

25. Cuando el piloto mayor se viere en la precision de asistir á algun navío que quiera entrar de parte de noche, deberá para el tiempo en que hubiere de hacer la entrada poner las señales con faroles ó fuego en las partes que convenga, y él acudirá puntualmente con su lancha, en la cual llevará farol oculto para descubrirlo cuando sea hora de que el tal navío se enderece á la barra.

26. Reconociendo el piloto mayor que algun navío de los que suben ó bajan esta Ria haya varado, sea en arena ú otra parte, será de su obligacion acudir luego á socorrerle en lo que pudiere, y á dar las providencias que le parecieren convenientes para á otra marea flotarle; y respecto de las discordias que en estos casos suele haber, se previene que como superior al piloto leman disponga y mande ejecutar lo que le pareciere convenir; y el capitán en este caso le prevendrá las amarras, anclas y demas que necesitare.

27. Si para un lance, como el prevenido en el número precedente, no tuviere el navío las amarras, cabos, anclas y demas que le fuere necesario, el piloto mayor podrá mandar sacarlo de otro cualquiera navío que estuviere el mas cercano, no haciéndole falta para su seguridad por entonces; bien entendido que en este caso el navío que así hubiere necesitado de aparejos de otro ha de pagarle el daño que se considerare haber tenido los tales aparejos.

28. El piloto mayor ha de observar si los navíos que interesaren salir van sobrecargados ó navegables, y si llevan la cubierta libre y franca, como se previene en esta Ordenanza: Y en caso de considerarles algun riesgo en su navegacion (por sobrecargados) dará cuenta á sus interesados ó consignatario, suspendiéndoles en el interin la salida.

29. Siempre que el piloto mayor reconociere que motivado de muchos aguaceros ó nieves puede ocasionarse en esta Ria alguna grande creciente y corriente de ella, dará orden á los capitanes de los navíos que estuviere surtos en el surgidero de Portugaleta y otros cercanos, para que les echen á tiempo dobles amarras para su mayor seguridad.

30. Considerando el cuidado, trabajo y gasto que ocasionará al piloto mayor el dar cumplimiento á la obligacion de su empleo, se manda y ordena que todos los capitanes y maestros de navíos, así naturales, como forasteros y extrangeros, le hayan de pagar y paguen por cada vez que entraren y salieren de la barra de este puerto, con carga ó sin ella, treinta y cinco reales de vellon por cada navío que fuere de cuarenta toneladas inclusive arriba; y por los demas de menor porte que entraren y salieren de cubierta ó gavia con carga (sean tambien naturales, forasteros ó extrangeros) veinte y dos reales y medio de dicha moneda de vellon, asimismo cada uno; con advertencia, para mas claridad, que los que entraren y salieren sin carga de estos navíos de á cuarenta toneladas para abajo, si no pidieren al piloto mayor que los asista, no le han de pagar cosa alguna; pero si le pidieren que lo haga, y los asistiere en su entrada ó salida, le han de pagar á dicho respecto de veinte y dos reales

y medio de vellon cada uno, por cada vez que lo hiciere; sin que á unos ni otros pueda pedir ni llevar dicho piloto mayor otra cosa por razon de adeala, ni con otro pretexto ni motivo alguno, pena de volverlo doblado.

CAPÍTULO VEINTE Y SEIS.

De los pilotos lemanes ó de costa, y lo que deberán hacer y llevar por razon de sus limanages ó atuages.

1. Piloto leman ó de costa es aquel que con título de Prior y Cónsules se dedica á entrar en el puerto los navíos que se presentan hasta ponerlos en el surgidero acostumbrado, y despues cuando han de salir al mar sacarlos hasta fuera de barra, mediante los salarios y emolumentos que abajo se dirán.

2. Los tales pilotos lemanes ó de costa y ria para ejercer tal oficio deberán ser examinados, como hasta aquí, ante Prior y Cónsules por el piloto mayor de barra ó por otras personas prácticas que para ello se nombraren; pena de que si alguno fuere osado á gobernar ó dirigir navío sin este requisito, será multado en cincuenta ducados de vellon aplicados á beneficio de la Ria de este puerto; y ademas condenado en los daños que se siguieren por su impericia, y se procederá á lo demas que haya lugar.

