

EUSKAL HERRIA ENBLEMATIKOA

EUSKAL HERRIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA



ARGITALETXEA / EDITA: © ETOR-OSTOA S.L. Lasarte-Oria

ARGITALPENAREN ZUZENDARITZA / DIRECCIÓN EDITORIAL
Enrique Ayerbe Etxebarria

EGILEAK / AUTORES
Juan José Bikandi
Jaime Rodríguez Salís
Iñaki Zumalde

TESTU ETA IRUDIEN JATORRIA / PROCEDENCIA DE TEXTOS E ILUSTRACIONES
Fondo editorial OSTOA, S.A.
«ITSASOA. El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia»

ITZULPENA / TRADUCCIÓN
Karmele Urdanpilleta Urdanpilleta

MAKETAZIOA ETA DISEINU GRAFIKOA / MAQUETACIÓN Y DISEÑO GRÁFICO
Begoña Goikoetxea Amonarraiz
José León Huarte Ros

IRUDIEN TRATAMENDUA / TRATAMIENTO DE IMÁGENES
Pedro Tapias Anabitarte

INPRIMAKETA ETA KOADERNAKETA / IMPRESIÓN Y ENCUADERNACIÓN
GRAFO S.A. Basauri

ISBN: 978-84-96288-84-3
Lege gordailua / Dep. Legal: BI-876-2010

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

HISTORIA
DEL ESPACIO MARÍTIMO VASCO
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKAL ITSAS ESPAZIOKO
HISTORIA
ITSASOKO HISTORIA

ÍNDICE - AURKIBIDEA

HISTORIA DEL ESPACIO MARÍTIMO VASCO

EUSKAL ITSAS ESPAZIOAKO HISTORIA

LA NAVEGACIÓN EN LA ANTIGÜEDAD EL MAR DE LOS GRANDES RELATOS. MITO E HISTORIA

NABIGAZIOA ANTZINATEAN ITSASOA KONTAKIZUN HANDIETAN. MITOA ETA HISTORIA

EL MAR DEL MITO Y LA HISTORIA

por Juan José Bikandi

| | |
|---|----|
| DEL MEDITERRÁNEOATLÁNTICO | 11 |
| <i>La apertura del Mare Nostrum al mar Océano</i> | 11 |
| <i>Referencias míticas griegas sobre el mar Océano</i> | 11 |
| <i>Primeras referencias literarias</i> | 11 |
| <i>La ruta del estaño y del ámbar</i> | 12 |
| LOS FENICIOS: MILENIO III - SIGLO VIA. C. | 22 |
| <i>Actividad comercial</i> | 22 |
| <i>Los navíos fenicios</i> | 23 |
| <i>La expansión fenicia en el Mediterráneo</i> | 23 |
| <i>El viaje de Neco II</i> | 23 |
| <i>La concepción fenicia de la Tierra</i> | 24 |
| <i>La decadencia</i> | 24 |
| LOS GRIEGOS: SIGLO XIV - SIGLO IIA. C. | 28 |
| <i>La expansión mediterránea</i> | 28 |
| <i>Los navíos griegos</i> | 29 |
| <i>La concepción griega de la Tierra</i> | 29 |
| <i>El mito de Hércules</i> <i>y la barrera cartaginesa del miedo</i> | 29 |
| <i>Primer periplo atlántico. El viaje de Colayo</i> | 30 |
| El nacimiento de la Geografía | 31 |
| <i>Anaximandro</i> | 31 |
| <i>Hecateo de Mileto</i> | 31 |
| <i>Herodoto</i> | 31 |
| <i>El viaje de Piteas</i> | 31 |
| <i>Eratóstenes</i> | 32 |
| <i>Timeo</i> | 32 |
| LOS ROMANOS: SIGLO IIA. C. - SIGLO V D.C. | 36 |
| <i>La expansión mediterránea y europea</i> <i>de los romanos</i> | 36 |
| <i>Navíos romanos</i> | 37 |
| <i>La concepción romana de la Tierra</i> | 37 |
| Conclusión | 37 |

ITSASOA MITOETAN ETA HISTORIAN

Juan Jose Bikandi

| | |
|---|----|
| MEDITERRANEOTIK ATLANTIKORA | 11 |
| <i>Mare Nostrum itsasoa Ozeano itsasorantz</i> | 11 |
| <i>Greziarren erreferentzia mitikoak Ozeanoari buruz</i> | 11 |
| <i>Lehen literatur erreferentziak</i> | 11 |
| <i>Eztainu-bidea eta anbar-bidea</i> | 12 |
| FENIZIARRAK: III. MILURTEKOA-K. A. VI. MENDEA | 22 |
| <i>Merkataritza-jarduera</i> | 22 |
| <i>Feniziarren itsasontziak</i> | 23 |
| <i>Feniziarren hedapena Mediterraneoan</i> | 23 |
| <i>Nekao II.aren bidaia</i> | 23 |
| <i>Nolakoa zen Lurra feniziarrentzat?</i> | 24 |
| <i>Gainbehera</i> | 24 |
| GREZIARRAK K. A. XIV.-II. MENDEETAN | 28 |
| <i>Mediterraneoko hedapena</i> | 28 |
| <i>Greziarren itsasontziak</i> | 29 |
| <i>Nolakoa zen Lurra greziarrentzat?</i> | 29 |
| <i>Herkulesen mitoa</i> <i>eta kartagotarren beldur-hesia</i> | 29 |
| <i>Lehen bidaia atlantikoan zehar. Colayoren bidaia</i> .. | 30 |
| Geografiaren sorrera | 31 |
| <i>Anaximandro</i> | 31 |
| <i>Miletoko Hekateo</i> | 31 |
| <i>Herodoto</i> | 31 |
| <i>Piteasen bidaia</i> | 31 |
| <i>Eratostenes</i> | 32 |
| <i>Timeo</i> | 32 |
| ERROMATARRAK: K. A. II. MENDEA- K. O. V. MENDEA | 36 |
| <i>Erromatarren hedapena</i> <i>Mediterraneoan eta Europan zehar</i> | 36 |
| <i>Erromatarren itsasontziak</i> | 37 |
| <i>Nolakoa zen Lurra erromatarrentzat?</i> | 37 |
| Ondorioa | 37 |

| | |
|---|----|
| ÉPOCA ROMANA: SIGLO IA. C - SIGLO IV D. C. | 38 |
| Concepción grecorromana del Pirineo | 38 |
| La costa cantábrica y sus pobladores | 39 |
| Noticias geográficas | 39 |
| Distribución del espacio: Las tribus..... | 41 |
| El motivo de la presencia romana | 43 |
| Naturaleza de los asentamientos costeros..... | 44 |
| Tráfico comercial: Navegación de cabotaje | 45 |
| Rutas terrestres | |
| perpendiculares y paralelas a la costa..... | 47 |
| Camino perpendiculares al mar | 47 |
| Camino paralelos al mar | 48 |
| Cambios geoestratégicos | 48 |
| Conclusiones | 49 |

ACONTECER HISTÓRICO EN LA COSTA VASCA

LA COSTA VASCA EN LA ANTIGÜEDAD NAVEGACIÓN Y PRESENCIA ROMANA

por Jaime Rodríguez Salís

| | |
|------------------------------------|----|
| LAS PRIMERAS NOTICIAS | 63 |
| MONOXILAS VASCAS | 64 |
| LOS ROMANOS EN EL CANTÁBRICO | 64 |
| NAVES ROMANAS | 65 |
| ROMANOS EN LA COSTA VASCA | 67 |
| Minería | 67 |
| El estuario del Bidasoa | 68 |
| Embarcaciones fluviales | 69 |
| Oiasso | 69 |
| Asturiaga | 70 |
| Oiasso promontorio | 70 |
| Otros descubrimientos | 70 |
| Salazón | 71 |

GEOGRAFÍA E HISTORIA EN EL ESPACIO MARÍTIMO VASCO ALTA EDAD MEDIA (SIGLOS V-XII)

por Juan José Bikandi

| | |
|---|----|
| EL CONTEXTO | 88 |
| Piratería. Los pueblos bárbaros | 88 |
| <i>La presión árabe</i> | 89 |
| <i>Peregrinación a Santiago</i> | 89 |
| <i>Fundación de villas costeras</i> | 89 |
| <i>El recurso de la ballena y el cabotaje</i> | 89 |
| <i>Rutas comerciales de cabotaje</i> | 90 |
| <i>Las noticias legendarias</i> | 90 |
| <i>Circunstancias geopolíticas</i> | 91 |
| Un acontecimiento olvidado | 91 |
| <i>Intento de desembarco carolingio</i> | 91 |
| <i>Una lápida de memoria</i> | 92 |
| <i>Una segunda expedición</i> | 93 |
| <i>La tumba de Santiago</i> | 93 |

| | |
|--|----|
| ERROMATARRENAROA: K.A.I. MENDEA - K. O. IV. MENDEA | 38 |
| Pirinioak: grekoerromatarren ikuskera | 38 |
| Kostaldea kantauriarra eta bertako biztanleak | 39 |
| Aipamen geografikoak | 39 |
| Espazioaren banaketa: leinuak | 41 |
| Erromatarrek: presentziaren zergatia | 43 |
| Itsasertzeko kokalekuak: zer motatakoak ziren? | 44 |
| Salerosketen trafikoa: kabotaje-nabigazioa | 45 |
| Lehorreko ibilbideak: | |
| kostarekiko perpendikularrak eta paraleloak | 47 |
| Bideak: itsasoarekiko perpendikularrak | 47 |
| Bideak: itsasoarekiko paraleloak | 48 |
| Aldaketa geoestrategikoak | 48 |
| Ondorioak | 49 |

GERTAKARI HISTORIKO BAT EUSKAL ITSASERTZEAN

EUSKAL KOSTALDEA ANTZINATEAN, NABIGAZIOA ETA ERROMATARREN PRESENTZIA

Jaime Rodríguez Salís

| | |
|--|----|
| LEHEN AIPAMENAK | 63 |
| EUSKAL ONTZI MONOXILOAK | 64 |
| ERROMATARRAK BIZKAIKO GOLKOAN | 64 |
| ERROMATARREN ITSASONTZIAK | 65 |
| ERROMATARRAK EUSKAL HERRIKO KOSTALDEAN | 67 |
| Meatzaritza | 67 |
| Bidasoako estuarioa | 68 |
| Ibaietako itsasontziak | 69 |
| Oiasso | 69 |
| Asturiaga | 70 |
| Oiasso tontorra | 70 |
| Beste aurkikuntza batzuk | 70 |
| Gazituak | 71 |

GEOGRAFIA ETA HISTORIA EUSKAL HERRIKO ITSAS EREMUAN GOIZ ERDI AROA (V-XII. MENDEAK)

Juan Jose Bikandi

| | |
|--|----|
| TESTUINGURUA | 88 |
| Itsaslapurreta. Herri barbaroak | 88 |
| <i>Arabiarren presioa</i> | 89 |
| <i>Erromesaldia Donejakuera</i> | 89 |
| <i>Kostaldekoko hiribilduen fundazioa</i> | 89 |
| <i>Bi baliabide: balea eta kabotajea</i> | 89 |
| <i>Kabotaje-bidaia komertzialak</i> | 90 |
| <i>Elezaharretako aipamenak</i> | 90 |
| <i>Baldintza geopolitikoak</i> | 91 |
| Ahaztutako gertakari bat | 91 |
| <i>Karolinjioak lehorreratzeko saiakeran</i> | 91 |
| <i>Oroitarría</i> | 92 |
| <i>Bigarren espedizioa</i> | 93 |
| <i>Santiagoren hilobia</i> | 93 |

| | |
|---|-----|
| LOS NORMANDOS | 94 |
| LA INTRODUCCIÓN DEL CRISTIANISMO | 104 |
| Avatares y motivaciones del peregrinaje a Santiago | 111 |
| SIGLO XI | 114 |
| La caza de la ballena y la minería | 114 |
| EL CANTÁBRICO EN LAS RUTAS MARÍTIMAS | 115 |
| Rutas marítimas a Santiago | 115 |
| División eclesiástica y vecindad marítima | 116 |
| Fundación de la Villa de Bayona | 117 |
| La fundación de la villa de San Sebastián | 118 |

GEOGRAFÍA E HISTORIA EN EL ESPACIO MARÍTIMO VASCO LA BAJA EDAD MEDIA (S. XII-XV)

por Juan José Bikandi

| | |
|--|-----|
| INTRODUCCIÓN | 131 |
| Antecedentes del retorno a la costa | 131 |
| BAYONA | 133 |
| SAN SEBASTIÁN | 134 |
| Comentarios al Fuero | 136 |
| Villas y rutas vascas | 138 |
| LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y SU ASPECTO MARÍTIMO | 142 |
| ECONOMÍA EUROPEA | 142 |
| LA ECONOMÍA VASCA | 146 |
| La pesca | 146 |
| Comercio terrestre entre las vertientes | 147 |
| Comercio marítimo peninsular y extranjero | 149 |
| Ordenamiento jurídico del comercio marítimo | 150 |
| La Hermandad de las Marismas | 152 |
| El Consulado, institución mercantil | 152 |
| CONCLUSIÓN | 155 |

CONTEXTO DE LA EPOPEYA DE LOS BALLENEROS VASCOS EN TERRANOVA

por Iñaki Zumalde

| | |
|--|-----|
| INTRODUCCIÓN | 163 |
| Un pueblo marinero | 163 |
| A la caza de la ballena | 163 |
| LABÚSQUEDA DEL «PASO DEL NOROESTE» Y EL ENCUENTRO DEL BACALAO | 164 |
| LA «PESCARÍA DE BALLAOS» | 165 |
| Los ingleses | 166 |
| Los franceses. Normandos y bretones | 166 |
| Los vascos | 167 |
| Los españoles | 167 |
| Los franceses | 167 |
| Los portugueses | 168 |
| Los franceses | 168 |
| Los vascos | 169 |
| LA HISTORIOGRAFÍA «CLÁSICA» SOBRE LA CAZA VASCA DE LA BALLENA | 170 |
| LA APORTACIÓN DE SELMA HUXLEY | 170 |

| | |
|--|-----|
| NORMANDIARRAK | 94 |
| KRISTAUTASUNAREN SARRERA | 104 |
| Gorabeherak eta motibazioak Donejakuerako erromesaldietan | 111 |
| XI. MENDEA | 114 |
| Balea-harrapaketa eta meatzaritza | 114 |
| KANTAURI ITSASOAITZAS IBILBIDEETAN | 115 |
| Donejakuerako itsas ibilbideak | 115 |
| Elizbarrutien banaketa eta itsasoko auzotasuna | 116 |
| Hiribilduen fundazioa: Baiona | 117 |
| Hiribilduen fundazioa: Donostia | 118 |

GEOGRAFIA ETA HISTORIA EUSKAL HERRIKO ITSAS EREMUAN BERANT ERDI AROA (XII-XV. M)

Juan Jose Bikandi

| | |
|---|-----|
| SARRERA | 131 |
| Kostaldera itzultzea: aurrekariak | 131 |
| BAIONA | 133 |
| DONOSTIA | 134 |
| Foruari buruzko azalpena | 136 |
| Euskal Herriko hiribilduak eta bideak | 138 |
| JARDUERA EKONOMIKOAK ITSASOAREKIKO IKUSPEGIAN | 142 |
| EUROPAKO EKONOMIA | 142 |
| EUSKAL EKONOMIA | 146 |
| Arrantza | 146 |
| Lehorreko merkataritza isurialdeen artean | 147 |
| Itsasoko merkataritza penintsulan eta atzerrian | 149 |
| Itsasoko merkataritzaren ordenamendu juridikoa | 150 |
| Marismaseko Ermandadea | 152 |
| Kontsulatua, merkataritzako erakundea | 152 |
| ONDORIOA | 155 |

EUSKAL BALEONTZIEN EPOPEIA TERNUAN, TESTUINGURUA

Iñaki Zmalde

| | |
|---|-----|
| SARRERA | 163 |
| Marinel-herri bat | 163 |
| Baiaeren harrapaketa | 163 |
| IPAR-MENDEBALDEKO IGAROBIDEABILATZERAIKTEN ETA MAKAILAUA AURKITU | 164 |
| «PESCARÍA DE BACALLAOS» BESTERIK EZ | 165 |
| Ingelesak | 166 |
| Frantsesak. Normandiarrak eta bretoiak | 166 |
| Euskaldunak | 167 |
| Espainolak | 167 |
| Frantsesak | 167 |
| Portugaldarrak | 168 |
| Frantsesak | 168 |
| Euskaldunak | 169 |
| EUSKALDUNEN BALEAREN EHIZARI BURUZKO HISTORIOGRAFIA «KLASIKOA» | 170 |
| SELMA HUXLEY-REN EKARPENA | 170 |

BENJAMÍN DE TUDELA

| | |
|--|-----|
| EL VIAJERO Y SU RELATO | 175 |
| Datos biográficos y personalidad | 175 |
| El itinerario | 176 |
| Centros y rutas comerciales | 177 |
| La geografía en el Séfer-Masacot | 177 |
| Metrología: Distancias, monedas y cronología | 178 |
| CONSTANTINOPLA | 180 |
| EL CAIRO | 184 |
| ALEJANDRÍA | 186 |

ANTIGUOS PERFILES DE LA COSTA

| | |
|-------------------------|-----|
| LAPURDI, GIPUZKOA | 199 |
|-------------------------|-----|

| | |
|---|-----|
| CITAS GRÁFICAS. CRÉDITOS Y AGRADECIMIENTO | 207 |
|---|-----|

BENJAMIN TUTERAKOA

| | |
|--|-----|
| BIDAZTIA ETA BERE KONTAKIZUNA | 175 |
| Datu biografikoak eta nortasuna | 175 |
| Ibilbidea | 176 |
| Merkataritza-guneak eta -bideak | 177 |
| Séfer-Masacot-eko geografía | 177 |
| Metrología: distantzia, monetak eta kronología | 178 |
| KONSTANTINOPLA | 180 |
| KAIRO | 184 |
| ALEXANDRIA | 186 |

KOSTALDEAREN ANTZINAKO PROFILAK

| | |
|-------------------------|-----|
| LAPURDI, GIPUZKOA | 199 |
|-------------------------|-----|

| | |
|---|-----|
| AIPAMEN GRAFIKOAK. KREDITUAK ETA ESKERRAK | 207 |
|---|-----|

NOTA EDITORIAL

E

En esta pequeña serie sobre historia del mar se recuperan algunos trabajos que fueron publicados en la colección *ITSASOA*. *El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia* (1984-89)

Gran parte de los acontecimientos más relevantes de nuestra historia han tenido lugar por los caminos del mar. Hay redes económicas relacionadas con estas actividades y unos usos y ordenaciones de esos espacios que también tienen su historia además de su presente.

Por tanto se potencia la percepción del espacio marítimo incorporando la presencia del hombre con sus actividades económicas y sociales y con toda su historia.

Además, incorporamos a esa comprensión del espacio marítimo, la perspectiva más estrictamente cultural pues esos elementos son contemplados también en su dimensión estética, significativa y simbólica.

Para esta reedición hemos introducido divisiones y subtítulos y renovado completamente y ampliado la ilustración a la que se ha optado por darle un carácter acumulativo, lo que permite en muchos casos descubrir parentescos y tradiciones iconográficas.

ARGITALDARIAREN OHARRA

I

Itsasoko historiari buruzko sail txiki honek lehen *ITSASOA*. *El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia* (1984-89) bilduman argitaratu ziren lanak berreskuratzen ditu.

Itsasbideetan gertatuak dira gure historiako gertakizunik garrantzizkoenak. Badira itsasoko jarduera haiekin zerikusia duten sare ekonomikoaz gain, eremu horietako erabilerak eta ordenamenduak, historia ez ezik beren oraina ere badutenak.

Horregatik itsasoko eremuen pertzepzioa sustatzea da haien xedea, hau da, gizakiaren presentzia, bere jarduera ekonomikoa eta soziala eta haren historia osoa sartzea.

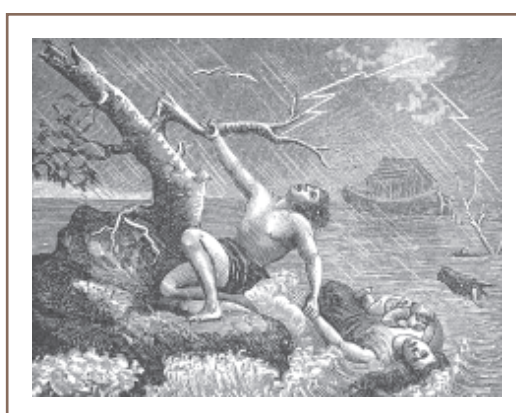
Bestalde, itsasoko eremu horren hausnarketari kultur ikuspegi hertsiago bat erantsi diogu, izan ere, jarduera horien dimentsio estetikoak, adiera eta sinbolismoa hartu dira kontuan.

Berrargitalpen honetan aldaketa batzuk sartu ditugu, beste banaketa bat, beste azpititulu batzuk eta guztiz berritutako irudien multzoa: metagarri izatea nahi genuena, kasu askotan ikonografia mailan ahaidetasuna eta tradizioa agerian jartzen lagunduko baitu.

LA NAVEGACIÓN EN LA ANTIGÜEDAD EL MAR DE LOS GRANDES RELATOS. MITO E HISTORIA



NABIGAZIOA ANTZINATEAN ITSASOA KONTAKIZUN HANDIETAN. MITOA ETA HISTORIA





Erromatarren Herkules Mediterraneo eta Ozeanoa (Atlantikoa) lotzen dituen itsasartea irekitzen. Horixe zen mitologiako kontakizunetan Herkulesen balentrietako bat, munduaren muturrera, Hesperideen Lorategira, bidaiatu zuenean egindakoa.

El Hércules de los romanos abriendo el estrecho que une el mar Mediterráneo con el mar Océano (Atlántico). En las narraciones mitológicas era una de las hazañas realizadas por Hércules durante su viaje al Jardín de las Hespérides en el extremo del mundo.



Mendebaldeko mutur horretan dagoen Atlantea bizkar gainean zeru-sabaiari eusten. Zeregin horretan Herkulesek ordezkatu zuen zenbaitetan Atlantea, tapizean irudikaturik azaltzen den eszenan. (Zurbarán. Pradoko Museoa). (Tapiza. El Escorial. Madrid).

En este extremo occidental se encontraba también Atlante sosteniendo sobre sus hombros la bóveda celeste. Hércules sustituyó a Atlante ocasionalmente en esta tarea, escena que aparece representada en este tapiz. (Zurbarán. Museo del Prado). (Tapiz. El Escorial. Madrid).

EL MAR DEL MITO Y LA HISTORIA

por JUAN JOSÉ. BIKANDI

DEL MEDITERRÁNEO AL ATLÁNTICO

La apertura del Mare Nostrum al mar Océano

E

El conocimiento de nuestro mar y de nuestro espacio marítimo tiene sus primeras noticias históricas en el mundo mediterráneo y nace a la historia comprendido desde sus premisas culturales.

Por tanto vamos a contemplar a grandes rasgos el proceso mítico, histórico y legendario que llevó a la apertura del mar Mediterráneo, al mar Océano, el hoy llamado Océano Atlántico.

Referencias míticas griegas sobre el mar Océano

Dice la mitología griega que Hércules, en su viaje al jardín de las Hespérides, en la Mauritania, creyó haber llegado a los límites del mundo, por lo que separó dos montañas denominadas Calpe (Gibraltar) y Abila (en la costa africana) para poner en contacto el Mediterráneo con el desconocido Océano. En la cima de estas montañas levantó dos columnas a fin de mostrar a las generaciones futuras que hasta allí había llevado sus gestas gloriosas.

La leyenda de Hércules enmarca el nacimiento cultural del Océano para los griegos. Habiendo llegado en sus viajes marinos a los límites de su mundo, del ecúmene, comprueban que a partir de un estrecho —el de Gibraltar— existe un mar desconocido para ellos, unas aguas nunca surcadas.

Y es que, en efecto,

«no hay que olvidar que la mitología es la forma más antigua de la geografía e historia griegas, y que los héroes como Hércules, Ulises, Jasón y otros, que penetraron hasta el extremo Oriente y Occidente, son el reflejo mítico de las navegaciones focenses y milesias». (1)

Primeras referencias literarias

Las primeras noticias documentales sobre la navegación atlántica datan aproximadamente del siglo IV a. C. y provienen del Mediterráneo: más en concreto del poeta latino Avieno, autor de la obra *Ora Maritima* (Orillas marítimas), quien a su vez se hace eco de un viaje marítimo realizado por el cartaginés Himilcón hacia el Norte de Europa en torno al 450 a. C., esto es, casi mil años antes.

ITSASOA MITOETAN ETA HISTORIAN

JUAN JOSE BIKANDI

MEDITERRANEOTIK ATLANTIKORA

Mare Nostrum itsasoa Ozeano itsasorantz

G

Gure itsasoaz eta gure itsas eremuaz dugun ezaguera Mediterraneoaren inguruko lehen aipamen historikoetatik jasotakoa da eta kultur premisez inguraturik sartu zen historian.

Horregatik, Mediterraneo itsasoaren prozesuaz arduratuko gara gaingiroki, hain zuzen ere, Ozeano itsasorantz, gaur egungo Atlantiko Ozeanorantz, eraman zuen prozesu mitiko, historiko eta legendarioaz.

Greziarren erreferentzia mitikoak Ozeanoari buruz

Greziako mitologiaren arabera, Herkulesek munduaren azken muturrera iritsi zela uste izan zuen, Mauritaniara, Hesperidesen lorategira eginiko bidaian, eta, horregatik, bi mendi banandu zituen, Calpe (Gibraltarren) eta Abila (Afrikako itsasertzean), Ozeano ezezaguna Mediterraneoarekin elkartzeko asmoz. Bi mendi horien gailurretan bi zutabe eraiki zituen, ondorengo belaunaldiei haren balentria loriatsuak haraino iritsi zirela erakusteko.

Herkulesen legendak mugatzen du Ozeanoaren jaiotza kulturala greziarrentzat. Egin zituzten itsas bidaietan beren munduaren muturrera, ekumenera, hau da, beraiek bizi eta ezagutzen zuten lurrera iritsi zirenean, konturatu ziren itsasartetik —Gibraltar— hasten zela inoiz ibili gabeko itsaso bat.

Izan ere, egiaz,

Lehen literatur erreferentziak

Atlantikoko nabigazioari buruzko lehen aipamen dokumentatuak, K.a. IV. mendekoak dira gutxi gorabehera, eta Mediterraneoetik datoz, zehatz esateko, Avieno poeta latinoak *Ora Maritima* (Itsasertzak) obraren egileak idatzitakotik. Izan ere, poeta honek K. a. 450. urte aldera, mila urte lehenago ia, Himilkon kartagotarrak Europako Iparraldera egin zuen bidaiaren berri ematen du.

La ruta del estaño y del ámbar

El periplo de Himilcón y anteriores navegaciones

Hoy está comúnmente aceptado que el aliciente del periplo de Himilcón lo constituyó la búsqueda de las fuentes del estaño y el ámbar, dos preciadas riquezas que, procedían del Norte europeo y acababan en la cuenca mediterránea en manos de los comerciantes fenicios y griegos.

En efecto, éstos comerciaban en el mercado de metales de Tartesos (desembocadura del Guadalquivir) tanto con plomo, como con cobre, plata, oro y estaño. La Península Ibérica era abundante en todos ellos; pero al mencionado mercado llegaban ecos de una navegación atlántica a través de la cual los tartesios comerciaban regularmente con las islas Estrimnias (islas de la Bretaña francesa), más tarde denominadas Casitérides, y que desde allí se podía navegar hasta la isla Sagrada en donde moraban los hibernios (de Hibernia, Irlanda), o a su vecina, la isla de los albiones (de Albion, isla de Gran Bretaña).

