durante veintiséis días hasta el 11 de julio. El coste del cargamento ascendería a 14.423 reales, que entregaría el capitán a la casa comercial de la Viuda de Guibelondo. Zarpando rumbo a Londres el 28 de julio para recalar en Santa Elena en octubre y rendir viaje redondo en diciembre.

Llegado abril de 1870 la corbeta *Angela* entró a reparar en el dique de los Señores Milis y Knigh antes de emprender viaje a Manila. Se efectuarían diversos trabajos como el recorte del calce del palo mayor y la implantación de un tramo nuevo, tres cuernos de crucetas, el calafateado del saltillo o cámara alta y su arreglo, la compostura del botalón de foque con roldanas nuevas, desguindar, recorrer y guindar la arboladura por los aparejadores, etc.- Asimismo se compondrían la vela estay de juanete y escandalosa, petifoque y gavia baja.

Se contrató a la tripulación hasta que en julio se hicieron a la mar. En diciembre ya se encontraban en Manila. Donde se hicieron pequeñas reparaciones a la arboladura, utilizándose nueve piezas de jarcia de abacá y veinte

piezas de lona. En marzo de 1871 recalarían en Santa Elena y el 8 de junio rendirían viaje redondo en Londres.

El 1 de julio zarpaban con rumbo a Hamburgo, donde se prolongaría la estadía hasta noviembre. Entretanto se pondrían anuncios en los periódicos y en la Bolsa en busca de fletes para La Habana. Y en noviembre largarían velas rumbo a La Habana para de allí dirigirse a Matanzas en marzo de 1872, donde cargarían 1541 cajas de azúcar con destino a Greenock (Inglaterra) y consignadas por los Señores Sknner y Compañía, recalando antes a órdenes en Falmouth. Rindiendo viaje en mayo, no sin antes reparar un cubero las cajas de azúcar deterioradas durante el viaje, y limpiar la bodega.

En enero de 1874 se contrató la tripulación en Liverpool para emprender viaje a La Habana y el 13 de febrero regresó a Greenock via Matanzas y Queenstown en septiembre. Serían los Señores Brown y Compañía quienes fletaron la *Angela* en el viaje de ida y en el tornaviaje los Señores Thomas Skinner y Compañía con un cargamento de azúcar.

Antes de zarpar de nuevo para La Habana se efectuarían diversas reparaciones al buque, como la construcción de un pañol y depósito a proa, pintar y dorar el nombre, arreglo de herrajes de la arboladura, instalación de dos faros nuevos con el nombre del barco en los costados, según el nuevo reglamento vigente en aquel momento, etc.

Descargada la *Angela* en La Habana por el mes de junio, se le meterían ciento sesenta toneladas de lastre para ir a cargar azúcar a Matanzas, donde permanecerían diez días. Recalando a órdenes en Queenstown en agosto para rendir viaje en Greenock en septiembre. Y, desde allí emprender un nuevo viaje a La Habana, vía Liverpool y regreso a Burdeos con órdenes a Queenstown.

Efectuado el repaso de la *Angela* en Liverpool, se repondría una gavia baja, arreglándose una gavia baja para su utilización como alta, y se adquirirían cuatro piezas de lona para composturas e hilo de vela al velero Charles de Gruchy. Asimismo en el establecimiento de don Juan de Abaitua se compraría un carro para la descarga en La Habana, una balanza romana, utensilios de cocina, loza para la cámara, etc., y se arreglarían un compás y un cronómetro. Entretanto se cargarían tubos para G. Amenebar y calderos para Tijero Hermanos, consignados por los Señores Bergé, Silva y Compañía.

Entre diciembre y febrero de 1875 permanecerían en La Habana. Cargándose por cuenta del comerciante E. Orroño cincuenta cajas y cuatro mil ochocientos sacos de azúcar. Hasta que en abril de 1875 daría término a su

viaje la *Angela* en Burdeos. Así el 30 de junio anotaba el capitán Juan Ignacio de Oñate en las últimas páginas de este libro de gastos y cuentas corrientes los 4128 reales de su porcentaje de 1/16 sobre las ganancias de los dos últimos viajes. De manera que el 6 de junio hacia las diligencias de cierre en Bilbao ante la armadora Sra. Viuda de Ayarragaray.

De vuelta a Plencia, y cerrando estas notas en un atardecer neblinoso, en el que parecen desfibrarse el islote de San Valentín y las peñas Arkote, que delimitaban la entrada al puerto de Plencia, siento la inconsistencia de estos tiempos de desmemoria, tan agrisados y anodinos, como la neblina que se enmarca en la ventana desde donde escribo. El paisaje termina por esponjarse entre las sombras de la noche. Lo que me lleva a creer, que estas notas son un sueño de la memoria, o más bien la ensoñación del pasado, cuando los hombres se enfrentaban a los peligros del mar océano en su dura lucha por la vida.

A la memoria, pues, de aquellos valientes y abnegados tripulantes de la corbeta *Angela*, dedico este trabajo. Y, agradezco a uno de los descendientes del capitán, Nicolás de Oñate Landa, su amabilidad a la hora de proporcionarme una copia del libro de gastos y cuentas. Pues, al fin y al cabo, yo también he pretendido rendir cuentas al pasado marino de Plentzia.