3. Para ser admitido al exámen deberá tener, cualquiera que pretenda el tal título de piloto leman, á lo menos veinte y cuatro años de edad, y haber navegado cuatro años fuera de esta costa en alta mar, de que ha de exhibir certificaci on de los capitanes con quienes hubiere hecho los viages; y será preguntado en el exámen (entre otras cosas) de las maniobras y aparejos de los navíos, y especialmente de los cursos y marcas, bancos, escollos, corrientes, puntas y cabo de esta costa, y de los demas embarazos que puedan impedir la entrada y salida de las rias, puertos y surgideros de ella.

4. Despues de haberse examinado y aprobado el que hubiere de ser piloto leman acudirá por el título ante Prior y Cónsules, quienes le recibirán juramento formalmente de que observará con toda puntualidad lo que sea de su obligacion, é irá prevenido en este capítulo.

5. Todo piloto leman estará obligado á tener siempre prevenida su lancha con gente, remos y demas necesario y hallarse pronto para la asistencia y socorros de los navíos á su primera señal ú orden que le dieren; pena de cuatro ducados de vellon por cada vez que resultare haber sido omiso en cosa ó parte de lo referido.

6. Por ser muy conveniente que el piloto leman sea prudente y experto en la práctica de su ejercicio, se ordena que si alguno estando embriagado intentare salir á socorrer ó dirigir el navío, sea multado en cuatro ducados y suspenso por la primera vez de oficio por un año, recogién-dosele su título; y si reincidiere en privacion de él; y la multa se apli-cará á beneficio de la Ria de este puerto.

7. Cuando alguna lancha saliere á echar pilotos lemanes á los navios que se presentaren en esta abra ó costa, deberá echarle primero al que estuviere mas próximo á entrar, y por el mismo orden de cercanía á los demas, sin preferir por motivos particulares á los que estuvieren á mas distancia, pena de perdimiento de su salario.

8. Cuando diferentes lanchas fueren á abordar á un navío para intro-ducirle piloto leman, serán preferidos los de la primera, la cual asistirá al tal navío cuando tenga ocasion de entrar en la barra en caso que necesitare de ella; y esta tendrá tambien preferencia cuando para la vuelta de su viage bajare la Ria; pero en el caso de no llegar á tiempo conve-niente para la entrada dicha primera lancha, será preferida la segunda, y asi sucesivamente las demas que hubieren abordado, ó las que sin haber abordado llegaren en necesidad; con declaracion de que en este caso no puedan pretender del capitan cabo para remolcar el navío ni limanage alguno dichas lanchas que tenian preferencia, y no llegaron á tiempo.

9. Igualmente deberá el piloto leman informarse de los capitanes y de-mas oficiales de los navios que hubieren de conducir, qué pies de agua demandan ó calan estos, para con este conocimiento resolver si han de entrar ó no, y conducirlos hasta el surgidero.

10. Llegados que sean al surgidero de la Ria con el navío ó navios que condujeren, deberá el piloto leman mantenerse á bordo hasta dar fondo, y amarrarlos con toda seguridad en parages donde no puedan peligrar en baja mar sobre peñas, bancos ú otros de alguna contingencia; pena de que haciendo lo contrario será multado y castigado á proporcion del daño que por culpa suya resultare á dichos navios y sus cargazones.

11. Todo piloto leman que por ignorancia, malicia, embriaguez ú otro motivo hiciere varar ó perder algun navío, ademas de estar obligado á pagar con sus bienes los daños que causare, será privado de oficio, y castigado con todo rigor.

12. Si habiendo un piloto leman abordado á algun navío, é introdu-cidose por tal en él, viniendo á esta Ria, ú otra destinada, y ya sea por tiempo contrario, ó por mareas insuficientes, le convenga entrar de ar-ribada en algun otro puerto de la cercanía, será de la obligacion del piloto leman prevenir al capitan del uso, estilo y costumbre del puerto en que hubiere de entrar, y aconsejarle é instruirle cuanto convenga en orden á las lanchas de que deba valerse, procurando escusarle en esto y en todo lo demas que le sea posible de los gastos excesivos que por ignorancia muchas veces pudiera sujetarse á pagar: y si se reconociere haber cual-quier piloto leman faltado á cosa ó parte de lo referido, por interes pro-

pio ó engaño notorio, será suspenso de oficio por dos años, y recogido su título, haciéndosele restituir el limanage que hubiere recibido; esta por la primera vez, y por la segunda será privado de oficio.