A pesar de que falta una prueba formal, hay fuertes presunciones para considerar viable una ruta, tanto del estaño —con base en Gran Bretaña o Irlanda— como del ámbar —que se importaba de Jutlandia (Dinamarca)— que desde los orígenes de la Edad del Bronce (1700-1800 a. C.) uniría la Península Ibérica con el Norte de Europa con lo que nos situaríamos en fechas antiquísimas (siglo 1900-1800 a. C.). Esta vía comercial Mediterráneo-Mar del Norte tendrá tres recorridos:

- el massaliota,
- el tartesio
- el oestrymnio.

Ya para la época en que tuvo lugar esta expedición —siglo V a. C.— este mar se hallaba constantemente surcado y suficientemente explorado por fenicios y griegos; por ello, el periplo de Himilcón no puede ser considerado como fruto de la casualidad ni pionero.

El poeta Avieno cita nuestras costas

El profesor alemán Schulten es de la opinión de que los ecos de una navegación atlántica anterior fueron recogidos por Avieno de un periplo massaliota de la segunda mitad del siglo VI a. C., interpolado en el siglo IV a. C. por Eforo, transcrito por un autor del siglo I a. C. y puesto en verso latino y arreglado por Avieno. En el mismo, haría una pequeña mención de nuestra costa al citar:

«luego avanza en el mar el cabo de Venus (Iugum Veneris) y las olas braman alrededor de dos islas que están por su pequeñez deshabitadas».

Schulten identificó el cabo de Venus con el promontorio de Higuer y las dos islas deshabitadas con los islotes Les Briquets y Amuiz, ambas en el Bidasoa.

No obstante, más recientemente se ha apuntado la posibilidad de que el relato mencione las islas donostiarras de Santa Clara y Urgull antes de que esta última se constituyera en el tómbolo actual.

Eztainu-bidea eta anbar-bidea

Himilkonen bidaia

eta lehenagoko nabigatzaileen oihartzunak

Gaur egun normalki onartua dago eztainu- eta anbar-iturburuak bilatzea izan zela Himilkonen itsas bidaiaren eragilea. Europako Iparraldean zeuden bi aberastasun preziatu horiek Mediterraneoko sakanera ekartzen zituzten, merkataritza feniziar eta greziarren eskuetara, alegia.

Hala da, feniziar eta greziar haiek Guadalquivirreko bokaleko Tartesosko metal-azokan salerosten zuten, beruna, kobrea, zilarra, urrea eta eztainua. Iberiar Penintsula aberatsa zen metal horietan; baina, azoka horretara Atlantikoko nabigatzaileen oihartzunak iristen ziren, tartesostarrek salerostetan jarduten baitzuten aldian-aldian haiekin eta, haien bidez, Estrimnias uharteekin (Bretainia frantsesekoak), geroa Casitérides izenez ezagutzen zirenekin; handik Sagrada uhartera nabigatu omen zitekeen, hiberniarrak (Hibernia, Irlanda) bizi ziren uhartera, edo haien ondoko albionarrenera (Albion, Bretainia Handiko uhartera).

Froga formalik ez dagoen arren, irudipen sendo bat bada ibilbide bideragarria zela uste izateko, bai eztainu-bidea —basea Bretainia Handian edo Irlandan zuena— bai anbar-bidea —Jutlandetik (Danimarka) inportatzen zena—, alegia, Brontze Aroaren hasieratik (K. a. 1.700-800) Iberiar Penintsula, Europako Iparraldearekin, lotzen zuen bidea. Hala izanez gero, oso antzinara (K. a. XVIII-XVII. mendeak) eramango gintuzke bideak. Merkataritza-bide horrek, Mediterraneotik Iparrereko Itsasora egiten zenak, hiru ibilbide izan zituen:

- massaliatarra
- tartesostarra eta
- oestrymniotarra.

Espedizio hori egin zenerako —K. a. V. m.— etengabe zeharkatzen zen itsaso hori eta feniziarrek eta greziarrek esplorazio ugari eginak zituzten; beraz, Himilkonen bidaia ezin zitekeen kasualitatezkoa izan, ezta lehenengoa ere.

Avienok gure kostaldea aipatzen du

Alemaniar irakasle Schulten-en iritziz, Atlantikoan lehenagoko nabigazioaren oihartzunak Avienok massaliatar bidaia batetik jaso zituen, K. a. VI. mendearen bigarren erdian; geroa Eforok (K. a. IV. m.) interpolatu, eta idazle batek (K. a. I. m.) transkribatu ondoren, Avienok latinetik moldatu eta bertotan jarri zituenak. Hor, gure kostaldearen aipamen txiki bat egiten du:

Schulten-ek Higer lurmuturrarekin identifikatu zuen Venus lurmuturra, eta, bi irla hutsak, Bidasoako Les Briquets eta Amuiz uhartetxeekin.

Dena den, beste aukera bat iradoki izan da oraintsu, agian, Santa Klara eta Urgull, Donostiako irlak direla kontakizunak aipatzen dituenak, bigarren hori gaur egungo tonbolo izatera iritsi baino lehenagokoak.

Al igual que otros viajes posteriores que surcarán nuestras aguas, el viaje de Himilcon fue una prolongación de la actividad comercial que tenía como base el Mediterráneo.

Antes de entrar en detalle sobre estas expediciones atlánticas, se impone, siquiera someramente, un análisis de la expansión de los pueblos comerciales por el mencionado mar Mediterráneo.



Itsasoa eremu arriskutsua da. Mehatxatzen duten arriskuen artean daude uhandreak, izaki mitologikoak. Edalontzi greko honen irudietan azaltzen da Ulises bere ontziko mastari lotuta, lilurak eraman ez dezan. Irudian dagoen itsasontzia gerra-ontzi eta merkantzia-ontziaren nahastea da. (Museo Britainiarra).

El mar es un espacio peligroso. Entre los peligros que acechan están las sirenas, seres mitológicos. En este vaso griego se representa a Ulises atado al mástil de su nave para no responder a su seducción. La nave representada es una mezcla de navío de guerra y mercante. (Museo británico).

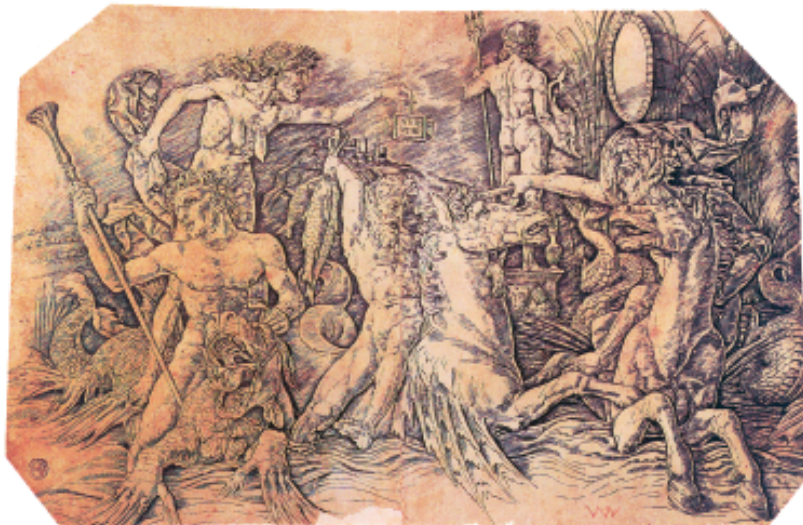
Gure itsasoak zeharkatu zituzten hurrengo bidaiak bezalaxe, Himilkonen bidaia ere Mediterraneoan base zuten merkataritza-jardueraren luzagarri bat baino ez zen izan.

Atlantikoko espedizio hauei buruzko xehetasunetan hasi aurretik, ezinbestekoa zaigu, labur-labur bada ere, aipaturiko Mediterraneo itsasoa salerosketan jarduten zuten herrien hedapena aztertzea.



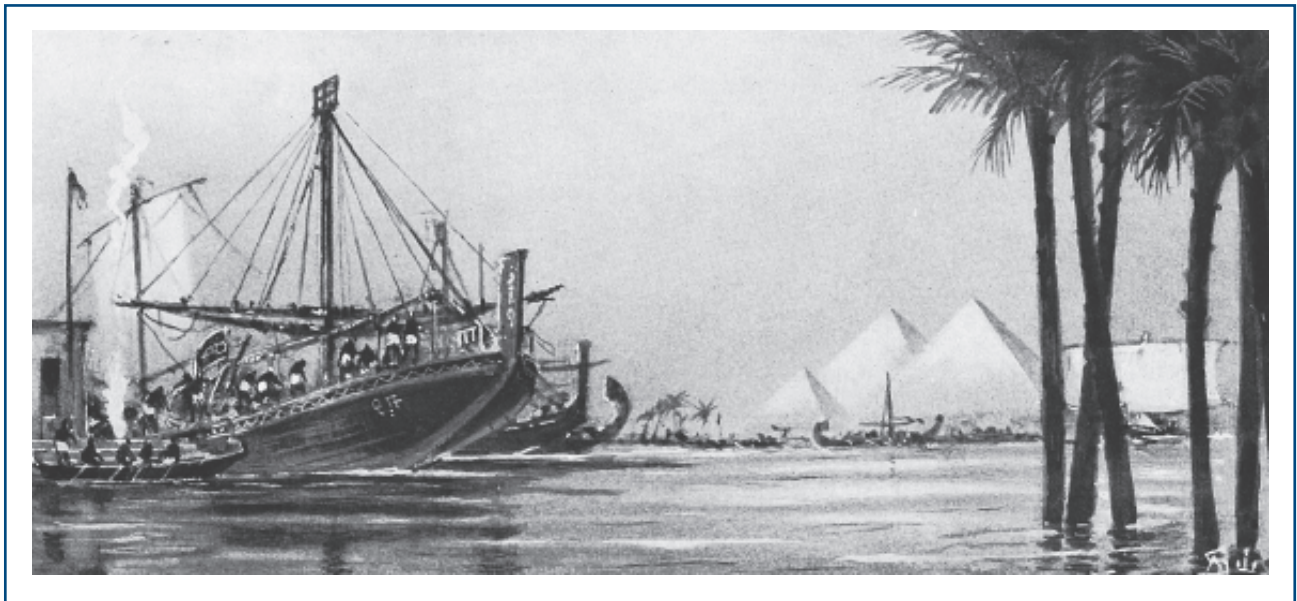
Mosaiko erromatarra Toledoko impluvium-a. Mediterraneoako irudiak dira, dudarik gabe; itsaso ezaguna eta etxekoa da, eta merkataritza aktibo baterako portu urbanizatuak ditu; itsaso elikatzaile ez ezik, laketerakoa ere bada, agian.

Mosaico romano del Impluvium de Toledo. Responde sin duda a imágenes del Mediterráneo, que es un mar conocido, doméstico, con puertos urbanizados para un activo comercio; un mar nutricio y quizá hasta de recreo.



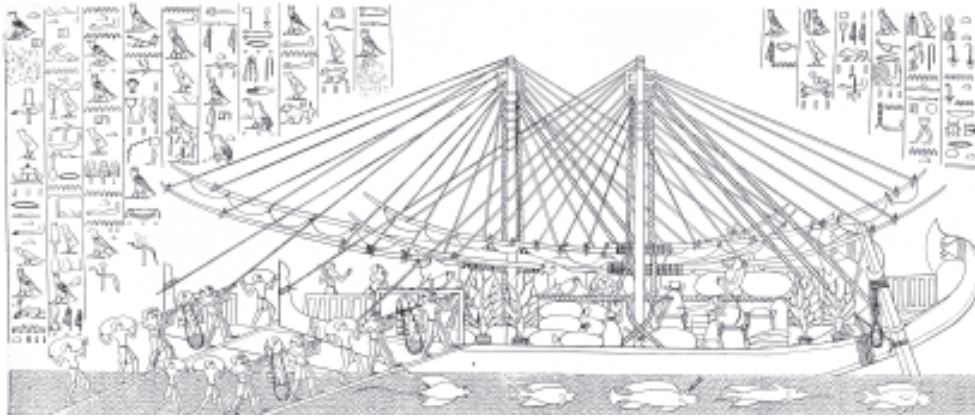
Mitologia izan zen izadia ulertzeko eta bere fenomenoak ezagutzeko modu bat, eta mitoak sortzea itsasoa gizatiartzeko lehen urratsa. Grabatuak Mediterraneoako irudimen mitologikoa islatzen du. Liskarrak eta adiskidetasunak, mota askotako ekintzak suertatzen dira eremu horretan, jainkozko izaki, heroia eta gainerako izaki mitologikoen eskutik. (Marrazkia. *Itsasoko jainkoen arteko borroka*. Mantegna. L.N. Estanpak).

La mitología fue un modo de entender la naturaleza y explicar sus fenómenos. La mitologización del mar es un primer grado de humanización. El grabado recrea la imaginación mitológica del Mediterráneo. Es un espacio de enfrentamientos y amistades y de toda clase de acciones de los dioses, héroes y demás seres mitológicos. (Dibujo. *Combate de dioses marinos*. Mantegna. Biblioteca Nacional. Estampas).



Ontzi egiptoar baten irudia, Tuthankamon-en hilobian aurkitua.
Modelo de barco egipcio encontrado en la tumba de Tuthankamon.





Tebasen Erregeen Ibarreko hilobiko faluak.
Faluas del valle de la tumba de los reyes en Tebas.



Sahure faraoiaren alturako itsasontziak.
Las naves de altura del faraón Sahure.



Zama-ontzi handia, arrantza-ontzia eta laketerako bari-ontzia.
Gran barco de carga, barco de pesca y bari de recreo.



Sahure faraoiaren alturako itsasontziak.
Las naves de altura del faraón Sahure.



Nilo ibaiko merkantzia-ontziak / Barcos mercantes del Nilo.



Piteasek Thulera egindako bidaia.
Viaje de Piteas a Tule.



Piteas. Goian haren ibilbidea.
Piteas, cuya ruta aparece arriba.



Ptolomeoren mapa. Ordura arte ezagutzen zuten munduaren adierazpena da. Xehetasunean itsasartearen albo banatan Herkulesen zutabeak daude irudikatutik. Zutabeek ezagutzen zuten munduaren amaiera markatzen dute, «Non plus ultra» elezaharrek. Aldi luze batean feniziarrek bakarrik zeharkatzen zuten itsasarte, salbuespen ausart batzuk izan ezik.

Mapa de Ptolomeo. Es la representación de todo el mundo entonces conocido. En el detalle están representadas las columnas de Hércules flanqueando el estrecho. Las columnas significaban el límite del mundo conocido, con la leyenda de «Non plus ultra». Durante un largo período sólo los fenicios cruzaban el estrecho, con algunas atrevidas excepciones.

Logotipo que utilizó la editorial Espasa-Calpe representando la apertura del estrecho por Hércules, separando el peñón de Calpe (Ifach).



Espasa-Calpe argitaletxeak erabili zuen logotipoa, Herkulesek irekitako itsasarte irudikatzen zuen, Calpeko (Ifach-eko) haitza bereizita.



Ezezaguna eta debekatua zen Ozeano itsasoa. Hala ere, apartekoa izan zen Piteasek egin zuen bidaia, bidaia-kontakizunetan eta hasierako geografietan sarritan aipatzen diren beste datu batzuekin batera ilustrazioan markaturik dagoena.

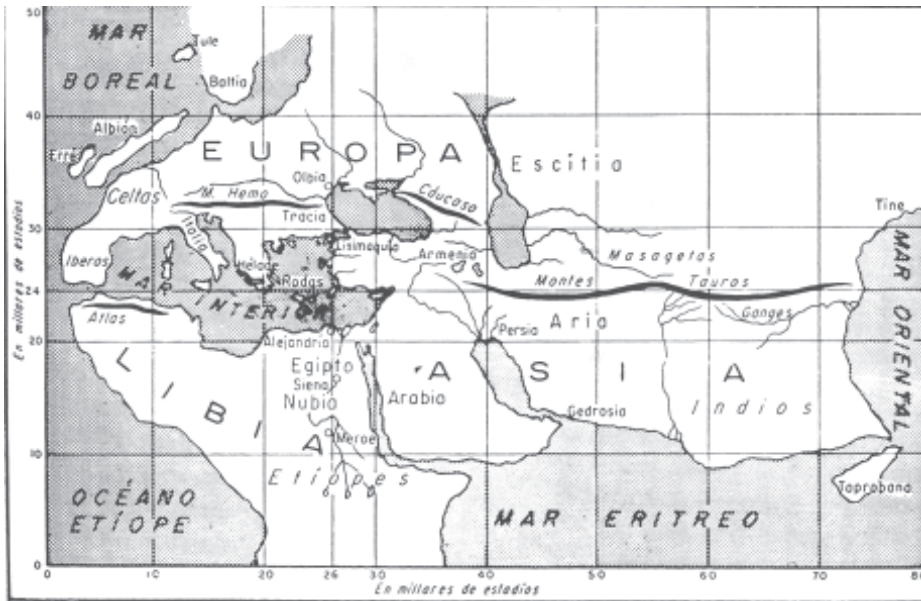
El mar Océano es un mar desconocido y prohibido. A pesar de ello Piteas realiza un extraordinario viaje señalado en la ilustración junto a otros datos frecuentemente citados en los relatos de viajes y en las geografías primitivas.

Avienoren *Ora Maritimarekin* eta Miletoko Hekateo-ren Iberiakoarekin bat datorren mapak agerian uzten du Atlantikoaren kostaldea zein gutxi ezagutzen zuten. Zutabeak zeharkatu ondoren, Tartesorainoko kostaldea Mediterraneoako luzakin txiki bat baino ez da. Aldiz, Penintsulako kostalde mediterranea errotuluz josita dago.



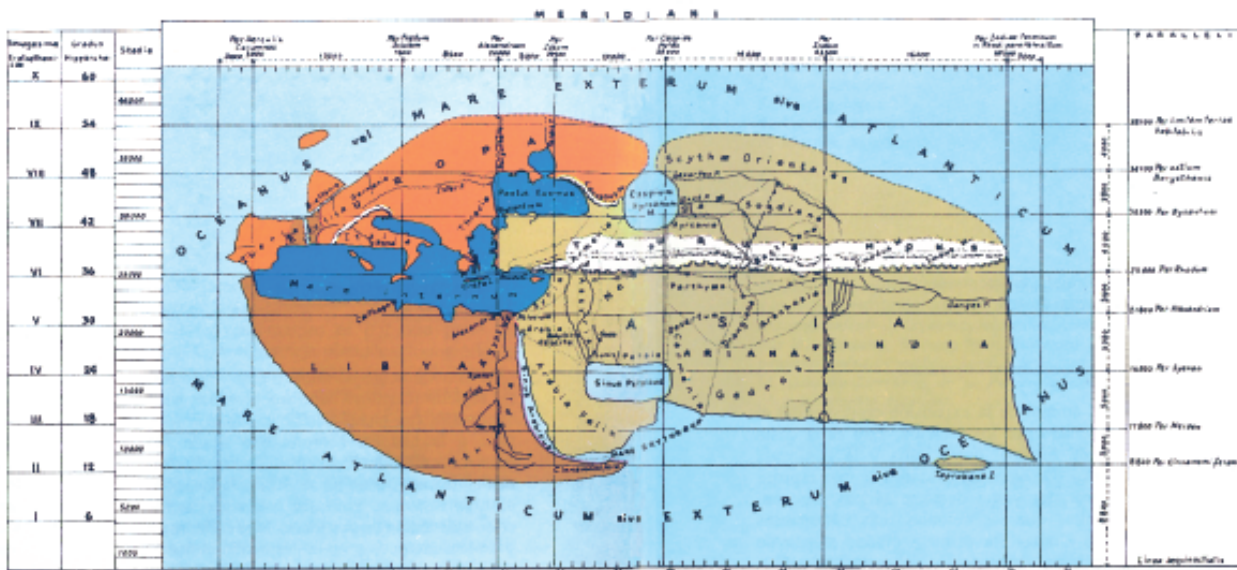
El mapa que responde a la Ora marítima de Avieno y el de la Iberia de Hekataios de Miletos ilustran el desconocimiento de las costas atlánticas. Atravesadas las columnas, la costa hasta Tartessos es un pequeño apéndice mediterráneo. Como contraste, la costa mediterránea de la Península aparece abundantemente rotulada.

EZAGUTZEN DEN MUNDUAREN ERDIGUNEA DA MEDITERRANEO ITSASOA



Zireneko Eratostenesen mapamundia (K. a. 220 urte aldekoa). (Vivien de Saint-Martinen atlasaren arabera).

Mapamundi de Eratóstenes de Cirene (hacia 220 a. de C.). (Según el atlas de Vivien de Saint-Martin).



Ezker-eskuin nabarmen agertzen da Herodotok (K. a. 450) eta Hekateok (K. a. 500) egindako mapetan Mediterraneo itsasoaren erdigune izaera. Mediterranea inguruan kokatzen da populaturiko mundua, eta herrialde zibilizatuenak itsasertzean bizi dira. Ozeano itsasoa, Atlantikoa, kanpoko itsasoa da eta ezezaguna. (Erreprodukzioa. *Historia Universal de las exploraciones*. Espasa Calpe).

A la derecha e izquierda los mapas de Herodoto (450 años a.d. C.) y Hecateo (500 años a.d. C.) evidencian la idea de centralidad del mar Mediterráneo. El mundo habitado rodea el Mediterráneo, y los países más civilizados se asoman a sus orillas. El Mar Océano, el Atlántico, es un mar exterior y desconocido. (Reprod. *Historia Universal de las exploraciones*. Espasa Calpe).



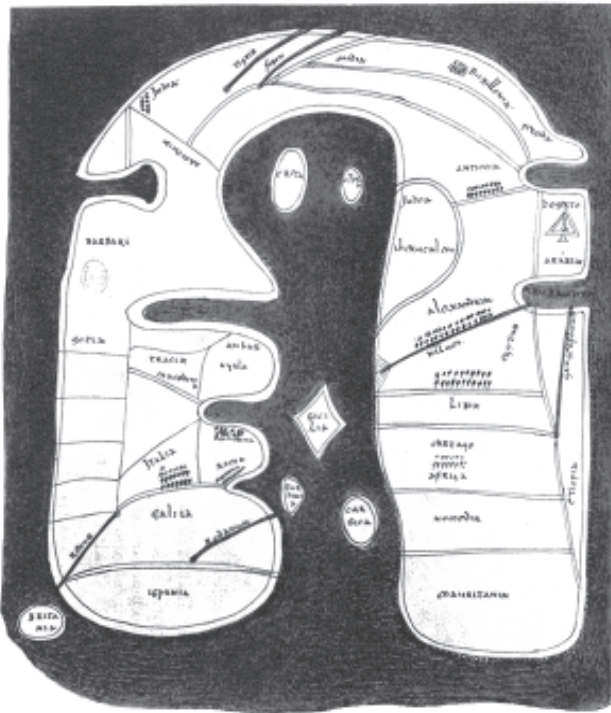


Estrabonen mapa, Aguilar Argitaletxearen *Prolegómenos* ediziotik erreproduzitua. Biziki nabarmentzen ditu Mediterráneoa eta iparretik hegorako norabidean dauden Pirinioak eta bi alderdietako ibaiarteak. Ikusi zein kanpoan gelditzen den Atlantikoa eta zein barruan Mediterráneoa.

Mapa de Estrabón reproducido de la edición de los *Prolegómenos* de Editorial Aguilar. Se resalta intensamente el Mediterráneo y se distinguen los Pirineos en dirección N-S y los amplios interfluvios a ambos lados. Nótese el carácter externo del Atlántico frente al interno del Mediterráneo.

Ptolomeoren mapa / Mapa de Ptolomeo.





VIII. mendeko mapamundia, VI. mendekoa, Orosio espainiarraren kosmografiaren arabera (Albiko liburutegiko eskuizkribu batetik ateratakoa).

Mapamundi del siglo VIII (sacado de un manuscrito de la biblioteca de Albi, según la Cosmografía del español Orosio, siglo VI).



XIV. mendeko planisferioa, Ranulfo Hueden-ena (Pblichronicon-en eskuizkributik ateratakoa).

Planisferio del siglo XIV (sacado del manuscrito del Polichronicon, de Ramulfo Hueden).



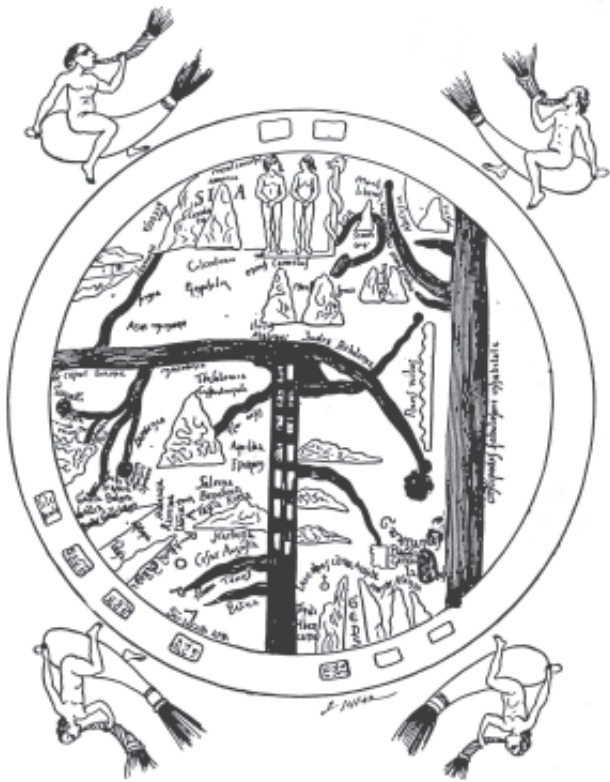
Salustio-ren mapa deritzana, XI. mendekoa (Leipzig-eko Liburutegiko kodize batetik hartua).

Mapa llamado de Salustio, siglo XI, sacado de un códice de la Biblioteca de Leipzig.



Saint-Denisen Kronika Handien mapamundia, Frantziako Karlos V.aren garaikoa (1364-1372).

Mapamundi de la Grandes Crónicas de Saint-Denis dela época de Carlos V de Francia (1364-1372)



Erdi Aroko mapa-mota zirkularra, hiru kontinenteak Mediterraneoaren inguruan kokaturik eta «t» baten kirten modura taxaturik, gailurean Paradisia duelarik. Artean hor, Mediterraneo zen munduaren erdigunea.

Tipo de carta medieval circular, en la que los tres continentes se disponen en torno al Mediterráneo figurado por el mango de la «t», con el Paraíso en la cima. Todavía aquí es el Mediterráneo el centro del mundo.