13. Siempre que salgan alguna ó algunas lanchas de los puertos de esta abra al mar en busca de navios para su direccion, é introducirles pilotos lemanes, deberán estos ir bien informados y satisfechos del estado en que se hallare la barra, para advertir á sus capitanes lo conveniente acerca de su entrada.

14. Deberán tambien los pilotos lemanes antes de entrar en la barra (si el tiempo lo permite) dar parte al piloto mayor de ella de los pies de agua que calare el navío que condujeren, á fin de que enterado de ello pueda avisar y responder en su razon lo conveniente para su mayor segu-ridad, siguiéndose siempre la orden que diere el piloto mayor; y hasta tenerla, ó señal de poder ya entrar (que será la de largar su bandera) no podrán los pilotos lemanes enderezar los navios á la barra, ni ejecutar la entrada.

15. Hecha por el piloto mayor la señal para la entrada pondrá el piloto leman la proa del navío hácia la bolisa, y seguirá hácia ella la direccion, sin desviarse á un lado ni otro, permitiéndolo el tiempo; y si la mar cor-riere de suerte que la lancha ó bolisa del piloto mayor esté (como debe) de la parte de adentro de la barra, dirigirá el navío el piloto leman á la misma lancha ó bolisa del piloto mayor con todo cuidado y advertencia.

16. Si por algun accidente hubiere de ser la entrada de parte de no-che, enderezará el piloto leman el navío á los faroles que se le pusieren por señales de guia, y la observará bien sin el menor descuido para el mejor acierto.

17. Acudirá el piloto leman sin excusa ni omision alguna á bajar y sa-car el navío de este puerto, su Ria y barra, con el número de lanchas que le pidiere el capitan, el dia que para ello fuere avisado por este; pena de que serán de su cuenta los gastos y demoras que se sigan.

18. Deberá todo piloto leman prevenir al capitan del navío las lanchas que considerare necesarias para bajarle, sin que en esto por motivo al-guno exceda de las que prudencialmente juzgare por bastantes; pena de que justificándosele haberle puesto alguna ó algunas mas de las neces-arias, serán de su cuenta y cargo el limanage y gastos de ellas.

19. Ningun piloto leman que haya conducido navío en esta Ria podrá hacer trueque ni venta del derecho que tenga de bajarle, á menos que no sea por enfermedad ó ausencia precisa; pena de que si constare ser la ausencia ó enfermedad supuesta ó fingida, perderá el tal derecho de pilotage que hubiere trocado ó vendido.

20. Cuando se hallare algun piloto leman introducido como tal en navío que ande bordeando en la abra con el ánimo de entrar y que lleguen lanchas á hablar, como se acostumbra para la preferencia en caso de necesidad, al tiempo de entrar en la barra; no podrá á ninguna de ellas suponer haber ya otras conseguido la preferencia, con el fin de aplicar

en el caso de necesidad los limanages á lanchas de su afición, pena de privacion de oficio.

21. Siempre que cualquiera piloto leman entrare en la barra con navío que por precision traiga por delante dos, tres, cuatro ó mas lanchas, y que de Portugaleta para Olaveaga no necesite de todas, sino de algunas de ellas; en este caso subsistirá la preferencia, segun se advierte al número octavo de este capítulo.

22. Si al presentarse un navío en la barra reconociere el piloto leman necesidad de lanchas para su introduccion, y viere algunas que están pescando en la abra, hará su señal de llamada, y si no acudieren prontamente, dará cuenta á Prior y Cónsules de ello, nombrando á los maestros de las tales lanchas, y los pilotos lemanes que hubiere en ellas, pena de privacion de oficio por su culpable omision; ademas de que se procederá contra los demas pilotos que no acudieron á la llamada ó señal, á lo que hubiere lugar en justicia.

23. Siendo necesario para mayor seguridad de los navíos en la abra, entrada, subida de la Ria, bajada de ella, y salida de la barra, la concurrencia de lanchas, se ordena y manda que estas con sus pilotos lemanes, tripulados con siete remos, á saber, seis hombres y un muchacho, observen y guarden las reglas siguientes.

24. Acaece muchas veces el que al presentarse algunos navíos á entrar en la barra estén varias lanchas en la abra pescando, y que llevados del interes que les puede producir la pesca, dejan á los navíos sin el socorro que necesitan para su mayor seguridad en la entrada: por lo cual, deseando obviar este inconveniente, se manda y ordena que entre las lanchas que así estuvieren á la pesca se echen suertes para las que necesitare el navío (caso de que no haya de valerse de todas): y porque se considera embarazo en echar dichas suertes en la mar, respecto de hallarse siempre en alguna distancia unas de otras, se ordena las echen precisamente en tierra antes de salir á dicha pesca; pena de que no lo haciendo así se quitarán los títulos á todos los pilotos lemanes que se hallaren en dichas lanchas.

25. Si al ir las lanchas á la pesca, ó estando en ella, vieren algun navío en la abra, tendrán obligacion de hablar con su capitan, y ofrecerle su asistencia; y si la necesitare deberán quedar cerca de su bordo las que dijere haber menester: y en caso que durante suba la marea entrare viento favorable, y no necesitare de todas, sino de alguna ó algunas de ellas, se ordena y manda que á las que despidiere (que han de ser las que últimamente le hubieren llegado, teniendo presente la preferencia de las primeras) se les pague medio limanage.

26. Si alguna lancha ó lanchas tomaren á remolque algun navío para su introduccion en la barra, aunque sea desde Sobre-Castro, se contará un limanage hasta dicha introduccion y amarrarle en Portugaleta (caso de no poder subir mas); entendiéndose esto siendo la mar bella, y pudiendo entrar la lancha por delante del navío; pero en el caso de que la

mar esté alterada, de suerte que sea impracticable la entrada de la lancha por la proa, y solo entrare el navío, cumplirá con el limanage el piloto leman habiéndole puesto al pie de la barra; y será de la obligacion del capitan pagársele.

27. Si algunas lanchas condujeren á una embarcacion hasta el pie de la barra, y estando en ella se ballare por conveniente ó mandare el piloto mayor el retroceso de dicho navío á la abra, se pagará á la lancha ó lanchas que hubieren asistido al remolque de venida y vuelta medio limanage; y para otro dia que pueda ya entrar dicho navío, si necesitare de lanchas, tendrán la preferencia (acudiendo en tiempo) las que así le hubieren asistido, y se les pagará su nuevo limanage.

28. Si alguna lancha ó lanchas vinieren por la popa del navío, hasta cerca de la barra, y que, como va expresado, no puedan entrar á la proa de él con cabo, por causa de romper algo la barra, y que entre con su gente por la traviesa, ó de eletia; en este caso nada ganarán la tal lancha ó lanchas, y solo se deberá el limanage á las que de la parte de adentro de la barra asistieren á la tal embarcacion.

29. Si despues de desamarrada en Portugaleta una embarcacion, con el fin de salir fuera de barra, y conducida por algunas lanchas hasta pasar en frente del fuerte donde llaman el Cuervo, se hallare por conveniente hacerla volver y amarrar, será de la obligacion del capitan pagar medio limanage á las que le hubieren asistido á volver y amarrar; y estas para otro dia que saliere dicha embarcacion tendrán preferencia á otras, caso de que el capitan las necesite, y no en otra forma.

30. La lancha ó lanchas que introdujeren á un navío estarán obligadas á su conduccion hasta el surgidero donde hubiere de amarrarse; bien entendido, que siempre que el capitan las despidiere (por parecerle no necesitar de todas) deberán soltar el cabo las que no le fueren precisas, y solo cobrarán el limanage hasta el parage donde así fueren despedidas.

31. Siempre que al llamamiento del capitan vinieren algunas lanchas al surgidero de Olaveaga para bajar el navío, y que al tiempo que les señaló asistieren; y cuando ya hubieren llegado no estuviere todavía despachado y pronto el navío, y por esta causa las despidiere; en este caso se declara haber ganado cada lancha quince reales de vellon: pero si el no bajar el navío dimanare de viento contrario ú otro accidente fortuito, que no dependa del capitan, ni haya podido preverle cuando llamó á las lanchas; en tal caso no ganarán estas cosa alguna.

32. Pudiendo suceder que saliendo desde Olaveaga, ó al subir desde Portugaleta una embarcacion con diferentes lanchas, el capitan de ella reconozca no necesitar desde algun surgidero á otro de todas; se ordena que podrá en tal caso despedir las que le pareciere, guardando siempre la preferencia á las que primero le llegaron, pagando á las que despidiere lo correspondiente al parage de donde fueren despedidas, arreglándose en esto á lo que en cuanto al señalamiento de limanages y parages de ellos irá prevenido en este capítulo.