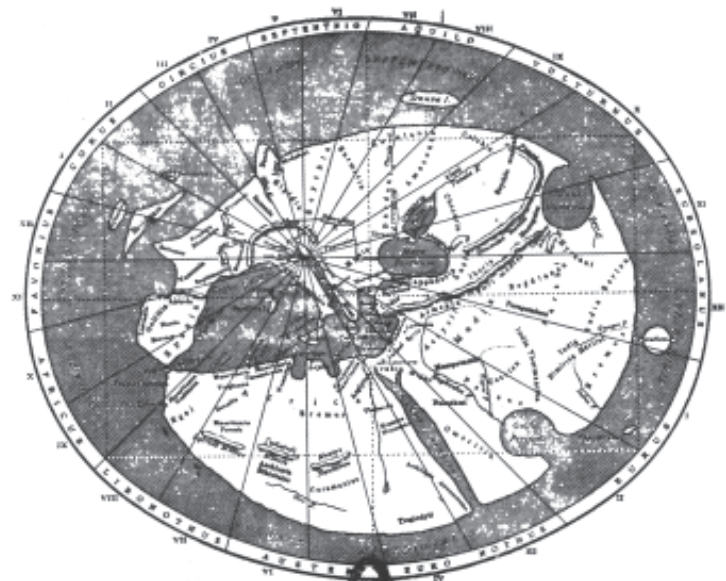
Mapamundia, Andrés Bianco veneziarrak 1436an egina.

Mapamundi trazado en 1436 por el veneciano Andrés Bianco.



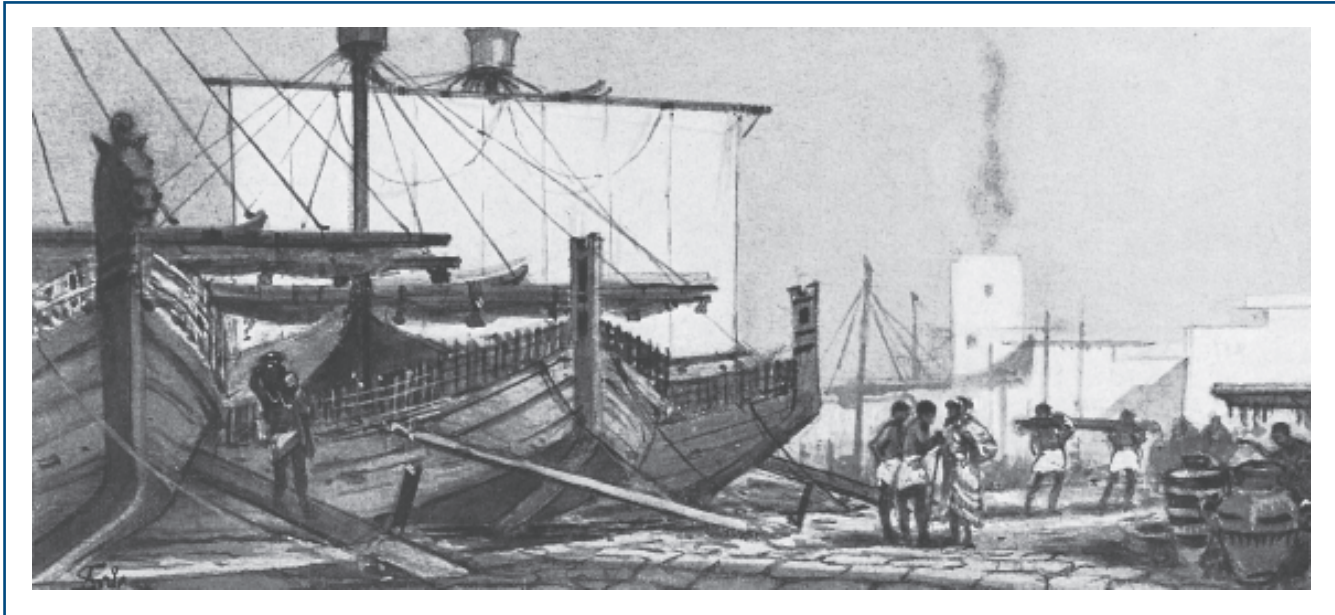
Mundua, Ponponio Melaren kosmografiaren arabera (XV. m.).

El mundo según cosmografía de Pomponio Mela (s. XV).



Munduaren egitura zirkularra, Ravenako eskolako geografoez zagan batena.

Mundo de forma circular, por desconocido geográfico de la escuela de Rávena.



LOS FENICIOS: MILENIO III - SIGLO VIA. C.

Actividad comercial

Durante el milenio III a. C., algunos semitas de la región del Sinaí se instalaron en la costa desde Jaffa hasta el golfo de Iskandar. Esta región, que era punto de encuentro de las rutas caravaneras de Mesopotamia y Asia Menor con las rutas marítimas del Mediterráneo, tenía un suelo suficientemente fértil, además de estar geográficamente próxima de los bosques de cedros del Líbano.

Los fenicios aprovecharon estas ventajas construyendo embarcaciones de madera más sólidas y veloces que las de sus vecinos, y fabricando lana de buena calidad que teñían con el famoso tinte de púrpura que extraían del múrice, molusco que abunda en el Mediterráneo.

Pero si por algo destacaron fue por su actividad comercial. Del puerto marítimo de Biblos, cuya importancia durante los milenios III y II a. C. es muy considerable, exportaban, además de la madera de los cedros y la lana teñida, el vino y el aceite que producían sus tierras.

Con el tiempo se fue desarrollando un comercio a gran escala, que se fundamentaba en factorías estratégicamente situadas en la costa mediterránea, las cuales atraían hacia el mar los productos llegados por las rutas caravaneras a cambio de otros procedentes de las rutas marítimas, sobre todo de Egipto y del mar Egeo.

La organización comercial que surgió de la actividad económica se caracterizó por no ser un ente unitario, del estilo de un imperio o en Estado unificado. Las ciudades fenicias se gobernaron de manera independiente y hasta con rivalidades mutuas, pero consiguieron —y quizás precisamente debido a su original organización comercial— mantener un comercio próspero y en continua expansión.

FENIZIARRAK: III. MILURTEKOA-K.A. VI. MENDEA

Merkataritza-jarduera

Sinai eskualdeko zenbait semita Jaffatik hasi eta Iskandar golkora bitarteko kostaldean kokatu ziren K. a. III. milurtekoan. Eskualde hori, Mesopotamia eta Asia Txikiko karabana-bideen eta Mediterraneoko itsasbideen topaleku zen. Lur nahikoa emankorra zuen, Libanoko zedro-basoetatik hurbil egoteaz gain.

Feniziarrek abantaila hauetaz baliaturik, zurezko itsasontzi sendoago eta azkarragoak eraiki zituzten beren auzokoek baino, eta gainera kalitatezkoa zuten artilea, Mediterranean ugari den *murize* izeneko purpura moluskutik sortzen zuten tintaz tindatzen zutena.

Baina, zerbaitetan nabarmendu baziren, salerosketa-jardueran izan zen. Biblosko itsas portuak kontuan hartzeko moduko garrantzia zuen K. a. III. eta II. milurtekoan, eta handik esportatzen zuten, zedro-zura eta artile tindatuaz aparte, beren lurretik sortzen zuten ardoa eta olioia.

Denboraren poderioz, eskala handiko salerosketa garatu zuen, kostalde mediterranean estrategikoki finkatutako lantegietan errotuta. Lantegiok itsasora erakartzen zituzten karabana-bideetatik zetozen gaiak, itsasbideetatik, batez ere, Egipto eta Egeo itsasotik ekarritako beste batzuekin trukatzeko.

Jarduera ekonomikotik sortutako merkataritza-antolamendua ez zen, izatez, erakunde batu bat, inperio baten edo Estatu baten antzera bateratua. Era independente batean gobernatzen ziren feniziako hiriak, elkarren arteko lehia bazen ere, baina asmatu zuten —merkataritza-antolamendu bitxi hari esker, beharbada— salerosketak emankor eta etengabeko hedapenean mantentzen.

Los navíos fenicios

El secreto de esta estructura comercial en gran parte se basaba en las embarcaciones fenicias, capaces de realizar grandes trayectos para la época. Así, no es extraño que los historiadores griegos de la antigüedad atribuyeran a los fenicios la exploración del Mediterráneo entero.

Hoy día nadie duda que los marinos de Biblos, de Tiro y de Sidón frecuentaban los puertos de Egipto y del mar Egeo en el milenio II a. C. Prueba de esta presencia es un fresco egipcio del siglo XV a. C. que representa un navío fenicio y del que podemos extraer sus características más sobresalientes.

La embarcación

- es simétrica en relación con el centro, como los barcos egipcios
- tiene un puente horizontal
- tiene dos piezas de madera verticales o rodas delante y detrás, a diferencia de las naves egipcias, profundamente encorvadas y cuyas dos extremidades prolongaban el movimiento oblicuo de la quilla.

En cuanto a los materiales que se utilizarían para la construcción, existe un texto de la Biblia (Ezequiel, 27, 5-7) que arroja un poco de luz sobre las construcciones navales de los tirios:

«...ellos han construido en ciprés del Sanir todas tus quillas; han tomado un cedro del Líbano para hacerte un mástil. De encinas de Basán han hecho tus remos; han hecho tus bancos de marfil incrustado en boj procedente de las islas de Quitín. El fino lino de Egipto con sus bordados formaba tus velas; el té servía de pabellón; el jacinto y la escarlata de las islas de Elisa formaban tus colgaduras».

La expansión fenicia en el Mediterráneo

Gracias a la calidad de sus embarcaciones, los fenicios se fueron extendiendo por la franja meridional del Mediterráneo evitando la costa Sur de Europa, entre Italia y la Península Ibérica.

El primer establecimiento fenicio en la Península fue Gades (la actual Cádiz), fundado a fines del siglo IX a. C. al Oeste del estrecho de Gibraltar con el claro objetivo de actuar como contacto permanente en el mercado de metales de Tarsis, más tarde denominado Tartesos por los griegos, en la desembocadura del Guadalquivir.

Algunos años antes, a mediados del siglo X a. C. los fenicios habían fundado Utica en Tunicia. Contemporáneas de Gades —siglo IX a. C.— fueron Cart-Adash (Cartago), Ausia (¿Orán, Argel?) y una serie de factorías en las islas de Malta, Gozo, etc.

La dominación asiria sobre las ciudades fenicias abre un paréntesis que concluirá en el siglo VII a. C. con la recuperación del comercio con Tartesos y con la fundación de nuevos establecimientos en la costa oriental de la Península Ibérica: Sexi (Almuñécar), Malacca (Málaga), Abdera (Adra), etc.

El viaje de Neco II

De la capacidad de los fenicios de realizar largos viajes tenemos varios ejemplos a lo largo del Mediterráneo; pero entre ellos destaca el periplo que consiguió bordear el con-

Feniziarren itsasontziak

Merkataritza-egitura horren sekretua batez ere feniziarren itsasontzietan zegoen, gai baitziren garai hartako ibilbide luzeak egiteko. Hala, ez da harritzekoa antzinako historialari greziarrentzat, Mediterraneo osoko esplorazioak feniziarrek egina zirela uste izatea.

Gaur egun inork ez du zalantzan jartzen Biblos, Tiro eta Sidongo marinelak K. a. II. mendean Egipton eta Egeo itsasoan zehar maiz ibiltzen zirela. Horren lekuko dugu K. a. XV. mendeko fresko bat, ezaugarri agerikoenak antzematzen zaizkion itsasontzi feniziar bat irudikatzen duen freskoa. Itsasontziak ezaugarri hauek ditu:

- itsasontzia simetrikoa da, erdiguneari dagokionez, eta egiptoarren ontzien antzera,
- zubi horizontal bat du,
- zurezko bi pieza bertikal edo bularrak ditu, aurrean eta atzean, egiptoarrenak ez bezalakoak, guztiz konkordunak, eta bi muturrek gilaren zeharkako mugimendua luzatzen dutenak.

Itsasontzi horiek eraikitzeke erabiltzen zuten materialari dagokionez, bada testu bat Biblian (Ez 27,5-7), tiroarren ontzigitzari buruzko datu argigarri bat ematen duena:

Feniziarren hedapena Mediterraneoan

Feniziarrek, beren itsasontzien kalitateari esker, Mediterraneo Hegoaldeko kostaldean hedatu ziren, Europako Hegoaldeko kostaldea saihestuz, hasi Italiatik eta Iberiar Penintsula bitartekoa.

Feniziarren penintsulako lehen kokapena Gades-koa (Cádiz) izan zen, K. a. IX. mendean amaieran Gibraltarreko itsasartetik mendebaldera eraikitakoa. Xede argi bat zuten, metal-azokarekin etengabe harremanetan egotea Tarsisen, gerora greziarrek Tartesos esaten zioten hartan, Guadalquivirreko bokalean.

Urte batzuk lehenago, K. a. X. mendean erdialdera, feniziarrek Utika sortu zuten Tunisian. Gades-en garaikoak izan ziren K. a. IX. mendean, Cart Adash (Kartago), Ausia (Oran?, Aljer?) eta hainbat lantegi Malta, Gozo eta abarretan.

Asiriarrak, feniziarren hiriak mendean hartu zituztenean, etengaldi bat eragin zuten merkataritzan. Eta ez zen abian jarri K. a. VII. mendera baino lehen, Tartesosko merkataritza berreskuratu eta Iberiar Penintsularen ekialdeko kostaldean —Sexi (Almuñécar), Malacca (Malaga), Abdera (Adra) eta abar— kokaleku berriak sortu ondoren.

Nekao II.aren bidaiak

Baditugu feniziarrei buruzko zenbait argibide, Mediterraneoan zehar bidai luzeak egiteko zuten gaitasunari buruzkoak; baina, denen artean azpimarragarriena K. a. 600. urte aldera

tinente africano hacia el 600 a. C. Esta expedición fue organizada en Egipto, donde reinaba Neco II, hombre deseoso de abrir aún más su País hacia las relaciones con el exterior.

El historiador griego Herodoto, que estuvo en Egipto hacia el 450 a. C. dice:

«(Neco) hizo partir en algunos navíos hombres de Fenicia con orden, para el retorno, de penetrar, pasando las columnas de Hércules, en el mar Septentrional (Mediterráneo), y volver por esa ruta a Egipto.

Estos fenicios, pues, partiendo del mar Rojo, navegaban por el mar Austral (océano Indico); cuando llegaba el otoño, desembarcaban y sembraban el suelo, en el paraje de Libia (África) en que se encontraban cada año en el transcurso de su navegación, y esperaban la época de la cosecha; recogido el trigo, volvían al mar, de suerte que, al cabo de dos años, en el tercer año doblaron las columnas de Hércules y llegaron a Egipto. Y contaban —cosa que yo no creo, pero que otros pueden creer— que mientras realizaban el periplo de Libia habían tenido el Sol a su derecha...».

La concepción fenicia de la Tierra

Como ya dijimos antes, apenas nos han llegado noticias directas del pueblo fenicio. No obstante, se sabe en líneas maestras cual era la concepción que tenían de la Tierra: a ésta la imaginaban en forma de círculo —a veces de rectángulo con bordes elevados cual cadenas montañosas— y flotando sobre una masa líquida que la rodearía por todas partes.

Esta concepción, cuyas múltiples variantes no modificaban el principio básico, va a ser heredada tanto por cartagineses como por griegos, lo que acarreará unas consecuencias en la representación cartográfica muy interesantes.

La decadencia

A partir del siglo VI a. C., el comercio fenicio de metales que llevaban a cabo por las rutas marinas por ellos abiertas va a sufrir la competencia de una Grecia que empieza a despertar.

La caída de Tiro en manos de Nabucodonosor II va a favorecer a los griegos, así como a Cartago, quien sustituirá a la metrópolis fenicia en las relaciones con las factorías del Mediterráneo occidental constituyéndose en una nueva potencia también fenicia.

egindako bidaia da, Afrika kontinenteari bira ematea lortu zutenekoa. Espedizioa Egipton antolatu zen, Neco II.a erregea agintean zela, bere Herria kanpo-harremantara gehiago irekitzearen aldekoa baitzen.

Herodotok, K. a. 450. urte aldera Egipton izan zen historia-lari greziarrak, hau dio:

Nolako zen Lurra feniziarrentzat?

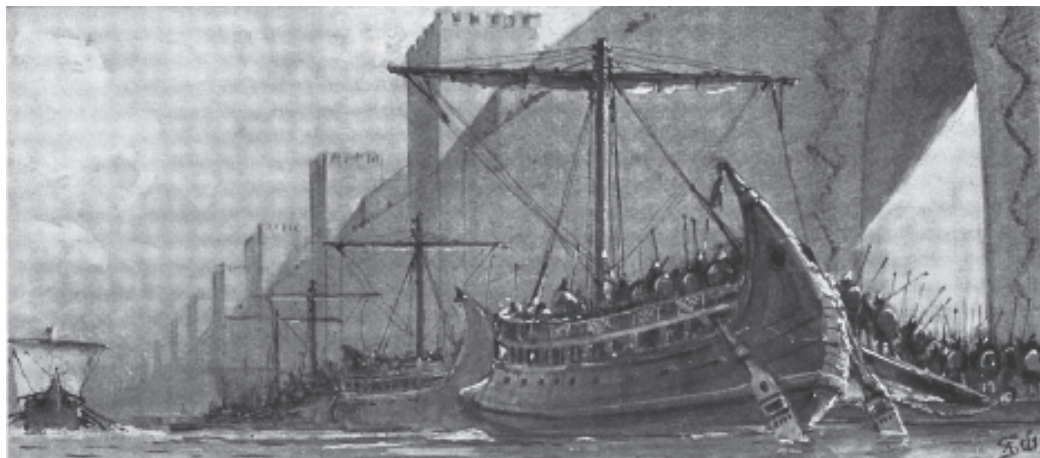
Lehen esan dugunez, gutxi dira Feniziako herriaren zuzeneko aipamenak. Hala ere, badakigu zein zen haien zuzen zuzen ikuskeraren nagusia: zirkulu baten antzekoa irudikatzen zuten —batzuetan lauki zuzen gisa, ertzak zutik mendikateak balira bezala— eta alde guztietatik inguratzen zuten masa likido baten gainean.

Ikuskerari hori, aldaera asko izangatik oinarriko printzipiorik aldatzen ez zitzaiona, oinordetzan jaso zuten kartagotarrek eta greziarrek, eta horrek ondorio oso interesgarri batzuk eragin zituen kartografia mailan.

Gainbehera

Feniziarrek, K. a. VI. mendetik hasita, beraiek irekitako itsas ibilbideetan zehar burutzen zuten metal-merkataritzari lehiakide bat sortu zitzaion: iratzartzen hasia zen Grezia.

Tiro Nabukodonosor II.aren mende erortzea mesedegarri gertatu zen nola greziarrentzat hala Kartagorentzat, eta hau feniziarren metropoliaren ordezkari izan zen Mediterraneo mendebaldeko lantegiekiko harremanetan eta botere berria eratu zen, feniziarrena ere bazena.



FENIZIARRAK / FENICIOS



Feniziarren eta asiriarren borrokarako itsasontziak Persiaren zerbitzura, Kanbises-en garaian.
Naves de combate fenicia y asiria al servicio de Persia en la época de Cambises.

Merkantzia-ontzi feniziarra / Navío mercante fenicio.

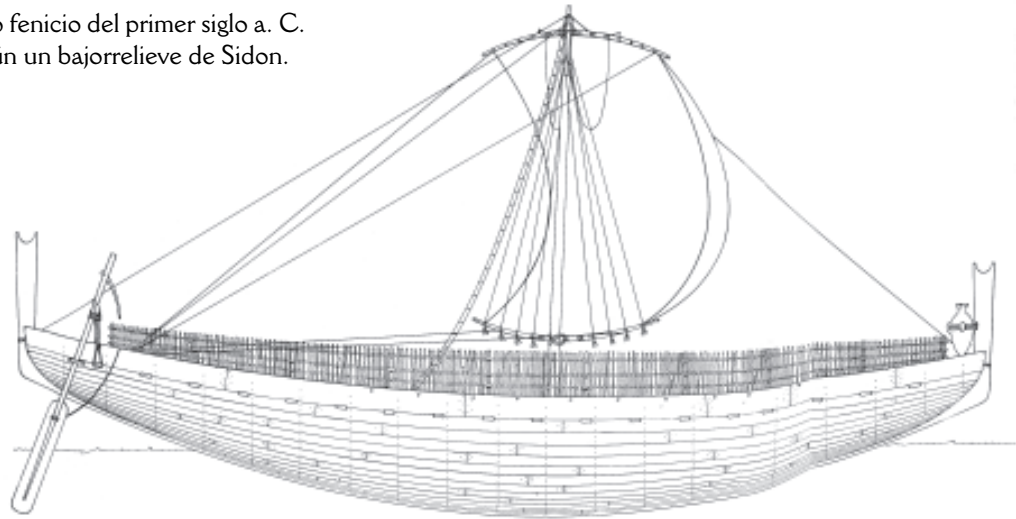
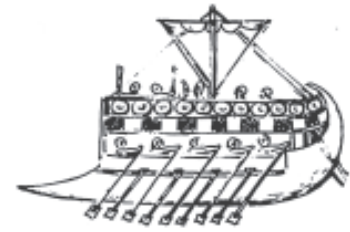
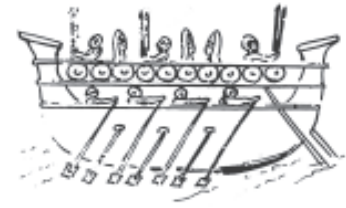


ONTZI FENIZIARRAK ETA ASIRIARRAK

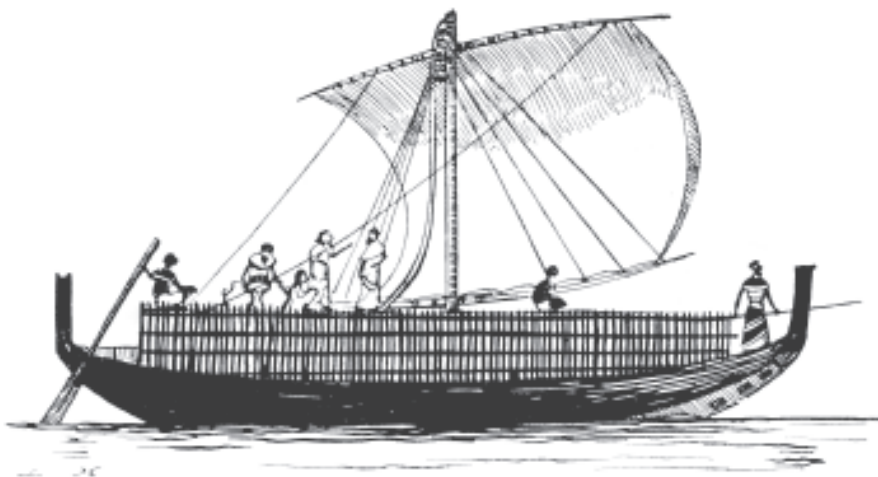


K. a. lehen mendeko ontzi feniziarrek, Sidonek egindako behe-erliebearen arabera.

Navío fenicio del primer siglo a. C. según un bajorrelieve de Sidon.



Merkantzia-ontzi feniziarra / Nave mercante fenicia.



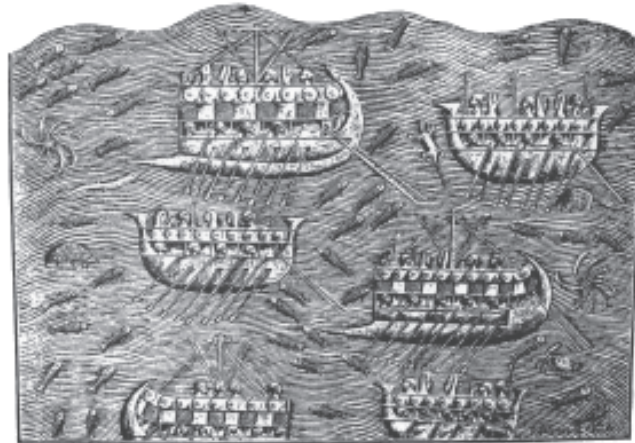
Ontzi feniziarra, XIII. dinastiakoa (K. a. 1500 aldera), Tebasko sarkofago baten marrazkiaren arabera; ez da ontzi egiptoar baten aldean ezberdina, itsasoari aurre egiteko emandako sendotasun eta goratasunean ez bada.

El navío fenicio según la pintura de un sarcófago tebano de la XIII dinastía (hacia 1500 a. de C.) no difiere mucho del navío egipcio, salvo por su robustez y su elevación aumentadas para afrontar el mar.



Garraio-ontzi asiriarrak eta borrokarako galerak, Senakerib-en ontzidia.

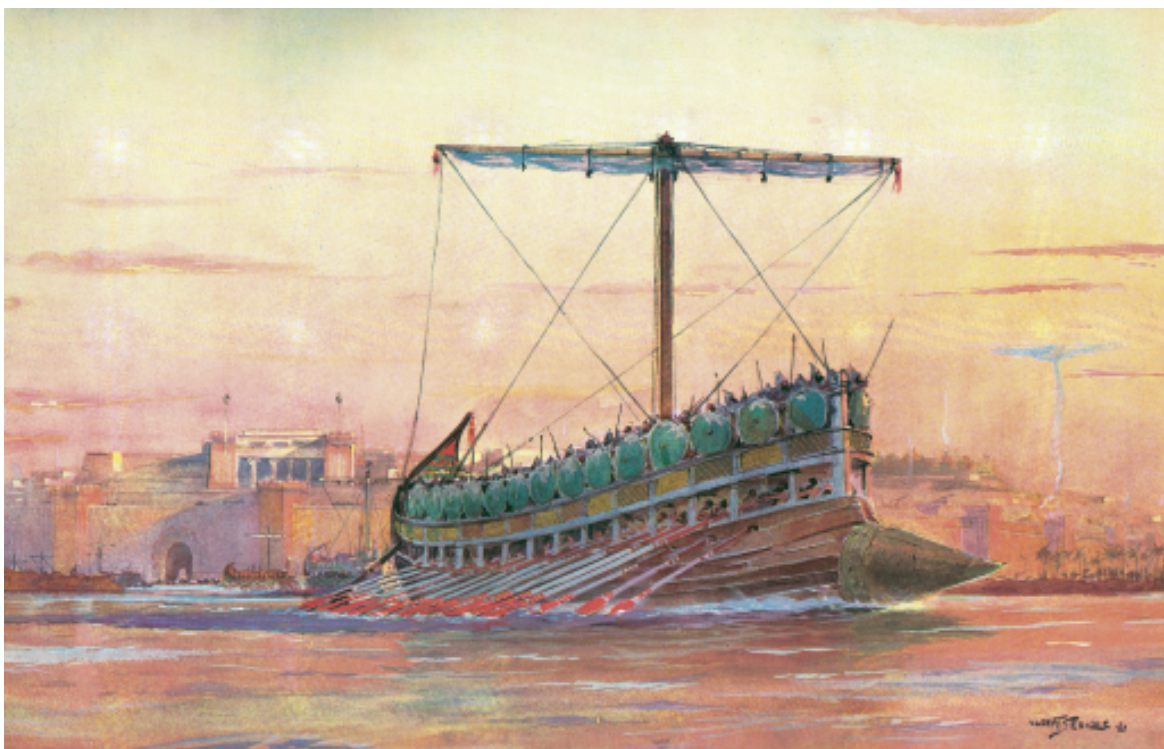
Navíos asirios de transporte y galeras de combate, la flota de Sennachérib.