53. La lancha ó lanchas que desamarraren alguna embarcacion para sacarla fuera de barra, tendrán obligacion de remolcarla por un limanage hasta en frente de nuestra Señora de la Mar, como extensamente irá tambien prevenido en los números de adelante, pero si el capitan considerare necesarias algunas lanchas hasta fuera de puntas, y se valiere de ellas, á las que llevare pagará á cada una otro limanage.

54. Siempre que alguna lancha ó lanchas subieren ó bajaren remolcando alguna embarcacion, y diere fondo esta en alguno de los surgideros de esta Ria para continuar su derrota ó para hacer su descárga, no podrán apartarse del navio hasta que se haya amarrado y puesto en toda seguridad, ayudando á ello la gente de las tales lanchas, por ser así de su obligacion.

55. Así bien, siendo llamadas las lanchas por algun capitan para subir ó bajar esta Ria ó salir de la barra, deberán asistir á desamarrar el navio, levando las anclas y ayudando en todo lo demas que convenga y les ordenare el piloto leman que tuviere el cuidado del navio.

56. Mediante haberse extinguido (por convenio hecho entre este Consulado y las cofradías de mareantes y pilotos lemanes de los puertos de la villa de Portugaleta, Santurce, Ciervana y la ante-Iglesia de Guecho) los sueldos ó derechos de seis reales de vellon de cada limanage ó atuage con que contribuian al piloto mayor y lemanes, y ajustádose por nuevo reglamento que en adelante se les haya de pagar seis reales y medio de vellon por cada pie español Real que calare cada navio, así en su entrada, como á la salida, en lugar de lo que antes se pagaba; deberán llevar en adelante de los capitanes y dueños de navios por cada limanage ó atuage solamente veinte y cuatro reales de dicha moneda de vellon por cada lancha, estando esta equipada con seis hombres y un muchacho (todos remeros, como antes queda advertido): Y dichos limanages ó atuages se han de regular y regulan desde ahora en esta forma: uno desde la abra ó fuera de barra hasta el surgidero de dicha villa de Portugaleta: otro desde dicho surgidero de Portugaleta hasta el de la isla de San Nicolas: otro desde San Nicolas hasta el surgidero de Olaveaga; y otro desde dicho Olaveaga hasta los muelles de esta villa de Bilbao: y este mismo orden se guardará y observará en los limanages ó atuages de la bajada de la Ria y salida de puerto de cada navio.

57. Tambien se previene y deberá tenerse presente, que dichas lanchas ganarán un limanage con solo traer y conducir los navios hasta el pie de la barra, esto es, concurriendo las circunstancias que por menor se expresan en el número cuarto de este capítulo, en cuanto á no poder sin conocido riesgo entrar con ellos juntamente por la barra.

58. Porque muchas veces sucede que los navios que vienen subiendo esta Ria se ven precisados á dar fondo en el surgidero de Luchana, ya por escasez de viento ó de marea, y ya por otros accidentes; y que la lancha ó lanchas de su compañía llegando hásta aquel parage suelen resistirse despues á continuar en subirlos, y asistir hasta el de su destino,

prefextando que no les vale mas que medio limanage, dejando expuestos á tales navios al peligro al doblar el monte llamado de Cabras: por obviar para en adelante este inconveniente, y los perjuicios que de ello pudieran resultar á la navegacion y comercio, se manda y ordena que la lancha ó lanchas que los hubieren remolcado ó acompañado hasta dicho sitio de Luchana, acudan la marea inmediata ó siguiente (si en la primera no ayudare el tiempo) á traerlos al surgidero en que deban amarrarse y dar el fondo destinado; pena de que de lo contrario perderán lo que habian de llevar y ganar por el trabajo hecho desde dicha isla de San Nicolas al referido sitio de Luchana.

CAPÍTULO VEINTE Y SIETE.

Del régimen de la Ria de este puerto, y cuidado que deberá tener el guarda de ella en su surgidero de Olaveaga.