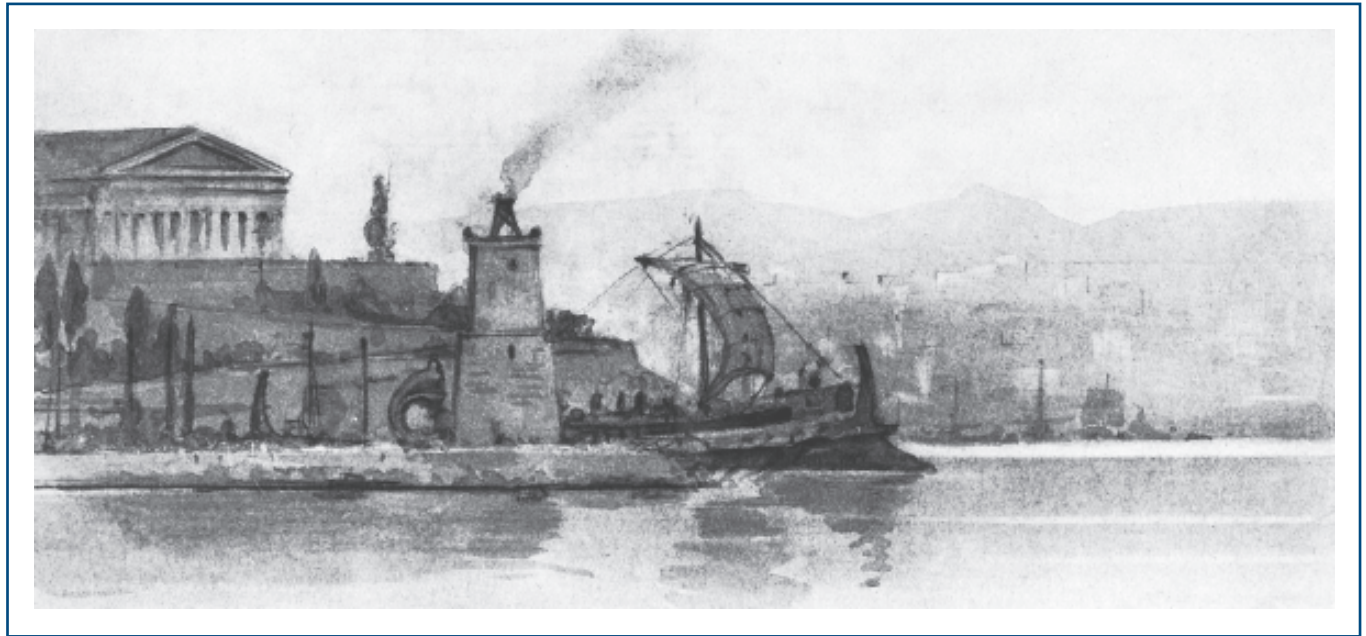
Ontzidi feniziarra Senakerib errege asiriarrarena.
Flota fenicia del rey asirio Senaquerib.



Behe-erliebea, Ninive hiri asiarrean aurkitua.
Bajorrelieve descubierto en la ciudad asiria de Ninive.



Asiriarren galera (Albert-en taxuketa) / Galera asiria (Composición de Albert) .



LOS GRIEGOS: SIGLO XIV - SIGLO IIA. C.

Aunque la colonización griega comenzó propiamente a mediados del siglo XIII a. C., la misma tenía unos antecedentes muy antiguos: entre los siglos XIV-XIII a. C. los aqueos ya habían explorado las costas orientales de Sicilia y de la península italiana.

La invasión de los dorios a comienzos del siglo XII, a. C. provocó una emigración masiva de los helenos hacia el Asia Menor. Lo que en un primer momento eran asentamientos fundamentalmente agrícolas, con el tiempo se convirtieron en ciudades con un espíritu marítimo comercial cada vez más consolidado.

Estas «polis» o ciudades griegas fundaron factorías y establecieron una organización comercial, eminentemente marítima, a semejanza de sus vecinos fenicios.

La expansión mediterránea

El ámbito de la expansión correspondía al que habían desdenado los fenicios, esto es la costa Sur de Europa, entre Italia y la Península Ibérica.

De entre las ciudades de más espíritu colonizador van a destacar Mileto y Focea, mientras que las colonias más importantes serán Cumas (la primera ciudad griega de Occidente, de mediados del siglo XIII a. C.), Neápolis (Nápoles), Messina, Siracusa, Massalia (Marsella), Moneco (Mónaco), Nicea (Niza), Emporias (Ampurias), Rode (Rosas), Melusa (Menorca), Cromiusa (Mallorca), y otras a lo largo del Mediterráneo ibérico que jalonaba la ruta con Tartesos.

GREZIARRAK K. A. XIV.-II. MENDEETAN

Greziarren kolonizazioa berez K. a. XIII. mendearen erdialdera hasi bazen ere, oso antzinakoak ziren haren aurrekariak, hau da, K. a. XIV-XIII. mende artekoak; ordurako esploratzen zituzten akeoek Siziliako eta italiar penintsularen ekialdeko kostaldeak.

K. a. XII. mende hasierako doriarren inbasioak greziar askoren immigrazio jendetsu bat ekarri zuen Asia Txiki alderantz. Hasieran, funtsean nekazari-asentamenduak zirenak, denborak aurrera egin ahala, itsas merkataritzarako gero eta joera nabarmenagoa zuten hiri bilakatu ziren.

Greziarren hiri edo «polis» horiek sortutakoak dira lantegiak eta, horrez gain, itsas merkataritza bikain bat antolatu zuten, auzoko feniziarrek bezala.

Mediterraneoko hedapena

Greziarrak Europako Hegoaldera hedatu ziren, hau da, Italia eta Iberiar Penintsula artera, feniziarrek aintzat hartu gabeko alderdira.

Izaera kolonizatzaile nabarmenena izan zuten Miletok eta Fozeak, aldiz, kolonia garrantzizkoenak hauek izan ziren: Kumus (lehen hiri greziarra, K. a. XIII. mendearen erdialdekoa), Neapolis (Nápoli), Mesina, Sirakusa, Massalia (Marsella), Moneco (Monako), Nicea (Niza), Emporias (Ampurias), Rode (Rosas), Melusa (Menorca), Cromiusa (Mallorca) eta tartesostarren ibilbidea zedarritzen zuten iberiar Mediterraneoko beste zenbait.

Los navíos griegos

Al igual que los fenicios, la base de la organización marítima comercial griega radicaba en los barcos. La embarcación de los comerciantes era muy parecida a la de aquéllos:

- ancha,
- ventruda,
- desprovista de remos,
- con la línea de puente curvada, simétrica y redondeada en las dos extremidades;
- sólo podía navegar a vela y tenía dos largos remos en la popa, a guisa de timón.

No obstante, los barcos usados para las exploraciones eran diferentes, preparados para la guerra; los más famosos eran las pentecóntoras de los focenses:

- 50 remeros,
- alargadas,
- estrechas,
- proa vertical y armada con un espolón metálico;
- dos largos remos a popa a modo de timón, al igual que los barcos mercantes.

La concepción griega de la Tierra

La concepción geográfica griega de la Tierra, herencia cultural fenicia, queda de manifiesto en la *Ilíada* de Homero cuando Hefesto, dios del fuego y maestro en las artes de la forja y en el trabajo de los metales, representa la Tierra sobre el escudo de Aquiles como un disco aplastado alrededor del cual circula sin interrupción el río Océano, río del que se admite no tener orilla opuesta y que alimenta por conductos internos todos los ríos y mares interiores.

Los herederos culturales de los fenicios a partir del siglo VI a. C., los cartagineses y los griegos, aun teniendo una concepción de la Tierra básicamente común, se van a diferenciar claramente en su comportamiento frente a este problema.

El mito de Hércules y la barrera cartaginesa del miedo

Los cartagineses, que eran originariamente fenicios, demostraron ser muy buenos marinos, pero dejaron muy pocas noticias de sus largos periplos; además, quizás debido a su situación geográfica próxima al mercado de metales de Tartesos y en un afán de monopolizarlo, sus relatos tergiversaban deliberadamente la realidad del Océano para impedir que sus rivales griegos siguiesen la pista.

Las pocas noticias que llegaban a oídos griegos del mar que se extendía a partir de las columnas de Hércules no eran nada atractivas: los 5 horrores fenicios (la calma, los bajos fondos, la niebla, las algas y los monstruos) hacían imaginar a los griegos un mar lleno de peligros y de horrores, por lo que durante dos mil años será considerado como el *Mare Tenebrosum*.

Frente a la actitud reservada y a la vez engañosa de los cartagineses, los griegos van a intentar racionalizar y comprender estas noticias que les llegan de manera indirecta.

Greziarren itsasontziak

Greziarrentzat, feniziarrentzat bezala, itsasontziak oinarritakoak ziren itsas salerosketaren antolamenduan. Merkatari haiek itsasontziak feniziarren oso antzekoak ziren:

- zabalak,
- sabeldunak,
- arraunik gabeak,
- zubi-lerro kurbatua, simetrikoa eta biribildua bi muturretan;
- belaz baizik nabigatu ez zezaketenak eta, lema gisa, txo-pan bi arraun luze zituztenak.

Dena den, esplorazioan erabiltzen ziren ontziak ezberdinak ziren, eta gerrarako prestatuak; sonatuenak fozearren pentecontorak (50 arraun zituzten) ziren:

- 50 arraunlari,
- luzangak,
- estuak,
- branka bertikala eta metalezko ontzi-muturrez armatua;
- bi arraun luze lema gisa, merkantzia-ontziek bezala.

Nolakoa zen Lurra greziarrentzat?

Greziarren Lurraren ikuskera geografikoa, feniziarren kultur herentziaz jasoa, garbi ageri da Homeroren *Ilíada* obran, Hefestok, suaren jainko eta forjari trebeak, metalak lantzen zituen maisuak, Lurra Akilosen ezkutu gainean irudikatutik. Disko zanpatu baten antzekoa da, etengabe inguratzen dabilen eta bestaldeko ertzik ez duela onartzen den Ozeano ibaiak, barne-hodietatik zehar, barneko ibai eta itsaso guztiak elikatzen dizkiolarik.

K. a. VI. mendetik hasita feniziar kulturaren oinordekoak, kartagotarrak eta greziarrak, funtsean Lurraren ikuskera bera izanagatik, nabarmen aldendu ziren jokabidez auzi horren aurrean.

Herkulesen mitoa eta kartagotarren beldur-hesia

Kartagotarrak, jatorriz feniziarrek izanik, itsasgizon onak zirela erakutsi zuten, baina egin zituzten bidaiak luzeetako aipamen gutxi utzi zituzten; gainera, geografikoki Tartesosko metal-azokatik hurbil zeudela-eta, monopolizatu nahirik edo, Ozeanoaren errealitatea apropos itxuragabetzen zuten kontakizunetan, greziar lehiakideek haien pistarik jarrai ez zezaten.

Herkulesen zutabeetatik hasten zen itsasoaz greziarren beldur-hesia iristen ziren albiste apurrak ez ziren inola ere erakarriak. Hauek ziren feniziarren 5 lazturak (baretasuna, sakonera txikia, lainoa, algak eta munstroak). Horiek horrela, greziarrek arriskuz eta lazturez betetako itsasoa irudikarazten zuten, horregatik bi mila urtetan *Mare Tenebrosum* izan zen itsaso hura.

Kartagotarren jarrera isil eta,aldi berean, engainatzaile haren aurrean, greziarrak saiatu ziren arrazoitzen eta ulertzen zeharka zetozkien albisteak.

Su ecúmene la tierra habitada por ellos conocida, si bien en un comienzo abarcaría el Oriente mediterráneo, fue ampliándose en la medida en que prodigaban los viajes y llegaban noticias indirectas de fenicios y cartagineses.

En su afán de comprensión, allí donde acababa el Mediterráneo el ecúmene sería ampliado por Hércules al separar dos montañas y poner en comunicación el familiar Mediterráneo con el desconocido Océano que envolvía la parte sólida del mundo.

El adjetivo de Atlántico es posterior al nombre de Océano. Según nos relata Platón (siglo IV a. C.) en su obra *Timeo*,

«Ante las Columnas de Hércules, donde aparecen ahora bajos fondos y suelos llenos de fango que causan grandes obstáculos a la navegación, se encontraba una isla, más grande que Libia (África) y Asia juntas...».

Cuando los dioses —Zeus, Hades y Poseidón— después de la victoria sobre los titanes, se repartieron el mundo, esta enorme isla le correspondió a este último, rey de las aguas. Poseidón se enamoró de Cleito, de la que tuvo diez hijos. Después dividió su reino en diez regiones, a cuya cabeza puso a sus diez hijos, los cuales, sin embargo, debían obedecer al mayor de ellos, Atlante, de quien proceden los nombres de la isla Atlántida y del Océano Atlántico.

A este respecto, el nombre *Okeanos* procede del fenicio y quiere decir «mar del círculo». La Odisea (hacia el 700 a. C.) habla del Okeanos, mar del Occidente; del país de las nieblas; del gran mar en que se entra al salir del Mediterráneo.

Si bien, la interpretación griega del nacimiento del Océano a su cultura es muy antigua, los contactos de los marinos helenos con este mar no lo son menos.

Primer periplo atlántico. El viaje de Colayo

El primer periplo griego que tomó contacto con las aguas del Océano dataría, según Herodoto (siglo V a. C.) en sus *Historias*, de hacia el 630 a. C., cuando Colayo, un marino de Samos, yendo del archipiélago egeo de las Cícladas hacia Egipto fue «casualmente» desviado hacia el oeste hasta traspasar las columnas de Hércules:

«Una nave de Samos, que tenía por patrón a Colayo y que se había hecho a la vela hacia Egipto, fue arrojada fuera de su ruta a esta isla de Platea; los samios supieron por Corobio todo el asunto y le hicieron un depósito de víveres para un año. Ellos mismos, que al partir de la isla habían tomado la dirección con deseos de alcanzar Egipto, navegaron fuera de su ruta llevados por el viento del Este; y como el viento no cesase de soplar, franquearon las columnas de Hércules, y conducidos por un dios arribaron a Tartesos. Este lugar de comercio estaba entonces sin explotar, de suerte que, de regreso, los samios realizaron con su cargamento la mayor ganancia que haya realizado hasta aquí ningún griego de los que tenemos informes exactos...».

Viajes como el de Colayo van a ayudar a ampliar el ecúmene y a la vez a darle una forma que carece por desconocido. El gradual conocimiento del Océano y de las costas atlánticas se va a ir reflejando en los primeros geógrafos.

Haien ekumenea, —beraientzat, bizi ziren lurralde ezaguna— hasieran Mediterraneoaren Ekialdea haren barrukoa bazen ere, handiago bihurtu zen bidaiak ugaritu ahala eta feniziarren eta kartagotarren zeharkako albisteak iristen ziren heinean.

Ulertu nahiak eraginda, Herkulesek ekumenea zabaldu egin zuen Mediterraneoan amaitzen zen lekuan: bi gailurrak banandu, eta ezaguna zuten Mediterraneoan eta Munduaren alderdi solidoa inguratzen zuen Ozeano ezezaguna elkartuta.

Atlantiko izenlaguna Ozeano izenaren ondorengoa da. Platonek (K. a. IV. mendea) bere *Timeo* obran esandakoaren arabera:

Zeus, Hades eta Poseidon jainkoek titanak mendean hartu ostean, mundua euren artean banatu zuten; irla handi hau Poseidoni, uretako erregeari, egokitu zitzaion. Poseidon Cleito-z maitemindu zen, eta hamar seme-alaba izan zituen. Gerora bere erresuma hamar eskualdetan banatu, eta haien buru jarri zuen seme bakoitza; baina, Atlante zaharrenaren esaneko izan behar zuten gainerakoek. Hortik sortuak dira Atlantida irlaren eta Atlantiko Ozeanoaren izena.

Hortaz, *Okeanos* izena fenizieratik datorrena da eta «zirkuluko itsasoa» du esanahia. Odiseak (K. a. 700. urte aldera) *Okeanos* izeneko Mendebaldeko itsasoaz hitz egiten du, lainopeko herriaz, Mediterraneoetik irtetean sartzen den itsaso handiaz.

Hala ere, greziarren kulturaren Ozeanoaren jaiotzari buruzko interpretazioa oso antzinakoa izanik ere, itsasgizon greziarrek itsaso horrekin izandako harremanak ez dira modernoagoak.

Lehen bidaia atlantikoan zehar. Colayoren bidaia

Herodotoren (K. a. V. m.) *Historias* obraren arabera, gutxi gorabehera, K. a. 630. urteko data du greziarren lehen bidaiak, Ozeanoko uretan barrena lehen aldiz egindakoak: Samosko Colayo itsasgizona Egeo itsasoko Ziklade uharteetatik Egipto aldera zihoala mendebaldera desbideraturik gertatu zen «kasualitatez», Herkulesen zutabeak zeharkatzeraino:

Colayorena bezalako bidaiak lagundu egin zuten ekumenea zabaltzen eta, horrez gain, ezagutzen ez zutenari forma emateko baliagarria izan zuten. Ozeanoaren eta Atlantikoaren kostaldeko ezaguera pixkanaka bereganatu zuten lehen geografoek.

El nacimiento de la Geografía

Anaximandro

La Geografía propiamente dicha nació en Mileto hacia el siglo VI a. C. En esta ciudad, auténtico foco del pensamiento filosófico y científico griego de la época —además de la actividad colonizadora—, Anaximandro concibió la masa terrestre suspendida libremente en el espacio, de una forma parecida a la de un tambor. Sin embargo, su idea no fue admitida por otros pensadores de la ciudad.

Hecateo de Mileto

El *Períodos* o *Viaje alrededor del mundo* del milesio Hecateo (siglo VI a. C.) es el más antiguo tratado de geografía que se conserva, aunque sólo sean unos fragmentos. Esta obra iba ilustrada por un mapa del mundo que no se ha conservado, pero del que tenemos noticias a través de Herodoto cuando afirma que el tirano de Mileto, Aristagoras, al ofrecer a los espartanos su alianza contra el rey de Persia, les mostró «una placa de bronce sobre la que estaba grabada la redondez de la Tierra, con todos sus mares y sus ríos».

Sería a mediados del siglo V a. C., como ya hemos visto, cuando el cartaginés Himilcón realizó el primer periplo relatado por el Norte de Europa en busca de las fuentes del estaño y del ámbar. Lo único fiable que sabemos de esta expedición es que estuvo ausente cuatro meses, ya que las aguas espesas y los monstruos marinos que nos menciona Avieno entrarían en el propósito de asustar y desanimar a sus rivales griegos.

Herodoto

El año 535 a. C. Cartago derrota a los focenses en la batalla de Alalia y pasa a controlar el Mediterráneo Occidental y el comercio con Tartesos.

A partir del 500 a. C. el Estrecho queda cerrado para todo barco que no sea fenicio. Así, en frase de Schulten,

«las columnas de Hércules, que fueron antaño el símbolo altivo de la conquista del Océano, adquieren ahora la resignada significación del Non plus Ultra para la navegación». (2)

Esta barrera a la navegación griega

«no es preciso olvidar que los cartagineses hundían implacablemente todo navío extranjero que encontrase en sus aguas o se dirigiese (...) hacia las columnas de Hércules».

—dice Estrabón— influirá negativamente en la geografía griega; así, la concepción del mundo de Herodoto, hacia mediados del siglo V a. C., no difería apenas de la de Hecateo, de algunos años antes.

El viaje de Piteas

A finales del siglo IV a. C., entre el 330 y 315 a. C., la potente Massalia (Marsella) aprovechando la relativa decadencia de Cartago obtuvo permiso para enviar dos exploradores al Océano:

Geografiaren sorrera

Anaximandro

Geografia K. a. VI. mende aldera sortu zen, garai hartako greziarren pentsaera filosofiko eta zientifikoaren benetako gune —eta horrez gain, jarduera kolonizatzailearen gunea zen— Mileton. Anaximandrok Mileto hirian iradoki zuen espazioan libreki zintzilikaturik zegoen Lur masa, danbor baten antzekoa, Alabaina, bere ideia ez zen onartua izan hiriko pentsalarien artean.

Miletoko Hecateo

Hecateo (K.a. VI. mendea) miletotarraren *Períodos* edo *Viaje alrededor del mundo* obra da gorde den geografiako trataturik zaharrena, zati batzuk baino gorde ez badira ere. Obra horrek ba omen zuen gorde ez den mapa baten irudia ere, baina horren berri Herodotoren bidez dakigu, izan ere, hark dioenez, Miletoko Aristagoras tiranoak espartarrei Persiako erregeren aurkako hitzarmena eskaini zienean, «gainean Lurraren biribiltasuna grabaturik zuen brontzezko plaka bat, bere ibai, bere itsaso eta guzti zituena» erakutsi zien.

Lehen esan dugun bezala, Himilkon kartagotarrak ezta in eta anbar bila Europako Iparraldean zehar egin zuen lehen bidaiaren kontakizun ezaguna K. a. V. mende aldera gertatu zen. Espedizio horretaz dakigun gauza fidagarri bakarra da lau hilabete ibili zela kanpoan zehar, izan ere, Avienok aipatzen dituen ur lodiek eta itsas munstroek ez zuten lehiakide greziarrak izutzea eta adoregabetzea beste asmorik izango.

Herodoto

Kartagok fozearrak K. a. 535. urtean Alaliako guduan menderatu zituenean hasi zen Mediterraneoko mendebaldea eta Tartesosekiko salerosketa kontrolatzen.

K. a. 500. urtetik aurrera Itsasarte itxita gelditu zen fenizia- ren itsasontziak ez ziren guztientzat. Hala dio Schulten-ek:

Greziarren nabigazioari hesia jartzeak,

Estargonek dioenez, eragin negatiboa izango du greziarren geografian; hala, Herodotoren munduaren ikuskerak, K.a. V. mendean, ez zuen apenas alderik urte batzuk lehen Hekateok zuenarekin.

Piteasen bidaiak

Massalia (Marseille) ahaltsuak, Kartagoren halakoxe gainbetera hura aprobetxatuz, K. a. IV. mendean azkenaldian, 330 eta 315 artean, baimena eskuratu zuen Ozeanora bi esploratzaile bidaltzeko:

- Eutimenes hacia el Sur, que fracasó;
- Piteas hacia el Norte, que obtuvo un sonoro éxito.

Este último, además de buen marino, era un excelente astrónomo y un hombre de ciencia. Entre otras cosas descubrió que la estrella Polar no está situada exactamente en el Polo y determinó la latitud de Marsella en función de la sombra del nomon en la ciudad.

Piteas zarpó de Massalia con dos naves, traspasó las columnas de Hércules, dobló el cabo Ortegal y se dirigió hacia el Norte rumbo a las Casitéridas, de las que dice en su tratado *Sobre el Océano*, que nos ha llegado indirectamente:

«sobre este promontorio británico, los habitantes están extraordinariamente bien dispuestos hacia los extranjeros y, de resultas de sus relaciones con los mercaderes extranjeros, sus costumbres se han suavizado en gran manera. Estas gentes explotan el estaño tratando con habilidad el mineral que lo contiene. Este mineral consiste en pedazos de roca que contienen venas terrosas; por un cuidadoso trabajo de limpieza y de fusión, extraen de esas venas el metal puro. Una vez modelado el estaño en forma de huesecillos, lo transportan a una isla muy próxima a la orilla británica que se llama Ictis (Wight?): con la marea baja, en efecto, queda un paso en seco y llevan a la isla, en carretas, grandes cantidades de estaño».

Bordea las islas británicas

Del Sudoeste británico partió de nuevo para bordear la isla, lo que hizo, situando el extremo Norte de Escocia a unos 1.700 km de Massalia —aunque en realidad está a 1.800 km, no deja de sorprender su precisión—.

Del Norte de Escocia y tras seis días de navegación, nos relata que llegó a la isla de Tule, donde en verano el Sol no se pone y las noches son luminosas. Aunque no se ha identificado esta isla situada al Norte de Gran Bretaña, se piensa que pudo ser Islandia o quizás Noruega, aunque ésta última no sea isla.

Llega a Jutlandia

De vuelta en Cornualles, en el Sudoeste británico, emprende otro viaje a las fuentes del ámbar en la costa Norte de Europa. Siguiendo las costas de Galia y Germania llegaría hasta la península de Jutlandia; no obstante, nos habla de un estuario del Océano de 1.000 km de longitud, lo que se correspondería con el Mar Báltico...

Eratóstenes

Tras su vuelta exitosa a Massalia, parece que los resultados económicos del periplo fueron rápidamente anulados por Cartago. No obstante, las repercusiones que tuvo en la geografía griega fueron muy importantes. El ecúmene se amplió considerablemente y, como se refleja de la concepción de la Tierra de Eratóstenes (siglo III a. C.), el Océano comienza a perder su fama de peligroso aunque se le siga concibiendo como un gran río envolvente del espacio habitado.

Timeo

A mediados del siglo III a. C. Timeo, junto con otros mitógrafos posteriores, cuenta que los Argonautas, volviendo, subieron por el Tanais, y que después, por un río

- Eutimenes Hegoaldera joan zen, eta porrot egin zuen;
- Piteas Iparraldera, eta arrakasta sonatua izan zuen.

Piteas, itsasgizon ona izateaz gain, astronomo bikaina izan zen eta gizon jakintsua. Aurkikuntza batzuk egin zituen: besteak beste, Iparrizarra ez dagoela juxtu-juxtu Poloan kokaturik, eta Marseillaren latitudea nomonak hirian egiten zuen itzalaren arabera erabaki zuen.

Piteas bi itsasontzirekin abiatu zen Massaliatik, Herkulesen zutabeak zeharkatu, Ortegal lurmuturra hartu eta Iparrerantz joaz, Casiterides alderantz. Hau dio zeharbidez iritsi zaigun bere *Sobre el Océano* tratatuak:

Britainiako irten ertzetik

Berriro Britainiako hego-mendebaldetik abiatu zen, uharteren ertzetik joateko asmoz. Horretarako Eskoziako Iparraldeko muturra Massaliatik 1700 km-tara kokatu zuen eta —egiaz 1800 km-tara baldin badago ere— harrigarria da haren zehaztasuna.

Eskoziako Iparraldetik abiatu eta nabigatzen sei egun emanda, Tule uhartera iritsi zela kontatzen digu, hau da, udan eguzkia sartzen ez lekura, gauak argitsuak diren uhartera. Britainia Handiaren Iparraldean izan behar zuen uharte hori ez identifikatu arren, uste izatekoa da Islandia edo agian Norvegia izan zitekeela, nahiz eta azken hori uharte ez izan.

Jutlandera iritsi zen

Britainiako hego-ekialdeko Kornualles-era itzulita, beste bidaia bati heldu zion, hain justu, Europako Iparraldeko kostaldera, anbararen sorburura. Galia, eta Germaniako kostaldeak jarraituz, Jutlandeko penintsulara iritsi zen; dena den, 100 km luze bazituen Ozeanoko estuario bati buruz hitz egiten du, Itsaso Baltikoari dagokionaz, ziur asko.

Eratostenes

Massaliara airoso itzuli ostean, Kartagok azkar ezabatu omen zituen bidaiaren emaitza ekonomikoak, antza denez. Dena den, oso garrantzizkoak izan ziren greziarren geografian horrek izan zituen ondorioak. Dezente hazi zen ekumene eta, Eratóstenesen (K.a. III. m.) Lurrari buruzko ikuskeran islatzen denez, Ozeanoa «arriskutsu» izena galtzen hasi zen, nahiz eta artean bizidunen espazioa inguratzen zuen ibai handi bat izaten jarraitu.

Timeo

K. a. III. mendearen erdialdera, Timeok, beste mito-aztertzaile batzuekin batera, kontatzen duenaz, Argonautak itzultzerakoan Tanais-tik barrena igo ziren, eta ondoren, Es-

(el Elba?), que desembocaba en el Océano nórdico, bajaron a este mar y, navegando a lo largo de su costa, «dejándola a la izquierda», arribaron a Gades.