1. SIENDO la manutencion de la Ria uno de los objetos principales á que debe atenderse en todo puerto de mar, y que en esta villa de Bilbao, su larga Ria y continuo trato y comercio, pide reglas convenientes que se dirijan á la conservacion y beneficio de ella; se ordena y manda que el guarda que este Consulado nombrare anualmente en el surgidero de Olaveaga, observe lo á él tocante de lo que aquí se contendrá, y haga observar á los demas con quien se hable lo que les corresponda; y de no poderlo remediar por sí, dará cuenta prontamente á Prior y Cónsules para que den las providencias que convengan; pena de que siendo omiso en la observancia de cosa ó parte de lo referido, será privado de tal oficio de guarda-Ria.

2. No deberá permitir el guarda-Ria que gabarra alguna se amarre á boya, cable, calabrote ó cabo que tenga dado cualquier navio á tierra ó al agua.

3. Cuidará de que ninguna gabarra ni otra embarcacion esté fondeada en medio de la Ria con arpeo propio; porque á cualquier gabarrero que contraviniera á una de estas cosas se le sacarán dos ducados de multa; y para ello y procederse á lo demas conveniente dara cuenta el guarda-Ria á Prior y Cónsules.

4. Tambien será de su obligacion no permitir que gabarrero alguno, ni otra persona eche sobre los muelles de esta Ria lastre, zaborra, arena, ni otra cosa que los perjudique ni embarace; bien entendido que si algun particular descargare con precision para obras u otros menesteres materiales de arena, estiércol ú de otra cualquiera calidad, solo los podrá tener en dichos muelles hasta cuatro dias y no mas, advirtiéndoselo así

el guarda-Ria; y que por cada día que excediere en tenerlos será multado en cuatro reales de vellon, aplicados á reparos y limpieza de la Ria.

5. Tampoco permitirá el guarda-Ria que gabarrero ni otra persona saque de ella para los navíos ni otra cosa lastre de piedra, de otro algun parage que no sea desde debajo del convento de San Mamés, sito en la ante-Iglesia de Abando, jurisdiccion de este villa, hasta el Churro de enfrente del convento de religiosas de nuestra Señora de la Merced, sito en la misma ante-Iglesia y jurisdiccion de esta dicha villa; pena de que si le sacare de alguna otra parte de esta Ria, ni sus calas, ni playas, se dará por perdido, y ademas será multado por la primera vez en seis ducados, y por la segunda en doce.

6. Igualmente deberá el guarda-Ria embarazar á los gabarreros que condujeren arena ejecuten su descarga sin que primero pongan una vela desde la gabarra al muelle, para que no caiga á la Ria; pena de que el que no lo observare será multado por cada vez en un ducado de vellon.

7. Ningun capitan, hallándose con su navío en esta Ria, podrá echar de bordo á la agua basura, lastre, ni otra cosa que perjudique; pena de diez ducados.

8. Asimismo se prohíbe á dichos capitanes cocer brea y calentar alquitrán á bordo de sus navíos; pena por la primera vez que contravinieren de diez ducados, por la segunda de veinte, y por la tercera de privacion de sus oficios y empleos de tales capitanes.

9. Los capitanes deberán tener siempre sobre las cubiertas de sus navíos, y en el parage conveniente y mas pronto, estando en surgidero dos ó tres baldes, para en caso de necesidad sacar en ellos agua, ya sea para socorro de sus mismos navíos, ó ya de otros cercanos que pudieran incendiarse.

10. Cuando un capitan necesitare sacar de su navío algun lastre, deberá pedir gabarra para descargarle á ella, en caso de no poderlo hacer con su bote, que si lo pudiere, no se le obligará á tomar gabarra; y en este caso de sacar dicho lastre, será del cargo del guarda-Ria señalar á cada capitan el parage que para echarle estuviere destinado por Prior y Cónsules.

11. Tambien estará al cuidado del guarda-Ria que ningun navío se halle sin tener á bordo de noche y dia á lo menos un muchacho capaz de poder por sí solo largar ó picar un cable, calabrote ó cabo, cuando lo pidiere la necesidad, para por este medio evitar los daños que de no largarse ó picarse á tiempo se pudieran ocasionar, los cuales serán del cargo de los capitanes que dejaren sus navíos sin esta prevencion, y ademas multados por cada dia en que faltaren en diez ducados de vellon aplicados á beneficio de la misma Ria.