A mediados del siglo II a. C., exactamente el 146 a. C., tiene lugar un acontecimiento que va a cambiar a los protagonistas del Mediterráneo: Cartago y Corinto son saqueadas y destruidas por los romanos, quienes se constituyen en nueva potencia.

kandinaviako Ozeanoan itsasoratzen zen ibai (Elba?) bate-tik, itsaso horretara jaitsi eta haren ertzetik nabigatuz, «ezkerrera utzita», iritsi ziren Gades-era.

K. a. II.aren erdialdera, zehatzago esanda K. a. 146.aldera, Mediterraneoko protagonistak aldarazi zituen gertakari bat suertatu zen: Kartago eta Korinto arpilatu eta suntsituz, botere bilakatu ziren erromatarak.

GREKOAK / GRIEGOS



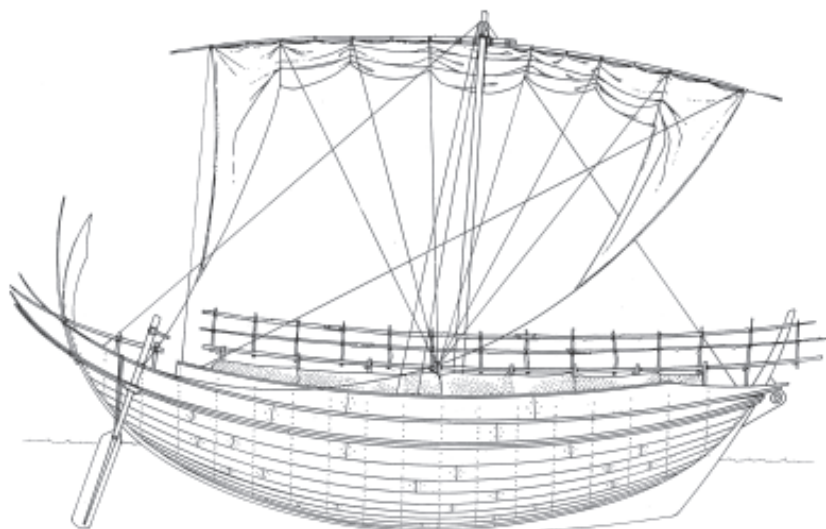
Itsasontzi greko eta etruskoak, heroien garaietakoak.

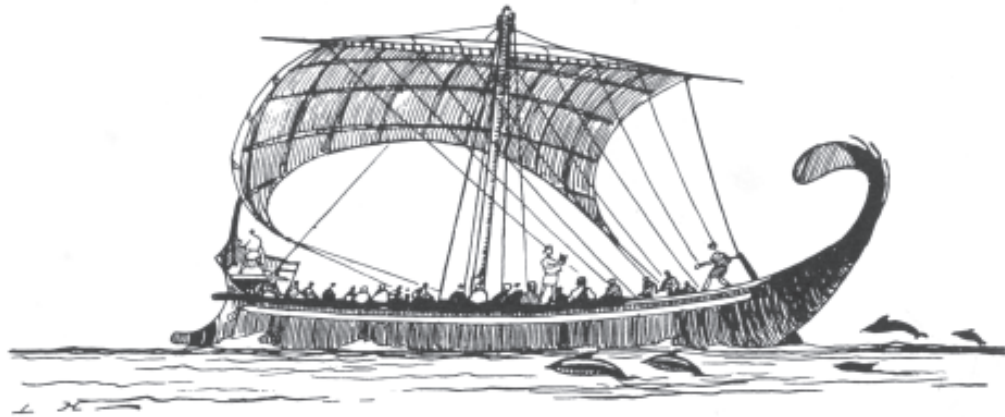
Ulisesen ontzia, Britainiar Museoko edalontzi baten arabera (ezk.) Merkataritza-ontzi etruskoa (esk.)

Embarcaciones griegas y etruscas de los tiempos heroicos.

Nave de Ulises, según un vaso del Museo Británico (izda.) Nave de comercio etrusca (dcha.)

Merkantzia-ontzi grekoa / Buque mercante griego.





Argusek eraikitako ontzia Ponto Euxinorantz doa Jason-en gidaritzapean, Orfeo, bitartean, izurdeak xaramelatzen ari da liraz (L. Haffner-en marrazkia).

El navío construido por Argos se dirige al Ponto Euxino bajo la dirección de Jasón, mientras, Orfeo encanta a los delfines con su lira. (Dibujo de L. Haffner).

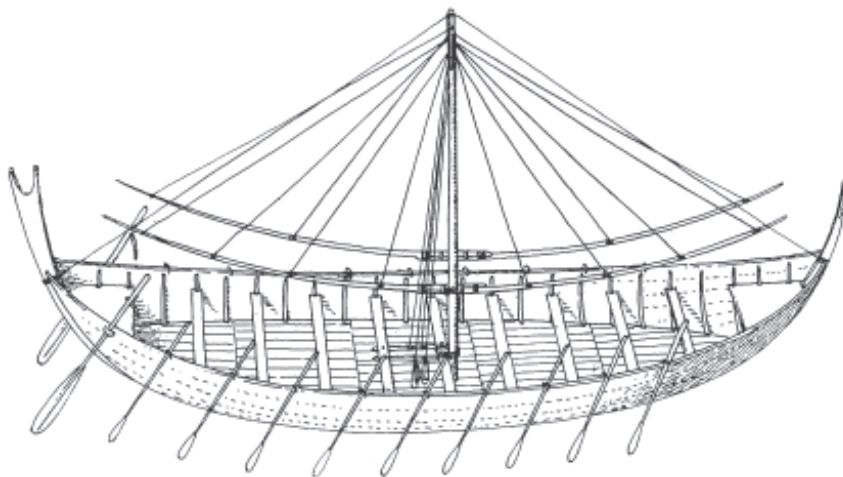


Greziarren itsasontzi baten balizko berreraikuntza (K. a. 700eko maketa. Milango Zientzia eta Teknikaren Museoa).

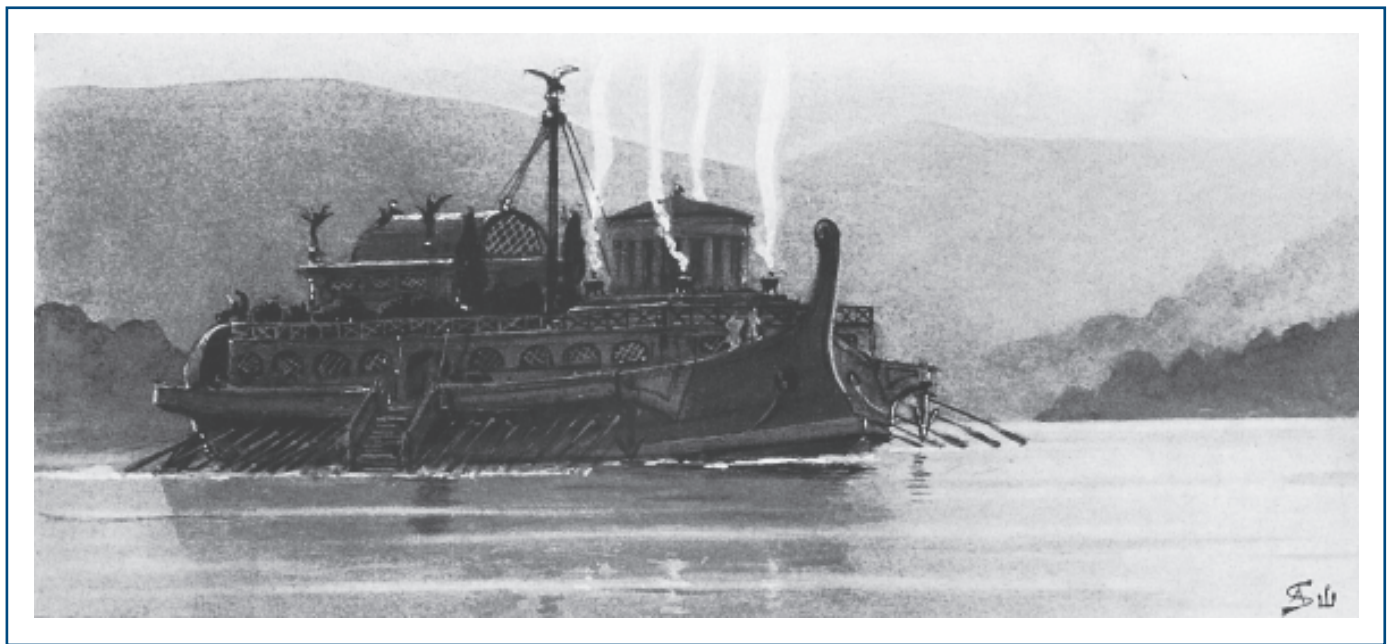
Reconstrucción hipotética de una nave griega. (Maqueta 700 a. C. Museo de la Ciencia y Técnica. Milán).



Greziako Aro klasiko ontzi arina.
Navío ligero de la época clásica griega.



Brontze Aroko itsasontzi egeoa.
Embarcación egea de la Edad del Bronce.



LOS ROMANOS: SIGLO II A. C. - SIGLO V D.C.

Este pueblo, localizado en la región italiana del Lacio, permaneció bajo el dominio etrusco durante todo el siglo VI a. C. Liberado el siglo V a. C., comenzó una política de conquistas que le llevó a dominar la península italiana en los dos siglos posteriores.

La expansión mediterránea y europea de los romanos

Constituido como potencia mediterránea para el siglo III a. C., se ganará la rivalidad de Cartago. A consecuencia de las guerras púnicas, la expansión romana se extenderá por Sicilia, Córcega, Cerdeña, la Galia, Hispania y el Norte de África.

Por Oriente, se extiende hacia Macedonia y el Asia Menor, donde el 129 a. C. conquista el reino de Pérgamo.

Aunque el centro del mundo se desplaza de Oriente a Occidente, debemos tener en cuenta que Roma, desde el comienzo de su historia, había recibido la influencia de Grecia a través de los etruscos y de las colonias griegas del Sur de la Península. De ellos, entre otras muchas cosas, heredarán rutas comerciales marítimas y sobre todo la concepción de la Tierra que estamos analizando.

A diferencia de griegos y cartagineses, los romanos no se van a contentar con mantenerse en las costas mediterráneas traficando con los pueblos del interior del continente: apoyándose en las legiones, penetrarán rápidamente por Europa hasta tomar contacto con el Océano Atlántico.

Bajo el control romano, el Mediterráneo era lo suficientemente transitado y conocido como para que ya comienzan a denominarlo con el familiar nombre de Mare Nostrum.

ERROMATARRAK: K. A. II. MENDEA- K. O. V. MENDEA

Italiako Lazio eskualdean finkatuta zegoen herri hori etruskoen aginpidepean bizi izan zen K. a. VI. mende osoan. Baina, hurrengo mendean (K. a. V. mendean) askatasuna lortuta, konkista-politikari heldu zion eta italiar penintsula bere mendeko izatea lortu zuen hurrengo bi mendeetan.

Erromatarren hedapena Mediterraneoan eta Europan zehar

K. a. III. mendean Mediterraneo osoko botere bilakaturik, Kartagoren lehia sortu zitzaion. Baina, gerra punikoen ondorioz, erromatarren inperioa hedatu egin zen, Sizilia, Korsika, Sardinia, Galia, Hispania eta Afrika Iparraldera.

Ekialdetik, berriz, Mazedonia eta Asia Txikiraino hedatuta, K. a. 129. urtean Pergamoko erresuma konkistatu zuen.

Munduaren erdigunea Ekialdetik Mendebaldera lekualdatu bazen ere, kontuan hartu behar dugu Erromak bere historia-aren hastapenetik izan zuela greziarren eragina, etruskoen eta Penintsularen Hegoaldeko kolonia greziarren bidez. Haiengandik jaso zituzten, beste gauza askoren artean, itsasoko merkataritza-ibilbideak eta bereziki aztertzen ari garen Lurraren ikuskera.

Greziarrak eta kartagotarrak ez bezala, erromatarrek ez ziren konformatu kontinente barruko herriekiko merkataritza-jarduerari kostalde mediterraneoan eustearekin, eta, legioak lagundurik, laster sartu ziren Europan zehar: Atlantiko Ozeanorekin harremanetan jartzea lortu zuten arte.

Erromatarren kontrolpean zegoen Mediterraneo eta nahikoa ezaguna eta askotan zeharkatua zenez, gertutasunezko izeenez deitzen hasi ziren: Mare Nostrum ezaguna.

Y, por otro lado, si el Océano se ha manifestado en estos últimos siglos como una prolongación del Mediterráneo y de su actividad económica, a partir de la conquista del occidente europeo esa realidad se va a ver aún más consolidada.

El contacto de los romanos con el Océano tenía lugar desde antaño a través de las viejas rutas comerciales griegas. Sin embargo, el siglo I a. C. las legiones de César llegarán a este mar tras atravesar la Galia, lo que va a suponer un salto importante en la configuración de este espacio geográfico todavía no bien conocido.

El año 55 a. C. César zarpó de la Galia hacia Britania. En este viaje las mareas que eran desconocidas en el Mediterráneo destruyeron gran parte de su flota, aunque ello no fue obstáculo para que la expedición fuese exitosa.

Navíos romanos

El imperio romano, aunque era fundamentalmente terrestre, construyó una potente marina como lo exigía su situación peninsular. Sus barcos eran herederos de los cartagineses y griegos, pero conocieron adelantos técnicos como:

- el mástil
- dos mástiles auxiliares,
- la pequeña vela triangular superpuesta a la vela cuadrada.

La concepción romana de la Tierra

Estrabón y Tolomeo

Las expediciones marítimas, a las que ahora se unen también las terrestres, van a seguir teniendo lugar. Reflejo de las mismas va a ser la concepción del mundo del gran geógrafo Estrabón (siglo I a. C. - siglo I d. C.), quien, a pesar de sus graves defectos de apreciación, va a dar un gran paso adelante en la configuración del mundo conocido.

Este proceso, por último, alcanzará sus más altas cotas de precisión con Tolomeo (siglo XI), cuya imagen del ecúmene difiere en puntos muy importantes de la de sus predecesores.

Conclusión

El Atlántico ha jugado un papel fundamental en imprimir unas características específicas a la parte del País que vierte sus aguas al mismo.

Otro tanto podemos decir del Mediterráneo para la franja Sur de la divisoria de aguas.

Pero a la hora de juzgar el papel de ambos mares, no debemos olvidar que el primero, en su origen, ha nacido a nuestra cultura a través del Mediterráneo; primeramente como un apéndice o prolongación comercial del mismo y ya más tarde con personalidad propia.

Este nacimiento, como hemos comprobado, se vio jalonado por interpretaciones míticas y leyendas que quizás tuvieron en su momento paralelo entre los naturales del País, pero de los que, por desgracia, de su relación con el mar solamente nos han llegado los aludidos monóxilos.

Beste alde batetik, Ozeanoa, azken mende horietan, Mediterraneoaren eta bere jarduera ekonomikoren luzapen gisa azaldu bazen, Europako mendebaldea konkistatu zenetik aurrera, errealitate hori are sendoagoa izango zen.

Aspaldikoa zen Ozeanoarekin erromatarrek zuten harremana, greziarren merkataritza-bide zaharretan zehar zutena. Alabaina, Galia zeharkatuta iritsi ziren Zesarren legioak itsasoa horretara, K. a. I. mendean, eta hori aurrerapauso handia izan zen, artean oso ezaguna ez zuten esparru geografiko hura eratzeko garaian.

K. a. 55. urtean abiatu zen Zesar Galiatik Britainiarantz. Bidaia horretan Mediterraneoan ezezagunak ez ziren mareek ontzidiaren zati handi bat desegin zuten; hala ere, hori ez zen eragozpen izan eta espedizio hura eraginkorra izan zen.

Erromatarren itsasontziak

Haien inperioa funtsean lurrekoa izanik ere, Penintsulan zuten egoerak behartuta ontzidi indartsu bat eratua zuten. Haien itsasontziak kartagotarren eta greziarren oinordeko ziren, baina bazituzten aurrerapen teknikoak ere:

- masta,
- beste bi masta osagarri eta
- bela triangeluar txikia, bela karratuari gainjarria.

Nolakoa zen Lurra erromatarrentzat?

Estrabon eta Ptolomeo

Itsasoko espedizioak egiten jarraitu zuten, oraingoan lurrekoak ere elkartuta, ordea. Haien adierazgarri izan zen Estrabon geografoaren munduaren ikuskera (K. a. I.-K. o. I. mendea), irizpenetan izan zituen akats larriak gora-behera, ezagutzen zen munduaren itxura eratzeko aurrerapauso handia eman baitzuen hark.

Prozesu horrek, azkenean, zehaztasunaren gailurrik garaienak iritsi zituen Ptolomeorekin (XI. m.), izan ere, hark egin zuen ekumenearen irudia, aurrekoekin alderatuta, oso bestelakoa izan zen puntu nagusienetan.

Ondorioa

Atlantikoak jokatu duen papera funtsezkoa izan da bere isurialdeko Herriaren alderdi bati ezaugarri bereizgarriak emateko garaian.

Mediterraneoaz beste hainbeste esan daiteke, Hegoaldeko isurialdeari dagokionez.

Baina, bi itsasoen egitekoa epaitzerakoan, ez dezagun ahantz jatorrian Atlantikoa gure kulturarako Mediterraneoetik sortu zela; hasieran bere salerosketaren eranskin edo luzapen gisa eta gerora bere nortasunez.

Sorrera hori, lehen esan bezala, interpretazio mitiko eta legenda bidez zedarriturik gertatu zen, eta, agian, bertako herritarren artean izango zuten ordainik bere garaian, baina zoritxarrez, itsasoarekin izan zuten harremana, aipaturiko monóxilo haien bidez baino ez zaizkigu iritsi.

ÉPOCA ROMANA: SIGLO I A. C - SIGLO IV D. C.

Concepción grecorromana del Pirineo

En Polibios y Poseidonios encontramos unos textos que nos permiten perfilar la idea que los antiguos griegos se hicieron del Pirineo (escriben a partir del año 100 a. C.). Los romanos recogerán esta tradición geográfica e Isidoro de Sevilla la continuará más tarde.

Polibios dice que los Pirineos van «desde Nuestro Mar hasta el Mar Exterior» y que «separan a los iberos de los keltos», Iberos y Celtas o galos.

Poseidonios por su parte dice que los Pirineos miden 300 estadios, lo que equivale a 550 km frente a los 435 reales. Ambos, y luego también Estrabón, presentan los Pirineos erróneamente en la dirección Norte-Sur, mientras que los Montes Cantábricos los presentan correctamente en dirección E-W. Este error se corregirá con Plinius y Ptolomeos.

Estrabón describe así el Pirineo:

«Esta montaña, en efecto, extiéndese sin interrupción de Sur a Norte, limitando la Keltiké de la Iberia. Como la Keltiké y la Iberia son de distinta anchura, y como es en el Pyrene donde se aproximan más ambos países, presentan su menor anchura en las riberas de Nuestro Mar (Mediterráneo) a las del Océano. Tanto, pues, del lado del Océano como de Mar Nuestro forman golfos. Los golfos célticos, llamados también galaicos (Golfo de Lyon y de Vizcaya), son mayores, haciendo al istmo más estrecho por la parte de Iberia».

Los Pirineos «terminan en el Océano»

El golfo de Bizkaia lo ve así:

«... por nuestro mar, en el lugar en que se extiende el golfo denominado Galático, donde están situadas dos célebres ciudades: Masilia y Narbo. A este golfo se opone, por la parte opuesta y en sentido inverso, otro que lleva el mismo nombre de Galático y que mira hacia el Norte y hacia Britania» (Str. Prol. V. 25).

Hay que señalar que la noción de cadena pirenaica, de cordillera, que ahora utilizamos es un concepto elaborado y que es aportación griega. Los indígenas podían tener el concepto de montaña y llano pero no comprenderían la unidad de los sistemas orográficos.

Pirineos ístmicos

La concepción que los romanos tienen es la de unos Pirineos ístmicos. Son una cadena montañosa que se extiende desde el mar Mediterráneo al Atlántico en la angostura que se forma por la contraposición de dos grandes golfos (Lyon y Bizkaia).

El Pirineo como barrera de cierre

Esta cadena montañosa tiene la significación geográfica de «barrera», que cierra, que divide y separa la Gallia de la Hispania, la Céltica de la Ibérica.

ERROMATARREN AROA: K.A.I. MENDEA - K. O. IV. MENDEA

Pirinioak: grekoerromatarren ikuskera

Polibio eta Posidonio idazleen testu batzuk aurkitu ditugu, antzinako greziarrek Pirinioez zuten ikuskera antzemateko lagungarriak (K. a. 100. urtetik aurrera idatziak). Tradizio geografiko hori erromatarrek jaso zuten eta Isidoro Sibiliakoak eman zion jarraipena beranduago.

Polibioak dio Pirinioak «Gure Itsasotik Kanpoko Itsasoraino» iristen direla eta «iberes-ak eta keltos-ak bereiziz», Iberoak eta Zeltak edo galiarrak.

Posidonioak berak dio Pirinioek 300 estadio neurtzen dutela, hau da, 550 km (egiaz dituzten 435 km-ren kontra).

Bi idazle horiek eta, gerora, baita Estrabonek ere, norabide okerrean aurkezten dituzte Pirinioak, ipar-hegoaldean, aldiz, kantabriar mendiak zuzen, ekialde-mendebaldean. Akats hori Plinio eta Ptolomeorekin zuzendu zen.

Honela deskribatzen du Estrabonek Pirinioak:

Pirinioak «Ozeanoraino iristen dira»

Bizkaiko Golkoa honela ikusi zuen:

Ohar modura esan dezagun gaur egungo Pirinioetako mendizerra edo mendikate kontzeptua landutako ideia bat izateaz gain, greziarren ekarpena dela. Indigenek bazuten mendi edo lautadaren kontzeptua, baina ez zuten ulertuko sistema orografikoen batasuna zertan zen.

Pirinioak istmoa

Erromatarrek duten ikuskeraren arabera, Pirinioak istmo bat dira. Hain zuzen ere, Mediterraneo itsasotik Atlantikora hedatzen den mendikate bat, bi Golko (Lion eta Bizkaia) handi kontrajartzearen ondorioz eratzen den mehargunean.

Pirinioak itxitura eta hesi

Mendikate honek «hesi» geografikoaren esanahia hartzen du, Galia Hispaniatik, Zeltikoa Iberikotik, bereizten, banatzen eta ixten baitu.

La visión romana de los Pirineos como una cordillera ístmica, un cierre preciso de la península, parece propiciada por una tendencia a una comprensión racionalizada y una geometrizar del espacio. El espacio peninsular está cerrado por «la barrera» del Pirineo; sus extremos están señalados por dos promontorios dedicados a Venus (*Iugum veneris* y *Templum veneris*); flanqueados por Higer-Figueras, dos hitos en los vértices de dos golfos opuestos, ambos llamados *Sinus Gallicus* (golfos galáticos).

El Pirineo prolongado en la Cordillera Cantábrica

Pompeius Trogus es un autor romano, que considera los Pirineos como una cadena montañosa que tenía su prolongación en la Cordillera Cantábrica (pues da a los Pirineos la longitud que correspondería a los Pirineos y su prolongación cántabra). Pero es un caso aislado el de este autor. (Para estos temas, Cfr. García Bellido, A. *La Península Ibérica en los comienzos de su historia*, págs. 277-293. Ed. Istmo).

La costa cantábrica y sus pobladores

Las citas que vamos a traer a colación se refieren a los pueblos de la costa cantábrica, también a los vascones y a los habitantes de los Pirineos.

Estrabón dice:

«La región septentrional (de Iberia) es muy fría; por ser de naturaleza montuosa y por hallarse al lado del mar, carece de relaciones y comunicaciones con las demás tierras, hasta el punto de ser inhabitable por su carácter inhóspito» (III, 1,2).

Hace una descripción del modo de vida y costumbres de sus habitantes:

«Así viven estos montañeses, que, como dije, son los que habitan en el lado septentrional de Iberia; es decir, los Kallakoi, astoures y Kantabroi, hasta los ouaskones y el Pyrene, todos los cuales tienen el mismo modo de vivir».

«Su rudeza y salvajismo no se deben sólo a sus costumbres guerreras, sino también a su alejamiento, pues los caminos marítimos y terrestres que conducen a estas tierras son largos; así pues, hallándose apartados de todo trato, han perdido la sociabilidad y la humanidad».

«Son hostiles y fieros y esta disposición natural en algunos de ellos ha podido originarse también en la miseria del país y en su carácter montañoso» (III, 3,8).

En estas citas, si bien no se delimita un espacio costero, sí que se está hablando de unos espacios abiertos al mar, de las gentes que los habitan, que son, por tanto, ribereños, y que incluyen hasta a los habitantes del Pirineo. Se presenta como una descripción hecha desde el mar.

La descripción que hace de esos territorios dan una imagen montuosa, de difícil acceso y tránsito, poco relacionada e inhóspita. Ese paisaje y su situación habrían marcado a sus habitantes. (Cfr. García Bellido, Loc. Cit.).

Noticias geográficas

Las primeras referencias escritas que conocemos de nuestro País se las debemos a los geógrafos latinos.

Erromatarrek Pirinioez zuten ikuskera, penintsula ixteko beharrezko mendikate istmiko gisa ikustekoa, badirudi espazioa modu arrazionalizatu eta geometriko batean ulertu nahiak emandakoa dela. Penintsulako espazioa Pirinioen «hesiz» itxita dago; hesi horren muturrak Venus jainkosari eskainitako bi tontorrez markaturik daude —*Iugum veneris* eta *Templum veneris*—; alde banatan, elkarren kontrako golkoen erpinetan bi mugarri dituztela: Higer eta Figueras, biak *Sinus Gallicus* (golko galiarrak) izenekoak.

Pirinioak Kantabriar mendikatearen luzapen

Pompeius Trogus idazle erromatarren ustez, Pirinioak mendikate bat dira eta luzapen bat dute Kantabriar Mendikatean zehar —izan ere, hark Pirinioei ematen dien luzeran daude, bai Pirinioak bai haren Kantabriar aldeko luzapena—. Hala ere, idazle horrena ez da kasu bakarra. (Gai hau lantzeko, ikusi cfr. A. Garcia Bellido, *La Península Ibérica en los comienzos de su historia*, Istmo Argit. 277-293. or.

Kostalde kantauriarra eta bertako biztanleak

Hizpide izango ditugun aipamenak kostalde kantauriarreko herriei buruzkoak dira, baina, baita baskoiei eta Pirinioetako biztanleei buruzkoak ere.

Honela dio *Estrabonek*:

Bertako biztanleen bizimoduaren eta ohituren deskribapena egiten du:

Baina, aipamen horietan itsasertzeko eremuaren mugarik azaltzen ez badu ere, itsasora begira dagoen eremuez hitz egiten du, hots, bertan bizi diren biztanleez eta, hortaz, itsasertzekoez, horien artean Pirinioetako biztanleak sartuz. Itsasotik eginiko deskribapen gisa agertzen da.

Lurralde, paraje menditsua, bertara iristeko nahiz ibiltzeko nekeza, bakartia eta desegokia da bizitzeko, egiten duen deskribapenaren arabera. Paisaiak eta kokamenak emango zien bertakoei nortasuna (cfr. A. Garcia Bellido, Op.cit.).

Aipamen geografikoak

Gure herriaz ezagutzen ditugun lehen erreferentzia idatziak geografo latindarrei zor dizkiegu.

De entre ellos destaca *Estrabón* (58 a. C.-25 d.C.) griego del Asia Menor, escribió en Roma *La Geografía* (3). En su libro tercero, dedicado a Iberia, describe las costumbres de los pueblos del Norte de la Península (4), entre los que se hallan los habitantes de nuestro País (5). Estas noticias son indirectas, de autores anteriores, ya que Estrabón no estuvo personalmente en la Península.

Otro geógrafo importante es *Plinio Segundo* (23 d.C.-79), quien escribió *Historia Natural* (6), un conjunto de 37 libros sobre geografía, zoología, agricultura, etc.

También es de destacar *Pomponio Mela* (siglo I), geógrafo latino nacido en Hispania y autor de la obra *De Corographia* (7), dividido en 3 libros. Después de Estrabón es la principal fuente para el conocimiento de la geografía antigua de la Península.

Posterior en el tiempo es *Claudio Ptolomeo* (90-168), quien escribió *Geografía* (8). Su descripción de la costa, realizada con orden y rigor, es preciosa y esclarecedora. Además, su obra ha sido impresa numerosas veces desde el siglo XVI, sobre todo los mapas.

Documento también interesante son los itinerarios de *Antonino Augusto* (9), del siglo III, que nos informa de las numerosas vías que cruzaban la Península y de las tierras y ciudades de nuestro País.

El Cronógrafo del año 354 (10), aun no proporcionando tantos datos como los anteriores, también merece la pena ser mencionado.

Estas son, por tanto, las fuentes de noticias más importantes de que disponemos. De los datos que nos proporcionan, sabemos que las rías presentaban unas desembocaduras bastante más amplias que las actuales y las mareas se dejaban notar más aguas arriba de lo que llegan hoy día, lo que permitía su navegabilidad en embarcaciones de poco calado.

A este respecto, por las noticias de diferentes épocas que tenemos, sabemos que:

- El Adour era navegable hasta Aire, 115 km aguas arriba.
- El Nivelles lo era hasta St. Pée unos 14 km.
- El Bidasoa hasta el puerto de Montoya, en el término de Bera, a 10 km.
- El Oiartzun, por lo menos 2 km hasta Rentería.
- El Urumea hasta Hernani, como lo delata el nombre de «Puerto» de uno de sus barrios, que está a unos 7 km.
- El Oria hasta Usurbil, donde en su día hubo astilleros, a 15 km.
- En el Urola la lonja de Bedua nos delata su navegabilidad hasta el término de Zestoia, que está a unos 10 km.
- El Deba lo era, por lo menos unos 14 km, hasta Alzola.
- En el Artibai u Ondarroa las mareas llegaban hasta la torre de Aranzibia, aguas arriba de Berriatua, esto es, unos 6 km.
- La ría de Gernika lo era hasta la Rentería de Ajangiz, pocos kilómetros más de lo actual.
- El río Butrón dejaba entrar la marea hasta el Castillo del mismo nombre, sito a unos 5 km aguas arriba.
- En el Nervión sabemos que Ugarte o Uhart, en San Salvador del Valle, era puerto antiguamente (11).

Geografo horien artean aitzindari da Asia Txikiko Estrabon (K. a. 58 - K. o. 25) greziarra, Erroman *La geografía* (3) idatzi zuena. Hirugarren liburuan, Iberiari eskainitakoan, Penintsularen iparreko (4) biztanleen ohiturak deskribatzen ditu, gure herriko biztanleenak (5) besteen artean. Hala ere, zeharkakoak dira aipamen horiek, lehenagoko idazleenak alegia, Estrabon bera ez baitzen inoiz Penintsulan izan.

Beste geografo garrantzitsu bat da Plinio Zaharra (K. o. 23-79). Berak idatzia da *Historia Natural*(6), geografía, zoología, nekazaritza, eta abarri buruzko 37 liburu dituen bilduma.

Pomponio Mela (I. m.) da Hispanian jaio zen beste geografo latindar aipagarri bat, hiru liburutan zatitutako *De Corographia* (7) obraren idazlea. Estrabonen ondoren, berau da Penintsulako geografía zaharraren ezagupenerako iturri nagusia.

Beranduagokoa da Klaudio Ptolomeo (90-168) *Geografía* (8) idatzi zuena. Kostaldearen deskribapena, ordenatuki eta zehaztasunez egindakoa, oso polita eta argigarria da. Bere obra, gainera, askotan inprimatu izan da XVI. mendetik hasita, mapak batez ere.

Dokumentu interesgarriak dira III. mendeko Antonino Augustok (9) egindako ibilbideak ere, Penintsulako eta gure herriko lurrak eta hiriak zeharkatzen zituzten bide askoren berri ematen du.

354. urteko Kronografoak aurrekoek adina datu ez emanaगतिक, merezi du aipamen bat egitea (10).

Hauek dira, beraz, eskuartearen ditugun albiste-iturri garrantzitsuenak. Ematen dizkiguten datuetatik dakigu itsasadarren bokaleak gaur egungoak baino zabalagoak zirela eta mareak ibaietan gora gaur egun iristen direnak baino gorago antzeman zitezkeela, eta, ondorioz, sakonera gutxiko ontzientzat nabigagarritasun gehiago zegoela.

Horri dagokionez, idatzita ditugun hainbat garaitako aipamenengatik dakigu:

- Aturri ibaitik Aireraino nabiga zitekeela, 115 km ibaian gora.
- Senpereko aintzira herritik 14 km haratago iristen zela.
- Bidasoatik Montoyako porturaino, Beratik 10 km.
- Oiartzundik, bi kilometro gutxienez, Erreteriaraino.
- Urumeatik Hernaniraino, zazpi bat kilometrorra dagoen «Puerto» izeneko auzo batek salatzen duenez.
- Oriatik Usurbileraino, garai batean ontziolak izan ziren lekuraino, 10 km.
- Urolan Beduako lonjak salatzen du 10 bat kilometrorra dagoen Zestoara nabiga zitekeela.
- Debatik Altzolaraino nabiga zitekeen, 14 km gutxienez.
- Artibai edo Ondarroan Aranzibiako dorreraino iristen ziren mareak, Berriatuko ibaian 6 bat kilometro gora.
- Gernikako itsasadarra Ajangizko Erreteriaraino iristen zen, gaur egungoa baino apur bat gorago.
- Butroe ibaiak mareari izen bereko gazteluraino, ibaian gora bost bat kilometro uzten zion sartzen.
- Nerbioiko Trapagaranen jakin badakigu Ugarte edo Uhart portua zela garai batean (11).

El tránsito costero

Sin duda el tránsito por la zona costera no sería una tarea nada fácil; esto es lo que deducimos de la descripción que de nuestro País realizó el Obispo de Oporto, Don Hugo, cuando en 1119, a su vuelta de Roma, se desvió de la antigua vía romana del interior hacia la costa:

«El mar había alargado por allí sus brazos para dividir las provincias y por todo es un gran caos el que por allí se forma para los que caminan...» (12).

De la época romana, las referencias en este sentido son escasas. No obstante destacan dos comentarios de Estrabón: uno sobre la Aquitania, que se caracterizaba por sus arenas, y otro sobre los vascos en general, de los que afirma que usaban navíos de cuero «por las inundaciones y lagunas» (13).

Algunos autores, entre los que destaca Schulten (1870-1960) (14), son de la opinión de que la «Ora marítima» de Avieno (15), contiene un período massaliota, de la Península Ibérica, del siglo VI a. C. —interpolado en el siglo IV a. C. por Eforo, transcrito por un autor del siglo I a. C. y puesto en verso latino y arreglado por el aludido Avieno casi un milenio después— del que destaca la siguiente cita:

«luego avanza en el mar el cabo de Venus y las olas braman alrededor de dos islas que están por su pequeñez deshabitadas».

Ya hemos dicho que Schulten identificaba el cabo de Venus con Higer y las dos islas deshabitadas con los islotes Les Briquets y Amuiz, ambos en el Bidasoa. Más recientemente hay quien ha creído reconocer en esta antigua descripción las islas donostiarras de Santa Clara y Urgull, lo que, de ser cierta la hipótesis, nos hallamos ante una desembocadura del Urumea mucho más ancha de la actual y sin la posterior franja de arena que unió Urgull con la costa convirtiéndolo en el actual tómbolo.

La palabra «Aquitania»

Para concluir con este apartado, digamos que se ha hablado mucho sobre el origen de la palabra Aquitania —región que hasta Ptolomeo y quizá hasta el siglo III abarcaba desde el Garona y los Pirineos hasta el mar— sobre la base de la raíz «aqua», relacionándola con las aguas salutíferas, baños, etc. que abundaban en la región. Pero convendría preguntarse si la misma no tendrá, además, relación con los estuarios y lagunas tan abundantes de igual manera.

En este sentido, los pastores de las Landas aquitanas siempre se han caracterizado por utilizar zancos de madera, de altura variable, con los que se desenvolvían mejor en las zonas pantanosas.

Distribución del espacio: Las tribus

Teniendo en cuenta estas características morfológicas de la costa, centrémonos en los datos que los geógrafos aludidos nos proporcionan en torno al factor humano. La región no estaba deshabitada, ni mucho menos, pero tampoco debemos pensar en una demografía cuantitativamente alta.

Kostaldeko ibilbidea

Garai batean ez zen samurra izango kostaldeko joan-etorria; horixe da Oportoko Gotzainak, Don Hugok, 1119an, Erromatik itzultzerakoan barnealdeko antzinako galtzada erromatarretik kostaldekora desbideratuta, gure Herriaz egin zuen deskribapenetik ondorioztatzen duguna:

Zentzu horretan, erromatarren garaiko erreferentziak gutxi dira. Hala ere, Estrabonen bi azalpen nabarmentzen dira: bata, hondarra ezaugarri duen Akitaniari buruzkoa da; bestea, «uholde eta aintziretan» larruzko ontziak erabiltzen zituztela dioen euskaldunei buruzkoa, oro har (13).

Idazle batzuen ustez, baita nabarmentzen den Schulten-en ustez ere (1870-1960) (14), Avienoren *Ora marítima*-n (15) K. a. VI. mendeko Iberiar Penintsulako aldi massaliota bat azaltzen da —gerora Eforok (K. a. IV. m.) interpolatu, eta idazle batek (K. a. I. m.) transkribatu ondoren, Avianok latinetik moldatu eta bertsoan jarri zituenak, ia milurteko bat beranduago— honako aipu hau nabarmentzen delarik:

Lehen aipatu dugu Schulten-ek Venus lurmuturrarekin identifikatzen zuela Higer, eta, bi irla hutsak, Bidasoako Les Briquets eta Amuiz uhartetxoekin. Dena den, oraintsu norbait iradoki duen moduan, antzinako deskribapenak aipatzen dituen uharteak, agian, Donostiako bi irlak, Santa Klara eta Urgull dira. Hortaz, baldin eta hipotesi hori benetakoa balitz, gaur egungoa baino bokale zabalago bat izango luke Urumek eta, Urgull itsasertzarekin lotuz, gaur egungo tonbolo bihurtu zuen hondarrezko zerrendarik gabe atzean.

«Akitania» hitza

Atal hau amaitzeko, esan dezagun asko hitz egin izan dela Akitania hitzari buruz —Ptolomeoren garaian eta agian III. mendean ere; Garonatik eta Pirinioetatik itsasoraino iristen zen—, beti ere «aqua» errotzat hartuta, eskualde horretan ugari diren ur osasungarri, bainu eta abarrekin zerikusia duelakoan. Baina, agian galdetu beharko litzateke, hitz horrek gainera hain ugari diren estuario eta aintzirekin zerikusirik ote duen.

Zentzu horretan, Akitaniako Landetako artzainen ezaugarriak izan dira oinetan janzten dituzten trikimakoak, paraje zingiratsuetan hobeto moldatzeko, hainbat altueratakoak.

Espazioaren banaketa: leinuak

Kostaldearen ezaugarri morfologiko horiek kontuan hartuta, jarri dezagun arreta aipatu ditugun geografoek giza alderdiaz ematen zizkiguten datuetan. Eskualdea ez zegoen hutsik, ezta urrik eman ere, baina ez dugu demografia kuantitatibo oso altu bat zuenik ere pentsatu behar.

Quizás lo más interesante sea lo referente a la cualidad demográfica, ya que los latinos llegan a diferenciar distintas tribus y a marcar, en algunos casos vagamente, sus mugas mutuas. No obstante, a pesar de sus diferencias, todas tenían un tronco común, basado en una evolución en el mismo lugar de los pobladores del Paleolítico Superior (16). Estas tribus eran, por tanto, autóctonas y no venidas de fuera.

La distribución del espacio que realizaban estas tribus tenía unas características propias: todas ocupaban las dos vertientes de la divisoria de aguas y, como la mayoría de las tribus de la Península, su disposición era perpendicular al mar, estableciendo los ríos costeros como límites.

Así, el Bidasoa actuaba como límite Sur de los *aquitano*s, quienes se extendían hacia el interior.

Los *vascones* se localizaban entre el Bidasoa y el Oiartzun, internándose por la mayor parte de Navarra.

Los *várdulos*, por su parte, tenían como límites el Oiartzun y el Deba, adentrándose por Navarra y Álava.

Los *caristios* se extendían por la costa entre el Deba y el Nervión y por el interior en Álava.

Los *autrigones*, por último, desde el Nervión hasta el Treto (Santoña), adentrándose por el Sur en Burgos.

Factores diferenciales

Hoy día cabe preguntarse qué factores diferenciaban y cuáles asemejaban a aquellas tribus que habitaban el País.

Aunque desconozcamos cuáles eran, había factores diferenciales, ya que los límites señalados por los geógrafos romanos fueron posteriormente confirmados por la geografía eclesiástica altomedieval con su distribución de los Obispos (17), por algunos datos de la geografía civil, también altomedieval (18) y la pasada y actual geografía lingüística del euskera, quien tiene a los mismos ríos como límites de sus dialectos:

- el Bidasoa límite sur del *Labortano*,
- el Bidasoa y el Oiartzun límite del *Alto Navarro Septentrional*,
- el Oiartzun y el Deba límites para el *Guipuzcoano*,
- el Deba y la desembocadura del Nervión límites para el *Vizcaíno*.

Factores comunes

Sin embargo, también pueden apreciarse factores comunes. Así, hoy día a nivel arqueológico los especialistas no pueden establecer diferencias entre las distintas tribus. Fijémonos, además, en los datos que sobre su distribución geográfica nos aportan los romanos.

Sus límites mutuos son los ríos y se extienden hacia el Sur hasta el otro lado de la divisoria de aguas, lo que delata su naturaleza pastoril. En efecto, únicamente el pastor se mueve con soltura —es su medio— por las dos vertientes de los montes en su transhumancia anual y se ve frenado por los ríos, los cuales no pueden ser sorteados por el rebaño si no es en las cotas más altas.

Beharbada demografiaren nolakotasun datuak dira interesgarrienak, latindarrak hainbat leinu bereizten baitzituzten eta elkarren arteko mugak markatzen, zenbaitenak lausoki bazen ere. Dena den, desberdintasunak gora-behera, bat bera zuten ardatza, Goi-Paleolitoko populazioa garatu zen lekuan bertan sustraitua (16). Ondorioz, leinu horiek autoktonoak ziren, ez kanpotik etorriak.

Leinu horiek egiten zuten espazio-banaketak berezko ezauzgarriak zituen: isurialdeen bi banalerroak okupatzen zituzten denek eta, Penintsulako leinu gehienen antzera, itsasoarekiko kokamen perpendikularra zuten eta kostaldeko ibaiak zituzten muga.

Era horretan, Bidasoa zen barnealdera hedatzen ziren akitaniarren hegoaldeko muga.

Baskoiak Bidasoa eta Oiartzunen arteak zeuden eta handik hedatzen ziren ia Nafarroa osora.

Barduliarrek, aldiz, Oiartzun eta Deba zituzten muga, eta barnealdera eginez Nafarroan eta Araban sartzen ziren.

Karistiarrek kostaldean kokatuak zeuden Deba eta Nerbioiren artean eta, barnealdean, Araban.

Autrigoiak, azkenik, Nerbioitik hasi eta Treto (Santoña) artean, eta hegoaldeetik sartuta baita Burgosen ere.

Faktore bereizgarriak

Gaur egun galde dezakegu gure Herriko leinuak zertan ziren berdinak eta zerk bereizten zituen euren artean.

Erantzunik ez izan arren, geografo erromatarrek markatu zituzten muga horiek berak, gerora, Goiz Erdi Aroan elizaren geografiak berretsi egin baitzituen, Gotzaindegietan banatuta (17). Bazituzten hainbat faktore bereizgarri, bai Goiz Erdi Aroko (18) geografía zibileko zenbait datuengatik, bai iraganeko nahiz oraingo euskararen geografía linguistikoenatik, ibai horiek berak baitituzte dialektoen muga:

- Bidasoa da *lapurteraren* hegoaldeko muga,
- Bidasoa eta Oiartzun da *goi-nafarreraren* iparraldeko muga,
- Oiartzun eta Deba dira *gipuzkeraren* mugak,
- Deba ibaia eta Nerbioiren bokalea *bizkaieraren* mugak.

Faktore-berdintasuna

Alabaina, faktore-berdintasun bat ere antzeman daiteke. Gauzak horrela, gaur egun arkeologia mailan, leinu desberdinen arteko bereizketarik ezin ezar dezakete adituek. Gainera, errepara dezagun banaketa geografikoari buruz erromatarrek ematen dizkiguten datuak.

Elkarren arteko mugak ibaiak dira eta hegoaldera hedatzen dira, isurialdeen banalerroaren beste alderaino, artzain-izaeira agerian jarritz. Halaxe da, artzaina besterik ez da mugitzen askatasunez bere-bereak dituen inguruneetan, mendietako bi isurialdeetan barrena, urteroko transhumantzia dela-eta. Baina, oztopo ditu ibaiak, artaldeekin ezin zeharkaturik gelditzen baita, goienetan izan ezik.

Economías de subsistencia

Pero no debemos pensar en la existencia de grandes rebaños, sino más bien pequeños, de subsistencia. En este sentido, es muy ilustrativa la leyenda de los pastores de Aizkorri, recogida por Goiburu (19); dice la misma que, estando en la tertulia cotidiana los 3 pastores que «en un comienzo» había en Urbia, cada uno con 4 ovejas, al enterarse de que iba a venir uno nuevo con otras cuatro ovejas exclamaron:

«*Oraintxe galdu gaittuk: beste bat omen zetorrek beste lau ardikin*».

(«Estamos perdidos: viene uno más con otras cuatro ovejas»).

También es interesante saber que hoy, al relatar esto los pastores de Urbia, apostillan:

«*Gaur ikusiko balittekek, zer esango ote likek...*»

(«Qué dirían si vieran hoy día...»).

En el relato se adivina un primitivo pastoreo de subsistencia que hoy día, evidentemente, ha desaparecido ya que por las campas de Urbia pastan de cuatro a cinco mil ovejas.

La actividad pastoril quedaría compaginada con la recolección, la caza y la pesca. Esta última actividad, sobre todo en las tranquilas aguas de los estuarios, se realizaría bien a pie desde la orilla o bien en las embarcaciones de cuero y en monoxilo, troncos ahuecados como los descubiertos en el Bidasoa (20) y en el lecho del Adour, (21), y de las que hace mención Estrabón a partir de Bruto (Siglo II a. C.):

«*Antes de la expedición de Brutus no usaban más que barcas de cuero para navegar por estuarios y lagunas; pero hoy usan también bajeles hechos de un sólo tronco, aunque estos todavía son raros*». (22)

En resumen.

La distribución del espacio por estas tribus tenía como características que la barrera montañosa no lo era tal, que los ríos con sus anchas desembocaduras y marismas actuaban como límite escasamente franqueable y que, por fin, el mar suponía el confín de su actividad y del espacio mismo.

El motivo de la presencia romana

Pero ¿qué buscaban los romanos? ¿Qué fue lo que les empujó hasta nuestro País y mucho más lejos aún? Evidentemente la riqueza de todo tipo; y a fin de conseguirla desarrollaron una doble estrategia que les dio muy buenos resultados: pacto de convivencia con quienes les dejaron hacer y mano dura con quienes se les enfrentaron. En este sentido, la relación con las tribus vascas parece que fue globalmente buena.

Los romanos tomaron contacto con el País por el valle del Ebro.

En torno al 178 a. C. fundan *Gracurris* (23), la actual Alfaro, seguramente sobre un núcleo de población indígena anterior.

Un siglo más tarde, hacia el 75 a. C., fundan *Pompaelo* (Pamplona) (24), también sobre otro establecimiento anterior. Todo parece indicar que la vertiente Norte fue para ellos de difícil acceso, por lo que su avance desde el Sur se vio momentáneamente frenado.

Iraupeneko ekonomikoak

Hala ere, ez ziren artalde handien jabe, iraupeneko artalde txikienak baizik. Gai honi dagokionez, esanahi handikoa da Goiburuk (19) jasotako elezaharra, Aizkorriko artzainena: «Agidanean, Urbian *hasieran* hiru artzain ziren eta launa ardi zituzten. Eguneroko berriketaldian ari zirela, beste artzain bat lau ardirekin etortzekoa zela jakinda, hau esan omen zuten:

«*Oraintxe galdu gaittuk: beste bat omen zetorrek beste lau ardikin*».

Interesgarria da Urbiako artzainek gaur egun elezahar hori kontatzean, eranskin hau jartzen diotela jakitea:

«*Gaur ikusiko balittekek, zer esango ote likek...*»

Kontakizunean iraupeneko artzaintza primitibo bat antzematen da, bistan denez, desagertu zena; izan ere, lau edo bost mila ardi larratzen dira gaur egun Urbiako zelaietan.

Artzaintza bateragarria zen uztaldiekin, ehizarekin eta arrantzarekin. Azken jarduera hori estuarioetako ur lasaietan egiten zen, ertzetik eta zutik jarrita, edo larruzko ontzietan eta monoxiloetan —zuhaitz-enbor hustuak, Bidasoan (20) eta Aturrin (21) hondoratuta aurkitu zirenak bezalakoak—, Estrabonek K. a. II. mendeko Brutoren garaitik hasita aipatzen dituenak:

Laburbilduz

Leinu horien espazio-banaketak honako ezaugarri hauek zioten: mendi-hesia ez zen hesi haientzat; ibaien bokale zabalak eta padurak muga ziren, oso gutxitan zeharka zitezkeenak, eta itsasoa, berriz, beren jardueraren muga eta espazioaren beraren azken muga.

Erromatarrak: presentziaren zergatia

Baina, zeren bila zebiltzan erromatarrak? Zerk eraginda iritsi ziren gure Herrira eta are urrunagora? Aberastasunek eraginda, bistakoa denez, edozein eratako aberastasunek; eta horiek lortzeko, emaitza oso onak eman zizkien estrategia bikoitz bat garatu zuten: xedeak lortzeko eragozpenak jartzen ez zizkietenekin bizikidetasun-itunak egitea, eta, oztopoak jartzen zizkietenei, erantzun gogorra. Badirudi, gai horri dagokionez, euskal leinuekiko harremana ona izan zela, oro har.

Erromatarrak gure herrira Ebro haranetik sartu ziren.

K. a. 178. urtean *Gracurris* (23), gaur egungo Alfaro, fundatu zuten, lehenagoko hirigune baten gainean, ziur asko.

Mende bat beranduago, K. a. 75. urte aldera *Pompaelo* (24), gaur egungo Iruñea, sortu zuten, hori ere lehenagoko hirigune baten gainean. Aztarna guztien arabera, iparraldeko isurialdea nekeza zenez haientzat, hegoaldeko sarraldia gelditu egin zuten, momentuz.

El contacto atlántico

Por otro lado, el primer contacto con la costa fue en Aquitania (25). Las tribus de esta región se enfrentaron a los recién llegados, pero Craso —lugarteniente de Julio César— las dominó sin grandes problemas el 56 a. C.

Una vez apaciguada la región, fue utilizada como base de progresivas expediciones hacia la costa peninsular y con el tiempo, estas primeras exploraciones de la costa y rías fueron dando paso a establecimientos permanentes.

Los asentamientos más importantes, como luego veremos detalladamente, se localizan en el litoral y en los estuarios de los ríos. Y por los restos arqueológicos que progresivamente van apareciendo en las provincias costeras, se está confirmando la idea de que los romanos llegaron a todas partes de donde pudieron sacar algún provecho.

El conocimiento de nuestra costa y sus refugios naturales quedaría ratificado si se confirmara el hecho de que, pocos años más tarde, hacia el 29-19 a. C., los romanos usaron algunos puertos marítimos como base de ciertas operaciones en la guerra contra los cántabros, quienes, a diferencia de las tribus vascas, habían optado por la vía del enfrentamiento (26).

Pero estamos hablando de establecimientos romanos y todavía no hemos hecho referencia de su naturaleza.

Naturaleza de los asentamientos costeros

Como hemos apuntado antes, los romanos tomaron contacto con el País a través del valle del Ebro. Los asentamientos que establecieron en la vertiente Sur se basaron fundamentalmente en la agricultura (la tríada mediterránea: trigo, vid y olivo), como queda patente en la numerosa toponimia acabada en -ain, -in, -ano, -ana, -oño, -oña que podrían ser derivados de la evolución del sufijo latino -anus o -anum, que se colocaba al final del nombre del propietario del establecimiento agrícola o «fundus» (27).

En la Aquitania pasa otro tanto con los sufijos -an (derivado de -anum), -ac (del sufijo galo-romano -acus) y -os (derivado del sufijo aquitano -ossum) (28).

Ager y Saltus

La tierra que por sus buenas condiciones dedicaron a la agricultura, la denominaron «Ager», mientras que el Pirineo y toda la franja costera del País era el «Saltus», el bosque. Los romanos establecieron una nueva distribución del espacio en función de su actividad económica: «ager» o «saltus». A partir de ahora, la divisoria de aguas va a adquirir una importancia de la que carecía antes: al actuar como freno para los romanos será más un límite de actuación que un medio de paso natural, como para los autóctonos. Pero en este caso ¿qué naturaleza tenían los asentamientos costeros si no eran «ager», esto es, apropiados para la agricultura? ¿Qué sentido tenían los establecimientos del «saltus»?

Anteriormente hemos comentado que los romanos buscaban riqueza, pero la misma no se ceñía exclusivamente a la agricultura. Por ello, los asentamientos se orientaron hacia la explotación y canalización de otro tipo de beneficios: sal, pescado, madera, etc. pero, sobre todo, minerales (oro, plata, hierro, etc.).

Atlantikoaren berri

Bestalde, kostaldearekin lehen harremana Akitanian (25) izan zuten. Eskualde horretako leinuek aurre egin zioten etorri-berriei, baina Krasok —Julio Zesarren ordezkook— arazo handirik gabe menderatu zituen K. a. 56. urtean.

Eskualdea baretu zenean, penintsulako kostaldera behin eta berriz espedizioak egiteko base gisa baliatu zuten, baina denbora pasa ahala, kostalde eta itsasadarretako lehen esplorazio horiek kokaleku iraunkor bilakatu ziren.

Kokalekurik garrantzizkoenak, zehatzago ikusiko ditugunak, itsasertzetan eta ibaien estuarioetan sortu zituzten. Eta kostaldeko probintzietan pixkanaka agertzen ari diren aztarna arkeologikoen arabera, egiaztatu egiten da erromatarrek probetxuren bat atera zezaketen tokietaraino iritsi zireneko ideia.