12. Todo navío que estuviere en el surgidero deberá tenerse amarrado á cuatro amarras por lo menos, las dos á los árboles y palanquetes de tierra, y las otras dos á dos anclas que sean suficientes, la una por proa,

y la otra por popa, y estas con sus boyas y orinques, y prolongadas al medio de la Ria en baja mar.

13. Siempre que el guarda-Ria reconociere estar próxima alguna creciente y corriente de aguas por mucha lluvia ó nieves, deberá cuidar de pasar por enfrente de los navíos de la Ria, y llamando á sus capitanes (ó en falta de estos á los que en ellos estuvieren de guardia) prevenirles les echen nuevas amarras, como se les manda y ordena en el número sesenta y nueve del capítulo veinte y cuatro de sus obligaciones; y de cualquiera omision que en esto tengan, dará cuenta á Prior y Cónsules para imponer multas y castigar segun convenga á cualquiera inobediente.

14. En cualquiera acontecimiento de incendio de navío ó navíos del surgidero, deberá todo marinero acudir al socorro prontamente con sus baldes, que les va ordenado tengan sobre cubiertas, y con las demas prevenciones necesarias, sin la menor omision ni negligencia; en que el guarda-Ria andará con la mayor vigilancia solicitando el remedio de los daños.

15. Tambien deberán los marineros en desamarrándose accidentalmente algun navío, acudir á asegurarle, y ponerle amarrado con la debida diligencia y prontitud; en cuyo cumplimiento el guarda-Ria pondrá tambien el cuidado posible.

16. Asimismo será de la obligacion de todos los marineros, que estando de guardia ó en otro cualquiera tiempo observaren ó vieren quitar algunos orinques á las anclas, ó robar mercaderías, el vocear y dar cuenta á sus dueños, procurando reconocer los agresores, y el guarda-Ria acudir al mas pronto remedio de semejantes excesos, y no le pudiendo poner por sí, dará cuenta á Prior y Cónsules, como le queda prevenido.

17. Ningun marinero, barquero ni otra persona será osada á quitar orinque á ancla alguna, ni menos á cortar amarra de las que los navíos tengan dadas á tierra, so pena de que justificándosele lo contrario con solo un testigo de vista, será condenado en treinta dias de cárcel y veinte ducados de multa por la primera vez, y por la segunda doblado; y lo mismo se entenderá para con cualquiera que soltase ó aflojare en cosa ó parte algun cable que estuviere dado á árboles y palanquetes de tierra (con el pretexto de amarrar tambien en ellos sus mismos navíos, ni por otro alguno).

18. Cuando se diere carena ó se limpiare algun navío ú otra embarcacion, deberá hacerse en los parages para ello señalados, y no en otros; y para en estos casos se ordena que el fuego para cocer la brea haya de ponerse á sesenta pies de distancia de la embarcacion.

19. Por calentarse los navíos en las carenas, se ordena que los que necesitaren de ellas tengan en su operacion sobre la cubierta seis baldes llenos de agua y dos lambaces, y con ellos tres personas capaces de acudir á usar del agua siendo necesaria.

20. Si algun capitan ó dueño de navío estuviere detenido en esta Ria

con él por falta de viage durante un año ó la mayor parte de él, se le obligará á darle carena.

21. Cuando por el motivo expresado en el número antecedente de larga detencion, ó el de falta de carena, ú otro cualquier defecto, se hallare algun navío en esta Ria anegado, ó con grave necesidad de repararse, deberá su capitan ó dueño apartarle de ella, para que no cause el menor embarazo; y en el caso de que por considerarle innavegable, ó ser el daño irreparable, no pudiere apartarle y sacar del surgidero y fondo cómodo, estará tambien obligado dicho su capitan ó dueño á romperle y deshacerle cuanto antes en el término que se le señalare por Prior y Cónsules, quienes lo mandarán ejecutar de oficio á cuenta del capitan ó dueño, si estos fueren omisos; y en el cumplimiento de esto y lo demas (como va advertido) celará y cuidará el guarda-Ria, para que por lo distante que está el surgidero de Olaveaga de esta villa, y que con este motivo no pueden verlo todo Prior y Cónsules con la brevedad que algunos casos requieren, no deje de llevar cumplido efecto lo que va ordenado, y demas que convenga al buen régimen y conservacion de la Ria, que tanto importa al comercio y navegacion de este puerto.