Gure kostaldearen eta babesleku naturalen ezaguera baieztaturik geldituko litzateke, baldin eta, urte batzuk lehenago, K. a. 29-19, urte aldera, erromatarrek gure itsas portu batzuk kantabriarren aurkako borrokan zenbait operaziotarako base gisa erabili zituztela ziurtatuko balitz, euskal leinuek ez bezala, haiek erromatarrei aurre egitea hautatu baitzuten (26).

Erromatarren kokalekuez ari gara, baina oraindik ez dugu haien izaerari buruzko aipamenik egin.

Itsasertzeko kokalekuak: zer motatakoak ziren?

Lehen adierazi dugun bezala, erromatarrek Euskal Herrira Ebro ibaiaren ibarretik barrena iritsi ziren. Hegoaldeko isurialdean finkatu zituzten kokalekuek funtsean nekazaritza zuten oinarri (isurialde mediterraneoko hirukoa: garia, mahatsondoa eta olibondoa), toponimo askotan nabarmen gelditzen den bezala: *ain*, *in*, *ano*, *ana*, *oño*, *oña* eta abar; denak ere anus edo anum latindar atzizkiaren garapenetik eratorriak izan daitezke, «fundus» (27) edo nekazari-kokapenaren jabearen izenari erantzen zitzaizkionak.

Akitanian beste hainbeste gertatzen da (*an*—*anum* atzizkitik eratorria—, *ac*—galiar-erromatarren *acus* atzizkitik— eta *os*—*ossum* Akitaniako atzizkitik eratorria—) (28).

Ager eta Saltus

Erromatarrek, baldintza onekoak zirela-eta, nekazaritzan erabiltzen zituzten lurri «Ager» esaten zioten, aldiz, Pirinioak eta Euskal Herriko kostaldeko zerrenda osoari «Saltus» edo basoa. Jarduera ekonomikoren arabera banatu zuten espazioa: «ager» edo «saltus». Harrezkero, isurialdeen banaleroak lehen falta zitzaion garrantzia hartu zuen: traba izanik, erromatarrentzat igarobide natural bat baino gehiago jarduerarako muga bat izango zen, bertakoentzat bezala.

Baina, kasu horretan, nolakoak ziren kostaldeko kokalekuak, «ager» edo nekazaritzarako egokiak ez baziren? Zer zentzu zuten «saltus» haietako guneek?

Lehen esan dugu erromatarrek ondasunak bilatzen zituztela, baina bilaketa hori ez zen soil-soilik nekazaritzara mugatzen. Horregatik, beste irabazi-mota batzuk —gatza, arraina, zurra, eta abar— ustiatze eta kanalizatze aldera jarriak zeuden kokalekuak. Baina, batez ere mineralak, urrea, zilarra, burdina eta abar.

Explotaciones mineras

De las pocas noticias que tenemos sobre las riquezas del País cabe destacar que Aquitania, en palabras de Estrabón, producía mijo y poco más; sin embargo, era rica en yacimientos auríferos (29).

- Además, extraían hierro y cobre, tanto de Baigorri como de Banca.
- Sal de Ancille y Briscous.
- También eran importantes las minas de Arditurri (Oiarzun) en el mismo corazón de Peñas de Aia, de donde obtenían plata argentífera y plomo.
- De igual manera cabe destacar las canteras de mármol rojo de Ereño,
- así como la importantísima mina de hierro de Somorrostro, la cual fue descrita por Plinio de la siguiente manera:

«El mineral de hierro es el más abundante de todos los metales. En la región cantábrica marítima, que el Océano baña, hay un alto y escarpado monte que, cosa increíble, es todo él de esa materia» (30).

Las minas de Arditurri

Estas minas (Baigorri, Arditurri...) fueron exhaustivamente explotadas por los romanos; pero conviene tener presente que su descubrimiento no se debería a ellos sino a los naturales del País, quienes ya hacían uso del hierro y demás minerales antes de la llegada romana.

La extracción del mineral, por otro lado, exigía la presencia cercana de mucha madera, tal y como se deduce de la descripción que realiza Manuel Lekuona (31), de la técnica de explotación usada en Arditurri (Oiarzun):

«Lá técnica de explotación de las larguísimas galerías —sumarán en todo su conjunto hasta 16 kilómetros, según cálculos y mediciones— era a base de calcinación del mineral en la propia veta por medio de combustible aplicado a ella, más una rociada de agua fría una vez logrado el punto de calcinación, para de esa manera provocar el resquebrajamiento del mineral en la veta para una más fácil extracción».

Por otro lado, se ha calculado que esos 16 km de galerías serían obra del trabajo conjunto de 400 a 600 obreros durante 200 años, de donde se deduce la importancia de la explotación.

La riqueza que extraían de nuestro País era canalizada, en una parte al menos, para la exportación. En este sentido, ¿estamos en condiciones de precisar en qué dirección se encaminaba? ¿Iría monte arriba por escarpados caminos buscando la vertiente Sur o se dirigiría por vías y ríos hacia la costa?

Tráfico comercial: Navegación de cabotaje

En primer lugar, debemos tener en cuenta que, a la llegada de los romanos, el eje económico fundamental de esta región costera era el impuesto por las tribus pastoriles con su ciclo de transhumancia anual en dirección Norte-Sur. Los caminos que establecen los rebaños no son los más adecuados para la exportación de, por ejemplo, los mine-

Meatzeen ustiaketak

Euskal Herriko aberastasunei buruz ditugun aipamen apurrietatik, Estrabonek dioenez, litekeena da Akitaniak artatxikia eta beste ezer askorik ez ekoiztea; alabaina, urre-meatzetan oso aberatsa zen (29).

- Horrez gainera, burdina eta kobrea ateratzen zuten, bai Baigorri bai Bankan.
- Gatza, Ancille eta Beskoitzen .
- Arditurriko meak, Oiarzungo Erroilbiden bertan zirenak ere garrantzizkoak ziren. Zilarra eta beruna ateratzen zuten.
- Azpimarratzeko modukoak dira Ereñuko marmol gorriko harrobiak eta
- Bilbo ezkeraldeko burdina-mea garrantzitsua, Pliniok honela deskribatu zuena:

Arditurriko meatzeak

Meatze horiek —Baigorri, Arditurri...— sakon ustiatu zituzten erromatarrek; baina, ez da ahaztu behar meatzeen aurkikuntza ez zela haiena izan, bertakoena baizik, erromatar haiek iritsi baino lehen euskaldunek erabiltzen baitzituzten burdina eta beste mineralak.

Gainera, hurbilean egur asko behar zen, minerala ateratzeko, Manuel Lekuonak (31) Arditurri (Oiarzun) erabiltzen zen ustiapen-teknikaz egiten duen deskribapenetik ondoriozta daitekeen bezala:

«Ustiapen-teknika galeria luze haietan —guztira 16 kilometro izango ziren, egindako kalkulu eta neurketen arabera— honela izaten zen: minerala zainean bertan kiskaltzen zen, berari ezartzen zitzaion erregaiez, eta, kiskaltze-puntua lortzean, ur hotzez bustialdi bat ematen zitzaion, era horretan zainean minerala zartarazteko eta errazago atera ahal izateko».

Bestalde, ustiapen horren garrantzia agerian gelditzen da, kalkuluaren arabera, 16 km-ko galeria horiek 400 edo 600 langileen 200 urteko baterako lanaren emaitza izan zitekeela jakinik.

Euskal Herriatik ateratzen zuten aberastasuna, zati bat bederen, esportatzeko izaten zen. Zentzu horretan, gaitasunik ba al dugu zer norabidetan bideratzen zuten zehazteko? Mendingo gora, bide malkartsuetatik joaten al zen hegoaldeko isurialdearen bila, ala bide eta ibaietatik kostaldera?

Salerosketen trafikoa: kabotaje-nabigazioa

Beste ezer baino lehen kontuan hartu behar dugu erromatarrek iritsi zirenean, kostaldeko eskualde honetan, iparretik hegorako norabidean, urteko transhumantzia zikloarekin artzain leinuek ahalbidetutako ekonomia zela oinarritzeko ardatz. Artaldeek ezartzen zituzten bideak ez ziren egokienak, esaterako, mineralak esportatzeko; horiek horrela, uste iza-

rales; todo ello hace pensar que, al menos en un primer momento, resultaba más viable la canalización de la riqueza por los ríos hacia el mar: además, no debemos olvidar que barcos de poco calado, como eran los romanos, podían penetrar generalmente algunos kilómetros aguas arriba.

Asentamientos portuarios romanos

Los asentamientos que canalizaban la riqueza que bajaba por los ríos se hallaban, como ya hemos dicho, en las desembocaduras de los mismos, cuando no en la propia costa. Por los datos que nos dejaron los geógrafos latinos ¿podemos diferenciarlos y establecer su ubicación concreta? A pesar de las dificultades, se puede decir que sí estamos en condiciones de hacer una aproximación al tema.

Así, de Este a Oeste, éstos serían los nombres y sus posibles localizaciones, según Estrabón, Pomponio Mela, Plinio Segundo y Claudio Ptolomeo:

- *Amanum Portus*: posteriormente fue conocida como la colonia Flaviobriga. Tradicionalmente se la ha querido localizar en la ría del Nervión, junto a Bilbao, pero actualmente los especialistas se inclinan más por Castro Urdiales.
- *Vesperies*: la tendencia más generalizada es la de situarla en Bermeo.
- *Tritium Tuboricum*: en un comienzo se le ubicaba en el río Deba, concretamente en la zona de Astigarribia, aunque los hay partidarios de localizarlo en Mutriku.
- *Menosca*: debido a las excelentes condiciones de su puerto, se la sitúa en Getaria.
- *Morogui*: su ubicación se ha entendido siempre aguas arriba del Urumea y más en concreto se le ha equiparado con Murgia (Astigarraga).
- *Oeassa*: este establecimiento, que ha tenido muchas variantes (Oiarso, Olarso, Easo, etc.), se localiza sin duda en la zona comprendida entre Oiartzun-Pasajes (su salida más natural)-Irun (avalado por los yacimientos romanos).
- *Lapurdum*: la actual Bayona, situada, como sabemos, en la desembocadura del Adour (32).

La ubicación de estos asentamientos sigue siendo un problema pero lo que nadie pone en duda es que se hallaban en la zona costera, que es lo que nos interesa resaltar.

Rutas de cabotaje

Una vez que la riqueza era transportada del interior a estos establecimientos costeros ¿qué camino seguía? Con vistas a la exportación a otros centros más importantes, lo extraído era canalizado por la costa a Burdigala (Burdeos) con el mismo sistema con el que los primeros exploradores se acercaron por nuestra costa: la navegación de cabotaje.

El hierro de Somorrostro, el mármol de Ereño y demás riqueza era cargada en los ligeros barcos romanos, que emprendían un lento navegar hacia el Este sin perder de vista la costa para acogerse a cualquier refugio con el fin de pernoctar y reemprender la marcha al día siguiente.

tekoa da, hasieran behintzat, errazagoa izango zela ondasunak ibaietan barrena itsasoratzea: gainera, ezin dugu ahaztu sakonera txikiko itsasontziak zituztela erromatarrek eta ibaian gora ere igo zitezkeela zenbait kilometroz.

Erromatarren kokalekuak portuetan

Lehen esan bezala, ibaietatik jaisitako ondasunak bideratzeko kokalekuak ibaien bokaleetan bertan zeuden, itsasertzean bertan ez zeudenean. Geografo latindarrek utzi zituzten datuetatik, bereizi eta finka al dezakegu kokagune zehatza? Baiezkoa da erantzuna. Zailtasunak zailtasun, gaira hurbiltzeko moduan gaudela esan daiteke.

Hala, hauek izan daitezke izenak eta kokaguneak, ekialdetik mendebaldera, idazle hauen arabera: Estrabon, Pomponio Mela, Plinio Gaztea eta Klaudio Ptolomeo:

- *Amanum Portus*: gerora Flaviobriga kolonia bezala ezagutu zen. Nerbioi itsasadarrean, Bilbo ondoan kokatu nahi izan da tradizionalki, baina gaurko adituek Castro Urdialesen aldeko joera dute.
- *Vesperies*: Bermeon kokatzeko joera dago orokorrean.
- *Tritium Tuboricum*: hasieran Deba ibaian kokatzen zen, zehatzago esanda, Astigarribia aldean, nahiz eta badiren Mutrikun kokatzearen aldekoak ere.
- *Menosca*: baldintza bikaineko portua dela-eta Getarian kokatzen da.
- *Morogui*: honen kokapena beti ezarri izan da Urumea ibaian gora eta, zehatzago esanda, Murgiarekin (Astigarraga) parekatu izan da.
- *Oeassa* honako kokaleku hau, hainbeste aldaera —Oiarso, Olarso, Easo eta abar— izan dituen hau, Oiartzun, Pasaia (irteera naturalena) eta Irun (erromatarren aztarnategiak bermatzen dutelarik) arteko kokagune batean dago zalantzarik gabe.
- *Lapurdum*: gaur egungo Baiona, gauza jakina den bezala, Aturriren bokalean dagoena (32).

Kokaleku horien kokapena arazo da oraindik ere, baina inork ere ez du zalantzan jartzen kostaldean izan zirenik, eta horixe da azpimarratu nahi duguna.

Kabotaje-bideak

Barrualdetik kostaldeko kokalekura behin ondasunak garraiatu ondoren, zer bide jarraitzen zuten? Ateratzen zena beste gune nagusiago batzuetara esportatzeko, Burdigalako (Bordele) kostaldera bideratzen zen, lehen esploratzaileak gure kostaldera urreratzeko erabili zuten sistema beraren bidez: kabotaje-nabigazioa.

Bilbo ezkerreko burdina, Ereñuko marmola eta gainerako ondasunak erromatarren itsasontzi arinetan kargatzen ziren eta geldiro nabigatzen zuten ekialderantz begi bistatik kostaldea galdu gabe, aterperen bat bilatzearen, haren babesean gaua emateko eta hurrengo egunean bideari ekiteko.

Esta realidad nos debe hacer pensar, en buena lógica, que los recovecos de nuestro litoral no tendrían misterios para aquellos navegantes.

Una vez descargados los barcos en Burdigala (Burdeos), emprenderían el camino de vuelta bien de vacío o bien cargados de cualquier otro material.

En esta navegación de cabotaje convendría distinguir:

- los cargaderos —donde destacarían Flaviobriga para Somorrostro y Oeasso para Arditurri—,
- los amarraderos para refugiarse por la noche o en caso de mala mar —como *Vesperies* (topónimo que parece tener relación con su función de amarradero nocturno [*vespertino*]), Forua (la presencia romana queda certificada por yacimientos arqueológicos y por el propio nombre del pueblo «forum» = mercado), Tritium Tuboricum, Menosca, Morogui...

Rutas terrestres

perpendiculares y paralelas a la costa

El hecho de que la actividad económica romana se orientara fundamentalmente por los ríos hacia el mar no debe hacernos olvidar que con el tiempo también dedicarían su atención a los caminos terrestres.

En este sentido ¿qué podemos decir de las rutas por tierra? ¿cómo influyeron los romanos en las mismas?

Ya hemos indicado antes que a su llegada los caminos más importantes llevarían el sello de la transhumancia pastoril; su orientación sería, por tanto, perpendicular al mar y paralelo a los ríos y valles.

No obstante, ello no anula la existencia de unas rutas y una comunicación paralela al mar, con eje Este-Oeste. Esta comunicación queda confirmada desde los primeros momentos de la presencia romana en la costa, cuando el año 56 a. C., en plena campaña contra los aquitanos, éstos pidieron y obtuvieron ayuda de los cántabros (33).

Testimonio de la toponimia

La existencia de rutas y pasos, tanto paralelas como perpendiculares al mar, queda evidenciada por la numerosa toponimia del País.

Así, tenemos los nombres acabado en *-ibia*, que nos delatan vados fluviales: Ondarribia y Behobia en el Bidasoa, Ergobia en el Urumea, Amilibia en el Urola, Astigarribia en el Deba, Aranzibia en el Artibai u Ondarroa, etc.

Además, están los topónimos acabados en *-ate*, que nos delatan un paso por la montaña: Belate, Etxegarate, Azkarate, Zarate, Garate, Arnoate, etc. (34).

Caminos perpendiculares al mar

Sobre esta base, los romanos fueron estableciendo vías con miras a crear una infraestructura de comunicaciones complementarias con la navegación. En este sentido, la zona costera destaca por la escasez de datos, tanto arqueológicos como escritos.

Errealitate horrek eraman behar gaitu pentsatzera, normala denez, gure itsasertzeko zokoek ez zutela misteriorik izango nabigatzaile haientzat.

Behin Burdingalan (Bordele) itsasontziak hustu ondoren, atzera lehengo bidetik itzultzen ziren, bai hutsik bai beste edozein materialez kargaturik.

Kabotaje-nabigazio hauetan bereizi beharko lirateke:

- zamatzeke tokiak —nagusienak ziren: Flaviobriga, Ezkerlderako eta, Oeasso, Arditurriako—
- amarralekuak, gaua babesean emateko edo itsaso gaiztoa zenerako esaterako, *Vesperies* —gaueko amarralekuaren funtzioa adierazi dezakeen toponimoa—, Forua —erromatarrak bertan egon zirela aztarnategi arkeologikoek egiaztatzen dute agirietan, eta herriaren beraren izenak: «forum» = azoka—, Tritium Tuboricum, Menosta, Morogui...

Lehorreko ibilbideak:

kostarekiko perpendikularrak eta paraleloak

Erromatarren jarduera ekonomikoak funtsean ibaietatik itsasorako norabidean zertu izanak ez digu ahaztarazi behar lehorreko bideez ere arduratu zirela, denborak aurrera egin ahala.

Horri dagokionez, zer esan dezakegu lehorreko bideez? Zer zerikusi izan zuten erromatarrek horietan?

Lehen ere aipatu dugu artzain transhumantziaren ikurrak markatzen zituela biderik nagusienak, haiek etorri zirenean; hortaz itsasoko norabidearekin perpendikularrak eta ibai eta ibarreko paraleloak izango ziren.

Hori hala izanik ere, horrek ez du esan nahi ekialdetik mendaldera ez zenik itsasoarekiko bide paralelorik. Komunikazio hori egiaztatuz gelditu zen erromatarrek sartu zirenetik, kostaldean K. a. 56. urtean akitaniarren kontrako kanpainan kantabiarrei (33) laguntza eskatu eta haien laguntzera joan zirenean.

Leku-izenen testigantza

Gure herrian ugari dira toki-izenak, bideen eta pasabideen izaera, itsasoarekiko nola paraleloak hala perpendikularrak, agerian jartzen dutenak.

Hala, *ibia* atzizkiz amaitutako hitzak ditugu, ibaietako pasabideen salatzaile: Hondarribia, eta Behobia Bidasoan, Ergobia Urumean, Amilibia Urolan, Astigarribia Deban, Aranzibia Artibaian edo Ondarroan, eta abar.

Horiez gain, *ate* atzizkia dutenak dira mendiko pasabideen salatzaile: Belate, Etxegarate, Azkarate, Garate, Arnoate, eta abar (34).

Bideak: itsasoarekiko perpendikularrak

Aipatu egitura horiek oinarri hartuta, bideak finkatzen jardun zuten erromatarrek, nabigazioaren osagarri izango zen komunikazio-azpiegitura sortzeko asmoz. Zentzu horretan, deigarri gertatzen da kostaldeko daturik ez izatea, ez arkeologikorik ez idatzizkorik.

De Pamplona a la costa

La única referencia escrita que tenemos de una vía que unía la vertiente Sur del País con la costa, se la debemos a Estrabón:

«A través de todas estas zonas (de Huesca, Lérida, Calahorra) está la vía de 2.400 estadios desde Tarragona hasta los últimos vascones sobre el Océano, que (están) hacia Pamplona, y la (situada) sobre el mismo Océano ciudad de Oiasson, cerca de los mismos límites de la Aquitania y la Iberia» (35).

Esta vía, que en su tramo final bien pudo dar el nombre a la ría que acogía el asentamiento de Oeasso, Bidasoa (Via ad Easo), unía, en palabras de Estrabón, Pamplona con la costa.

De Saint Jean le Vieux y Burdeos a la costa

Otras posibles vías serían las que unían el *Imnum Pirineum* (St. Jean le Vieux) con *Lapurdum* (Bayona), por Irisarry y Hasparren, (36) y las que enlazaran la Astorga-Burdeos (Vía XXXIV) con la ría del Nervión, por Orduña.

Caminos paralelos al mar

En cuanto a los caminos paralelos al mar, podemos decir que en siglos posteriores los romanos construyeron una calzada de menos importancia que las del interior, pues solo la Tabla de Peutinger, copia medieval de un mapa itinerario antiguo (siglo III ó IV) anota esta pista que arrancaba de Ossaron (Oiartzun) para seguir por el litoral cantábrico hasta llegar al faro de Bricantia (La Coruña) (75), pasando por un curioso Cistonia que más de uno ha querido identificar con nuestra Zestoa (Gipuzkoa).

También del siglo IV nos ha llegado parte de la correspondencia que mantuvieron Ausonio, un retórico de Burdeos, con su discípulo predilecto Paulino, quien se había convertido al cristianismo abandonando su ciudad para entrar en la Península a predicar entre los vascones. En una de las cartas el maestro pregunta:

«¿Cuándo resonará en mis oídos esta noticia: Eh, tu Paulino llega. Ya ha abandonado las nevadas ciudades de los iberos, ya pisa la tierra de los tarbelos, ya se acoge bajo el techo de Hebromago, ya entra en los predios vecinos del hermano, ya desciende la corriente del río, ya está a la vista?» (38)

(Los tarbelos eran los habitantes de la actual Lapurdi).

Este texto delata la existencia de una ruta, más en concreto, según Mañarikua, de una vía romana que, entrando por Hondarribia, atravesaba Gipuzkoa para salir a la llana alavesa por el túnel de San Adrián (39).

Cambios geoestratégicos

Pero en el plazo de pocos años el imperio romano va a sufrir cambios bruscos. Así, hacia mediados del siglo II se observa un abandono del interés minero del Cantábrico: quizás debido a la crisis económica del imperio se optó por concentrar la producción en Cartagena y Río Tinto.

Por otro lado, parece que las autoridades imperiales pierden el control de los pueblos del norte de la Península. Los datos que sobre el asentamiento de tropas nos presenta hacia el 400 d. C. la *Notitia Dignitatum* (40) nos hacen entrever la existencia de un *limes* militar en plena divisoria de aguas; y más si tenemos en cuenta la condición de *limitanei* (colono-soldado) de los soldados que componían estos cuerpos militares.

Iruñetik itsasertzera

Gure herrian hegoaldeko isurialdea kostaldearekin lotzen zuen bidearen idatzizko erreferentzia bakarra Estraboni zor diogu:

Agian, bide horrek, Estrabonen iritiz, azken zatian eman ziezaiokeen izena: Oeasso, Bidasoa —Via ad Easo—, kokalekua bere babesean zuen itsasadarrari, Iruñea kostaldearekin lotzen zuen bideak alegia.

Donazarretik eta Bordeletik kostaldera

Beste bide batzuk ziren beharbada *Imnum Pirineum* (Donazarra) *Lapurdum*-ekin (Baiona) Irisarritik eta Hazparnetik (36) elkartzen zuena, eta Astorga-Bordele (XXXIV bidea) Nerbioi itsasadarrarekin, Urduñatik lotzen zuena.

Bideak: itsasoarekiko paraleloak

Itsasoarekin paralelo ziren bideei dagokienez, esan dezakegu barnealdekoa baino garrantzi gutxiagokoa zela erromatarrek ondorengo mendeetan eraiki zuten galtzada, zeren eta, Peutinger-en Taulak, antzinako bide-maparen (III. edo IV. m.) Erdi Aroko kopia batek baino ez du markatzen pista: Ossaron-dik (Oiartzun) abiatu, eta Kantauriko itsasertzetik jarraituz Bricantiako (Coruña) (37) farora iristen zena, batek baino gehiagok gure Zestoarekin (Gipuzkoa) identifikatu nahi izan duen Cistonia bitxi batetik igaro ondoren.

IV. mendetik iritsi zaiguna da Bordeleko erretoriko Ausoniok bere ikasle Paulino kutunenarekin izandako posta-trukearen zati bat. Kristautasunera itzuli ondoren bere hiria utzi eta Penintsulan sartu zen baskoien artean predikatza. Maisuari idatzitako eskutitz batean galdetzen du:

Testu horrek bide bat jartzen du agerian, zehatzago esanda, erromatarren galtzada bat, Mañarikuaeren arabera, Hondarribitik sartu, Gipuzkoa zeharkatu eta San Adriango tunela zeharkatuta Arabako lautadara daramana (39).

Aldaketa geoestrategikoak

Baina, urte gutxiren buruan erromatar inperioak aldaketa gogorrak nozitu zituen. Hala, II. mendearen erdialdera Kantauri aldeko meatzeak bertan behera utzi zituzten, interesik gabe: agian, inperioaren krisialdi ekonomikoaren ondorioz, produkzioa Cartagenan eta Riotinton kontzentratzea erabaki zen.

Bestalde, badirudi inperioko agintariak Penintsularen iparraldeko herrien kontrola galdu zutela. K. o. 400. urte aldera *Notitia Dignitatum*-ek (40) tropen kokalekuari buruz ematen dizkigun datuen arabera, badirudi isurialdeen banalerroan bertan bazela *limes* —bidezidor— militar bat; eta, are gehiago, gorputz militar horretako soldaduen izaera *limitanei*-a —kolono-soldadu— kontuan hartzen badugu.

El interés económico y militar de los romanos por el País se concentra a partir de ahora en la costa aquitana. Ahí tenemos el dato de Ammiano Marcelino (330-400 d. C. aproximadamente) quien se refiere al litoral aquitano «como propio para la contratación comercial, que parece aumentar a fines del Imperio» (41).

Por otro lado, Bayona (*Lapurdum*), se fortifica en los siglos III-IV por ser sede de cuerpos del Ejército romano más que por acoger a una villa comercial.

A lo largo del siglo V, el imperio romano va a sufrir cambios bruscos. La llegada de los bárbaros, en colaboración de factores internos, va a desmoronar el entramado pacientemente construido durante siglos. El siglo V, por tanto, podemos considerarlo como punto final de una etapa concreta y como partida de otra bien diferente.

Conclusiones

Antes de seguir con esta nueva etapa, ¿qué conclusiones podríamos extraer de estos cinco siglos de presencia romana? ¿Qué papel jugó el mar en este largo período de tiempo? Cuando llegaron los romanos, el País tenía un paisaje diferente en muchos aspectos del actual, tanto en ríos y costa como en flora y fauna.

La distribución del espacio, por otro lado, era el típico de los pueblos pastoriles: los ríos como frontera, y no los montes, etc.

La relación del hombre con el mar era más bien escasa y se reducía casi exclusivamente a la pesca en los estuarios fluviales.

Con la presencia romana van a cambiar muchas cosas. Debido a su actividad económica, hemos visto que van a realizar su propia distribución del espacio en «Ager» —región dedicada a cultivos— y «Saltus» o bosque, de donde extraerán madera, minerales, etc.

La región costera, encuadrada en el «Saltus», será colonizada por mar; las riquezas extraídas se canalizarán por los ríos hasta los asentamientos costeros de donde se exportan, vía Burdeos, a través de la navegación de cabotaje.

Ello presupone:

- técnicas de construcción naval en serrerías y astilleros apropiados,
- técnicas de explotación maderera,
- técnicas de explotación minera,
- la consolidación de unas rutas navales que van a hacer posible unas relaciones de vecindad entre los habitantes de toda la costa del País, en definitiva una nueva distribución del espacio en el que el mar va a jugar por fin un papel fundamental.