22. Si algun gabarrero sacare de los churros señalados, ó de algunos navios, lastre ó zaborra que quiera guardar para otros navios; en este caso, á otro dia que lo ponga sobre el muelle, deberá apartarlo de él, dejándolo libre en la distancia de diez y seis pies; pena de que no lo haciendo así, se le sacará por cada dia de detencion medio ducado de vellon de multa, á que le obligará el dicho guarda-Ria, celando en esto como en todo lo demas el puntual cumplimiento, como y por las razones que quedan prevenidas, so las penas y apercibimientos que van puestos, y de que será privado de oficio, y condenado en los daños que por su omision ó negligencia se causaren.

CAPÍTULO VEINTE Y OCHO.

De los carpinteros-calafates; su número, y calidades que deberán tener, y derechos que han de llevar.

1. Por haberse experimentado algunos daños de la impericia de los maestros carpinteros-calafates y sus oficiales en las carenas que han dado hasta aqui á los navios y demas embarcaciones de los surgideros de este puerto, exponiéndolos á la total pérdida de ellos, su tripulacion y carga, sin embargo de los excesivos sueldos que han llevado; para su remedio se ordena y manda que de aqui en adelante no se admitan por este Consulado mas maestros carpinteros-calafates que hasta el número de cuatro; y que estos se elijan por Prior y Cónsules (precedido exámen formal

por personas inteligentes que antes nombrarán), los cuales bajo juramento declararán sobre la suficiencia de cada pretendiente; y segun lo que resultare se procederá á despachar ó no el título á cada uno.

2. No deberá ser admitido ninguno al ejercicio de tal maestro carpintero-calafate, ni dársele título sin que conste haber trabajado por lo menos durante ocho años en la facultad de carpintero de navios y otras embarcaciones, y servido al mismo tiempo ó despues de aprendiz calafate durante dos años, y seis de calafate oficial; prefiriendo siempre para la admision y dar el título á los mas hábiles y experimentados en ambos ejercicios; y sobre todo, se atenderá y dará la preferencia á los que fueren maestros constructores de navios, si los hubiere, siempre que concurriere alguno que lo fuere con otro ú otros que sean meros carpinteros-calafates.

3. Al tiempo que así fueren nombrados, y se les entregaren sus títulos, deberán jurar ante Prior y Cónsules de cumplir exactamente con las obligaciones de su oficio en las carenas y obras que se les encargaren, y de hacerlas firmes y duraderas.

4. Por cuanto los que fueren tales maestros carpinteros-calafates han de responder á lo bien ó mal obrado en las carenas, será de su cargo y cuidado elegir para la maniobra de ellas los oficiales mas hábiles que pudieren hallar y sean de su satisfaccion; haciéndolos trabajar incesantemente en todas las horas que el tiempo, situacion en que se hallare la nao, y las mareas lo permitieren; y de lo contrario se bajará de sus salarios á los maestros el importe de los daños que se averiguare haberse causado por su omision y falta de cuidado.

5. Tambien será del cargo de los maestros carpinteros-calafates el asistir personalmente á las carenas y demas obras que se les encomendaren, repasando por si mismos al tiempo de la operacion toda la obra que los oficiales fueren ejecutando por su direccion, y con especialidad las tablas de los costados y cubiertas, clavos, cavillas, rumbos y demas reparos que sean necesarios para la mayor firmeza y seguridad de la embarcacion; pena de que los tales maestros carpinteros-calafates que en esto, y en lo demas de su cargo fueren omisos, hayan de pagar con sus bienes todas las averias y demas daños que por defecto de la carena se justificare haber recibido el navío y su carga.

6. Ninguno de los maestros carpinteros-calafates podrá admitir á trabajar á jornal á oficial alguno que no le conste primero haber ejercido de aprendiz el oficio de calafate, por lo menos el tiempo de dos años, con maestros de esta Ria ó de otra, y que por consiguiente se halle capaz de ejecutar segun arte lo que se le mandare.

7. Cualquiera comerciante, dueño ó director de navios que necesite carenar alguno, podrá elegir á su voluntad el maestro carpintero-calafate que quisiere entre los cuatro que para ello tendrán título en esta Ria, y no á otro de ella; pero si por la dificultad, entidad ó mayor seguridad de la obra pareciere al tal dueño ó director del navío ser conve-