Las rutas marítimas serán con el tiempo complementadas por vías terrestres, tanto perpendiculares como paralelas al océano y a partir del siglo IV defendidas militarmente por mar. En efecto, en la *Notitia dignitatum* (42) se mencionan a tres jefes de flota en la Galia romana:

- uno en el Ródano,
- otro en París
- el tercero — *Tribunus cohortis Novempopulanae Lapurdo*— en Lapurdum (Bayona).

Handik aurrera, gure herrian erromatarrek zuten interes ekonomiko eta militarra Akitaniako kostaldera lekualdatu zen. Hortaz hortxe dugu Martzelino Amianoren datua (K. o. 330-400. urtekoa gutxi gorabehera), hau dio Akitaniako kostaldea aipatuz «Inperioaren xedeekiko hazten ari zela zirudien salerosketa-kontrataziorako egokia» (41).

Bestalde, III.-IV. mendeetan gotortu egin zen Baiona (Lapurdum) merkataritza-hiriari abegia egiteagatik baino gehiago, erromatarren lurreko Armadaren egoitza izateagatik.

Gainera, V. mendean zehar, aldaketa latzak izan zituen erromatarren inperioak. Barbaroak iristean, eta barneko beste eragile batzuk zirela bide, mendeetan zehar emeki-emeki eraikitako sarea behera erori zen. Ondorioz, V. mendea etapa jakin baten azkena eta oso bestelako baten abiapuntu-tzat jo dezakegu.

Ondorioak

Hurrengo etaparekin jarraitu aurretik, zer ondorio atera ditzakegu erromatarren bost mende horietako presentziatik? Zein izan zen itsasoaren egitekoa aldi luze horretan?

Erromatarrek iritsi zirenean, joan zirenean ez bezalako paisaia zuen gure herriak alde askotatik begiratuta, bai ibaie-tan eta kostaldean, bai floran eta faunan.

Espazioaren banaketa, gainera, artzain-herriren ohikoa izaten zen: ibaiak izaten ziren muga, ez mendiak.

Eskasa zen gizakiak itsasoarekin zuen harremana, ibai-estuarioetan arrantza egiteko ia bestetarako ez zuten.

Erromatarrek etorri zirenean asko aldatu ziren gauzak. Haien jarduera ekonomikoa zela eta, espazioaren banaketa euren erara egin zuten, «Ager» lurraldeak laboreari eskainitakoak ziren eta «Saltus» edo basoa, egurra, mineralak eta beste emango zizkien gunek.

Kostaldekoko eskualdea, «Saltusen» kokatutakoa, itsasotik kolonizatu zuten; erauzitako ondasunak ibaietan barrena bideratzen zituzten kostaldean zituzten kokalekue-taraino eta handik, Bordenetik barrena, esportatzen ziren kabotaje-nabigazio bidez.

Horretarako beharrezkoak ziren:

- ontzigintzako teknikak, zerratoki eta ontziola egokituak;
- zuraren ustiapen teknikak,
- meatzeen ustiapen teknikak,
- euskal herriko kostalde osoko biztanleen artean auzotasuna ahalbidetuko duten zenbait itsasbide finkatzea; azken finean, itsasoak funtsezko eginkizun bat izango duen espazioaren beste banaketa bat.

Lehorreko bideak denborarekin itsasoko ibilbideen osagarri izan ziren, ozeanoarekin perpendikularrean edo paraleloan, eta itsasoz militar ki defendatuak, IV. mendetik aurrera. Hala da, flotako 3 buruzagi aipatzen dira *Notitia dignitatum*-ean (42) erromatarren Galian:

- bata Rodanon,
- bestea Parisen,
- hirugarrena — *Tribunus cohortis Novempopulanae Lapurdo*— Lapurdum-en (Baiona).

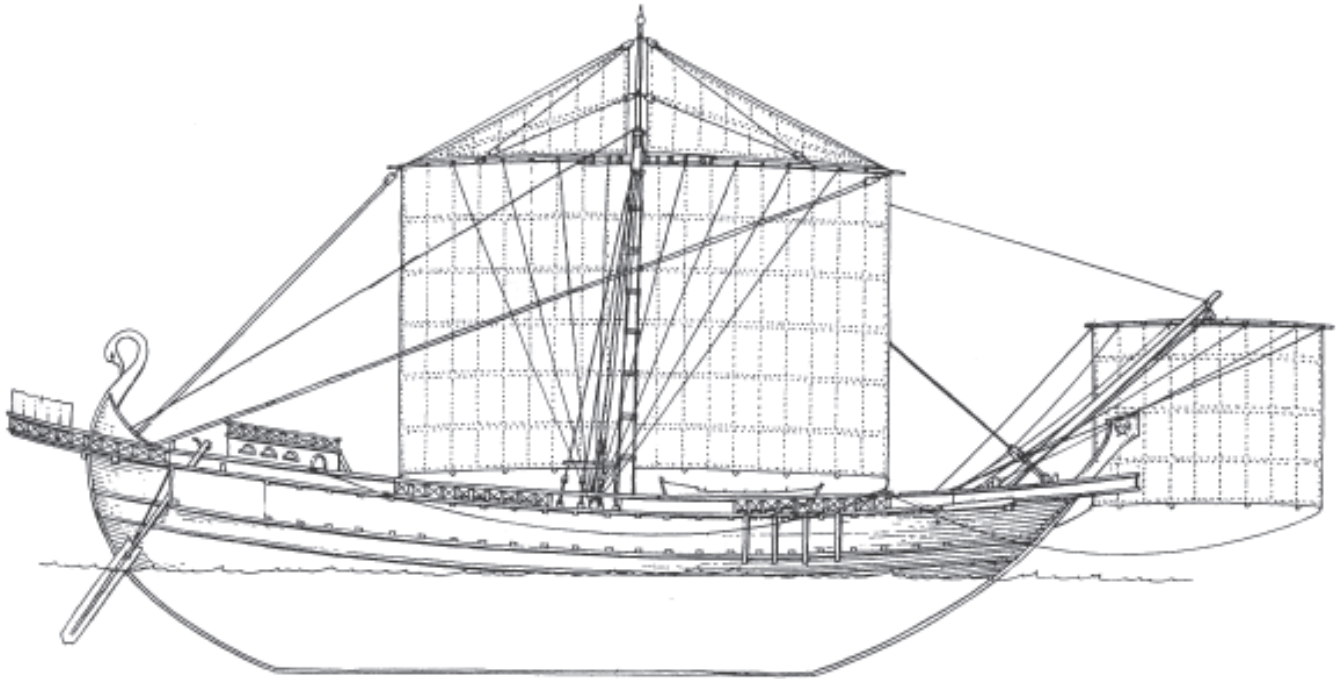
NOTAS

- (1) SCHULTEN, A. *Tartessos*. Pág. 163. Ed. Espasa Calpe Madrid 1984. Col. Austral 1471.
- (2) SCHULTEN, A. Op. cit. pág. 132.
- (3) *Strabonis Geographica graece crim versione reficta*. Edición MULLER-DUBNER. París, Didot, 1.853 (En MAÑARICUA, A.E., *Fuentes literarias de época romana acerca del Pueblo Vasco*. II Semana de Antropología Vasca. 1973, pág. 273-291.
- (4) En lo referente a Iberia: ESTRABÓN. *Geografía de Iberia*. Edición, traducción y comentario por SCHULTEN, A. (Fontes Hispaniae Antiquae por SCHULTEN, A. y PERICOT, L.; fasc. VI Barcelona, BOSCH, 1952). (En MAÑARICUA, Op. cit.). También GARCÍA BELLIDO, A. *España y los españoles hace dos mil años según la Geografía de Estrabón*. Col. Austral, 515. Madrid, España-Calpe, 1945. (En MAÑARICUA, Op. cit.).
- (5) BLÁZQUEZ, J.M. *Los vascos y sus vecinos en las fuentes literarias griegas y romanas de la Antigüedad. Problemas de la Prehistoria y de la Etonología Vascas*. Pamplona, Príncipe de Viana. 1966. (En MAÑARICUA, Op. cit.). MAÑARICUA, A.E. *Los vascos vistos en dos momentos de su historia*. 1ª Semana de la Antropología Vasca. Bilbao, La Gran Enciclopedia Vasca, 1971.
- (6) *Naturalis historiae*, III, IV y XXXIV. Edic. MAYMOFF 1.. (Lipsia, Teubner, 1906) y V (Lipsia 1897). (En MAÑARICUA, Op. cit.).
- (7) *De Corographia*. Edic. FRICK, C. Lipsis. Teubner, 1880 (En MAÑARICUA, Op. cit.).
- (8) *Geographia*. Edic. MULLER, C. París, Didot, 1883 (En MAÑARICUA, Op. cit.).
- (9) CUNTZ, O. *Itineraria romana*. 1. Itineraria Antonini Augusti. Lipsia, Teubner, 1.929. (En MAÑARICUA, Op. cit.). Los textos referentes al País Vasco en ESTORNES LASA, B. *Orígenes de los vascos*. II. Donostia-San Sebastián, Auñamendi, 1967.
- (10) Chronographus anni 354, Edit. TH MOOMSEM. MGH. AA IX Berlín, 1892 (En MAÑARICUA, Op. cit.).
- (11) CIRQUIAIN GAIZTARRO, *Los puertos marítimos vascongados*. Donostia-San Sebastián, 1951.
- (12) *Historia Compostelana*. Publicada por el FLOREZ, P. en España Sagrada, vol. 20. Real Academia de la Historia, 1965.
- (13) ESTRABÓN. *La Geografía. Libro III* (En DE OYENART, A.), Noticia de las dos Vasconias. RIEV 17.
- (14) Historiador y arqueólogo alemán. Destacó por sus excavaciones en Numancia y por sus libros, entre los que cabe señalar *Fontes Hispaniae Antiquae*. (1922).
- (15) SCHULTEN, A.: *Avieno. Ora marítima* (Periplo massaliota del siglo VI a C.). Barcelona-Berlín, 1922 (En MAÑARICUA Op. cit.). Para las cuestiones generales planteadas sobre el poema de AVIENO: GARCÍA BELLIDO, A. *Historia de España*, dirigida por MENENDEZ PIDAL, R. Madrid, 1952. (En MAÑARICUA Op. cit.).
- (16) DE BARANDIARAN, J.M. *El hombre prehistórico en el País Vasco*. Buenos Aires, 1953. BOSCH GIMPERA, P.: *Sobre el planteamiento del problema vasco. Problemas de la Prehistoria Peninsular*. Pamplona, 1966. También del mismo autor, *El problema Etnológico vasco y la Arqueología*. RIEV, 14, 1923.
- (17) MAÑARICUA, A.E. *Obispos en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya hasta fines del siglo XI*. Vitoria, 1963.
- (18) A fines del siglo XI y principios del XII en falsario que forjó la escritura de los Votos de San Millón ponía la divisoria de Vizcaya y Guipúzcoa en el río Deva, allí donde antaño pusiera PTOLOMEO la separación de várdulos y caristios: «De rivo Galharraga usque in flumen Deva, id es, total Vizcaya. Et de ipsa Deva usque ad Sanctum Sebastianum Dernani id. est. total Ipuzcoa».

OHARRAK

- (1) SCHULTEN, A.: *Tartessos*. 163. or. Espasa Calpe Argit., Madril 1984. Austral Bilduma1471.
- (2) SCHULTEN, A.: Op. cit. 132. or.
- (3) *Strabonis Geographica graece crim versione reficta*. Edición MULLER DUBNER. París, Didot, 1.853 (Ikusi, MAÑARICUA, A.E.: *Fuentes literarias de época romana acerca del Pueblo Vasco*. II Semana de Antropología Vasca. 1973, 273 291. or.
- (4) Iberiar dagokionez: ESTRABON. *Geografía de Iberia*. Argitalpena, itzulpena eta azalpenak: SCHULTEN, A. (Fontes Hispaniae Antiquae por SCHULTEN, A. y PERICOT, L.; fasc. VI. Barcelona, BOSCH, 1952). (Ikusi, MAÑARICUA: Op. cit.). Baita, GARCIA BELLIDO, A.: *España y los españoles hace dos mil años según la Geografía de Estrabón*. Austral Bilduma, 515. Madril, España Calpe, 1945. (Ikusi, MAÑARICUA: Op. cit.).
- (5) BLÁZQUEZ, J.M.: *Los vascos y sus vecinos en las fuentes literarias griegas y romanas de la Antigüedad. Problemas de la Prehistoria y de la Etonología Vascas*. Iruñea, Príncipe de Viana. 1966. (Ikusi MAÑARICUA: Op. cit.). MAÑARICUA, A.E.: *Los vascos vistos en dos momentos de su historia*. 1ª Semana de la Antropología Vasca. Bilbao, La Gran Enciclopedia Vasca, 1971.
- (6) *Naturalis historiae*, III, IV. eta XXXIV. MAYMOFF Argit., 1. (Lipsia, Teubner, 1906) eta V (Lipsia 1897). (Ikusi, MANARICUA: Op. cit.).
- (7) *De Corographia*. Edic. FRICK, C. Lipsis. Teubner, 1880 (Ikusi, MAÑARICUA: Op. cit.).
- (8) *Geographia*. Edic. MULLER, C. París, Didot, 1883 (Ikusi, MAÑARICUA: Op. cit.).
- (9) CUNTZ, O.: *Itineraria romana*. 1. Itineraria Antonini Augusti. Lipsia, Teubner, 1.929. (Ikusi, MAÑARICUA: Op. cit.). Euskal Herriari buruzko testuak, ikusi ESTORNES LASA, B.: *Orígenes de los vascos*. II. Donostia, Auñamendi, 1967.
- (10) Chronographus anni 354, TH MOOMSEM. MGH. AA Argit. IX Berlín, 1892 (Ikusi, MAÑARICUA: Op. cit.).
- (11) ZIRIKIAIN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos vascongados*. Donostia, 1951.
- (12) *Historia Compostelana*. FLOREZ, P.: España Sagrada Argit. 20. libk. Real Academia de la Historia, 1965.
- (13) ESTRABON. *La Geografía. Libro III* (Ikusi, DE OIHENART, A.), Noticia de las dos Vasconias. RIEV 17.
- (14) Historialari eta arkeologo alemaniarra. Ezagun egin zen Numanztian egin zituen indusketengatik eta idatzi zituen liburuengatik, besteak beste, *Fontes Hispaniae Antiquae* ezaguna. (1922).
- (15) SCHULTEN, A.: *Avieno. Ora marítima* (Periplo massaliota del siglo VI a C.). Bartzelona Berlin, 1922 (Ikusi MAÑARICUA: Op. cit.). Avienoren poemari buruz azaldu diren auzi orokorrez: GARCIA BELLIDO, A.: *Historia de España*, MENENDEZ PIDAL R. idazlearen zuzendaritzapean, Madril, 1952. (Ikusi, MAÑARICUA: Op. cit.).
- (16) BARANDIARAN, J.M.: *El hombre prehistórico en el País Vasco*. Buenos Aires, 1953. BOSCH GIMPERA, P.: *Sobre el planteamiento del problema vasco. Problemas de la Prehistoria Peninsular*. Iruñea, 1966. Idazle berarena da, *El problema Etnológico vasco y la Arqueología*. RIEV, 14, 1923.
- (17) MAÑARICUA, A.E.: *Obispos en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya hasta fines del siglo XI*. Gasteiz, 1963.
- (18) XI. mendearen azkenean eta XII.aren hasieran faltsuan egin zen San Millanen Botoen eskritura, han zioenez Bizkaia eta Gipuzkoaren arteko muga Deba ibaia zen, antzina Ptolomeok barduliarren eta karistiarren bereizketa jarri zuen tokian: «De rivo Galharraga usque in flumen Deva, id es, total Vizcaya. Et de ipsa Deva usque ad Sanctum Sebastianum Dernani id. est. total Ipuzcoa».

- (19) GOIBURU, J.J. *Macizo del Aitzkorri*. MENDIAK 1, Etor, Donostia-San Sebastián, 1980. pág. 202.
- (20) RODRÍGUEZ SALÍS, J. *La navegación antigua en el Cantábrico*. ITSASOA Etor. Donostia-San Sebastián, 1986.
- (21) DE BARANDIARAN, J. M. *El hombre prehistórico en el País Vasco*. Buenos Aires, 1953. págs. 131-132.
- (22) ESTRABÓN. III 3,8. (En GARCÍA BELLIDO, A. *La Península Ibérica en los comienzos de su historia*, pág. 281. Edit. Istmo. Madrid, 1985).
- (23) BOSCH GIMPERA, P. y AGUADO BLEYE, P. *España romana*. Tomo II de la Historia de España dirigido por MENÉNDEZ PIDAL. Madrid, 1935.
- (24) MEZQUIRIZ DE CATALÁN, M., A. *Notas sobre la antigua Pompaelo*. Excavaciones de Navarra, vol. II (1947-51) y Pamplona romana. *Temas de cultura popular*, nº 182. Pamplona, 1973.
- (25) LABROUSSE, M. *La Gascogne avant la Gascogne. Histoire de la Gascogne des origines a nos jours*. Roanne, 1977.
- (26) CARO BAROJA, J. *Los vascones y sus vecinos*. Estudios vascos, tomo XIII. Donostia-San Sebastián, 1985. Ed. Txertoa.
- (27) CARO BAROJA, J. *Materiales para una historia de la lengua vasca en su relación con la latina*. Salamanca, 1945.
- (28) LABROUSSE, Op. cit. HIGOUNET, CH. *Histoire de l'Aquitaine*. Toulouse, 1971.
- (29) ESTRABÓN. *La Geografía*. Libro IV (En CARO BAROJA, Op. cit.).
- (30) PLINIO. *Historia natural*. Libros III-VI (En ESTORNES LASA, B. *Historia general de los vascos. Época romana*. Fascículo 2. Ed. Auñamendi, Donostia-San Sebastián, 1960).
- (31) DE LEKUONA, M. *Del Oyarzun antiguo*. Separata de Obras completas de DON MANUEL DE LEKUONA. Ed. Cardaveraz.
- (32) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: Op. cit.
- (33) SCHULTEN, A. *Fontes Hispaniae Antiquae*, V. (En CARO BAROJA Op. cit.).
- (34) DEL VALLE LERSUNDI, A. *Algunas conjeturas acerca de Geografía Histórica de Guipúzcoa*. RIEV 17.
- (35) ESTRABÓN, *La Geografía*. Libro III (En DE LEKUONA, M. Op. cit.).
- (36) TOBIE, J. *La «mansio» d'Imus Pirinaeus. (St. Jean le Vieux, Pyr. Atlantiques). Apport a l'étude des relations transpyreennes sous l'Empire Romaine*. II Semana de Antropología, 1973 págs. 421-434.
- (37) MILLER, K. *Itineraria romana*. Stuttgart, 1916. (En DUBLER, C. E. *Los caminos a Compostela* en IDRISI, Revista Al-Andalus, vol' XIV).
- (38) Decimus Magnus Ausonius. Epist. 27 (En MAÑARIKUA, Op. cit.).
- (39) MAÑARIKUA, A.E. *La cristianización del País Vasco. Historia del Pueblo Vasco*. Ed. Erein.
- (40) *Noticia Dignitatum*. Edic. SEECK, O. Berlín, 1876.
- (41) CARO BAROJA, J. *Los vascos y el mar*. Pág. 18. Ed. Txertoa.
- (42) ESTORNES LASA, B. *Historia general de Euskalerría, 476 a 824. Época Vascona*. Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Ed. Auñamendi, Donostia-San Sebastián, 1981.
- (19) GOIBURU, J.J.: *Macizo del Aitzkorri*. MENDIAK 1, Etor, Donostia, 1980. 202. or.
- (20) RODRÍGUEZ SALÍS, J.: *La navegación antigua en el Cantábrico*. ITSASOA Etor. Donostia, 1986.
- (21) BARANDIARAN, J. M.: *El hombre prehistórico en el País Vasco*. Buenos Aires, 1953. 131 132. or.
- (22) ESTRABON. III 3,8. (Ikusi, GARCIA BELLIDO, A.: *La Península Ibérica en los comienzos de su historia*, Istmo Argit. Madril, 1985, 281. or.).
- (23) BOSCH GIMPERA, P. y AGUADO BLEYE, P.: *España romana* Tomo II de la Historia de España dirigido por MENÉNDEZ PIDAL. Madril, 1935.
- (24) MEZQUIRIZ DE CATALÁN, M. A.: *Notas sobre la antigua Pompaelo*. Excavaciones de Navarra, II. libk. (1947 51) eta Pamplona romana. *Temas de cultura popular*, 182. zk.Iruñea, 1973.
- (25) LABROUSSE, M. : *La Gascogne avant la Gascogne. Histoire de la Gascogne des origines a nos jours*. Roanne, 1977.
- (26) CARO BAROJA, J.: *Los vascones y sus vecinos*. Estudios vascos, tomo XIII. Dnostia, 1985. Txertoa Argit.
- (27) CARO BAROJA, J.: *Materiales para una historia de la lengua vasca en su relación con la latina*. Salamanca, 1945.
- (28) LABROUSSE, Op.cit. HIGOUNET, CH. : *Histoire de l'Aquitaine*. Toulouse, 1971.
- (29) ESTRABON. *La Geografía*. IV. liburua (Ikusi, CARO BAROJA, J.: Op. cit.).
- (30) PLINIO. *Historia natural*. III-VI. libk. (Ikusi ESTORNES LASA, B.: *Historia general de los vascos. Epoca romana*. 2. faszikulua. Auñamendi Argit., Donostia, 1960.
- (31) LEKUONA, M.: *Del Oyarzun antiguo*. ON MANUEL LEKUONA, Idaz-lan Guztiak (Separata). Cardaveraz Argit.
- (32) ZIRIKIAIN-GAIZTARRO, M.: Op. cit.
- (33) SCHULTEN, A.: *Fontes Hispaniae Antiquae*, V. (Ikusi, CARO BAROJA, J.: Op. cit.).
- (34) DEL VALLE LERSUNDI, A.: *Algunas conjeturas acerca de Geografía Histórica de Guipúzcoa* RIEV 17.
- (35) ESTRABON: *La Geografía*. III. libk. (Ikusi DE LEKUONA, M. : Op. cit.).
- (36) TOBIE, J. : *La «mansio» d'Imus Pirinaeus. (St. Jean le Vieux, Pyr. Atlantiques). Apport a l'étude des relations transpyreennes sous l'Empire Romaine* II Semana de Antropología, 1973, 421 434. or.
- (37) MILLER, K.: *Itineraria romana*. Stuttgart, 1916. (Ikusi, DUBLER, C. E.: *Los caminos a Compostela* en IDRISI, Revista Al Andalus, XIV.libk.).
- (38) Decimus Magnus Ausonius. Epist. 27 (Ikusi, MAÑARIKUA: Op. cit.).
- (39) MAÑARIKUA, A.E.: *La cristianización del País Vasco. Historia del Pueblo Vasco*. Erein Argit.
- (40) *Noticia Dignitatum*. SEECK Argit, O. Berlin, 1876.
- (41) CARO BAROJA, J.: *Los vascos y el mar*. 18. or. Txertoa Argit.
- (42) ESTORNES LASA, B.: *Historia general de Euskalerría, 476 a 824. Época Vascona*. Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Auñamendi Argit, Donostia, 1981.



Aleak garraiatzeko itsasontzi erromatarra / Nave romana para el transporte de grano.



Merkantzia-ontzi erromatarrak.
Buques mercantes romanos.

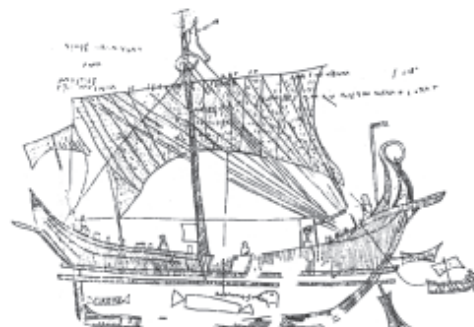
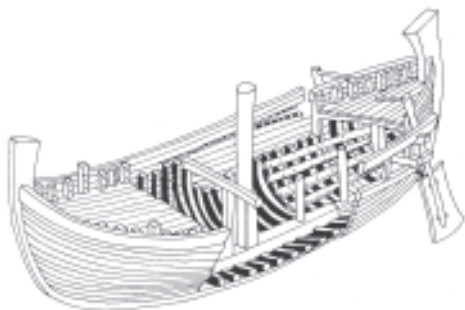


Iberiar Penintsularen itsasertzak zeharkatzen zituzten ehunka merkantzia-ontzi erromatar haietako baten interpretazioa.
(Guillermo G. de Aledoren akuarela).

Interpretación de una embarcación mercante romana de las que centenares recorrían las costas de la Península Ibérica.
(Acuarela de Guillermo G. de Aledo).

Itsasontzi erromatar baten berreraikuntza,
itsaspeko informazio arkeologikoan oinarriturikoa
(Ikusi, Dossiers de L' Archéologie, 29. zk.).

Reconstrucción de una nave romana basada en
información arqueológica submarina.
(Cfr. Dossiers de L' Archéologie n.º 29).



Grafitia, erromatarren ontzi baten irudia.
Grafiti que representa una nave romana.

ITSASONTZI ERROMATARREN IRUDIKAPENAK



Torlonia Etxeko behe-erliebe bitxiak, erromatar inperioaren garaiko portu bat irudikatzen du, faroa, estatuak eta guzti, eta han oihalak bildutako merkantzia-ontzi bat dago loturik, beste ontzi batek, bitartean, oihalen maniobrak egiten dihardu, aparailuen antolamendua eta arraunen norabidea erakutsiz.

El curiosos bajorrelieve de la Casa Torlonia representa con su faro y sus estatuas un puerto romano de la época imperial donde un navío mercante está amarrado con las velas recogidas, mientras que otro maniobra con las velas mostrando la disposición del aparejo y los remos de dirección.



Ibaiko ontzia, antzina ibaiak lotura-bide gisa zein ugari erabiltzen ziren oroitarazten diguna (II. eta III. mendeak. Ontzia Mosella ibaian. Tréveris).

Nave fluvial que nos recuerda la utilización intensa que se hacía antiguamente de los ríos como vías de comunicación (s. II-III Embarcación sobre el río Mosella. Treveris).



Ontzigtzako jarduera bat irudikaturik hilobi erromatar baten erliebean. (K. o. I. mendea. Hilarria. Ravenako Museo Nazionala).

Relieve de una tumba romana representando una tarea de construcción naval. (s. I d. C. Estela funeraria. Museo Nacional de Rávena).

Ontzi erromatar baten silueta harri gainean. (Erliebea. Ostiako Museoa).

Silueta sobre piedra de una nave romana. (Relieve. Museo de Ostia).



Portu erromatar baten freskoa. Mediterraneoaren irudia, itsas bizitza garatu eta indartsua zein urbanizatutako portuak dituen, Atlantiko protohistoriko baten aurrean (Stabia probintzian, Campania hiriko portuaren ikuspegia. Napoliko Museo Nazionala).

Fresco de un puerto romano. Es la imagen del Mediterráneo, con una vida marítima desarrollada y pujante, con unos puertos urbanizados, frente a un Atlántico protohistórico. (Vista del puerto de la ciudad de Campana, provincia de Stabia. Museo Nacional de Nápoles).



Ptolomeoren geografiako argitalpen bateko grabatua, XVI. mendekoa. Iberiar penintsula irudikatzen du, leinuen izenak, Pirinioetako istmoa eta bukaerako tontor sonatua dituelarik.

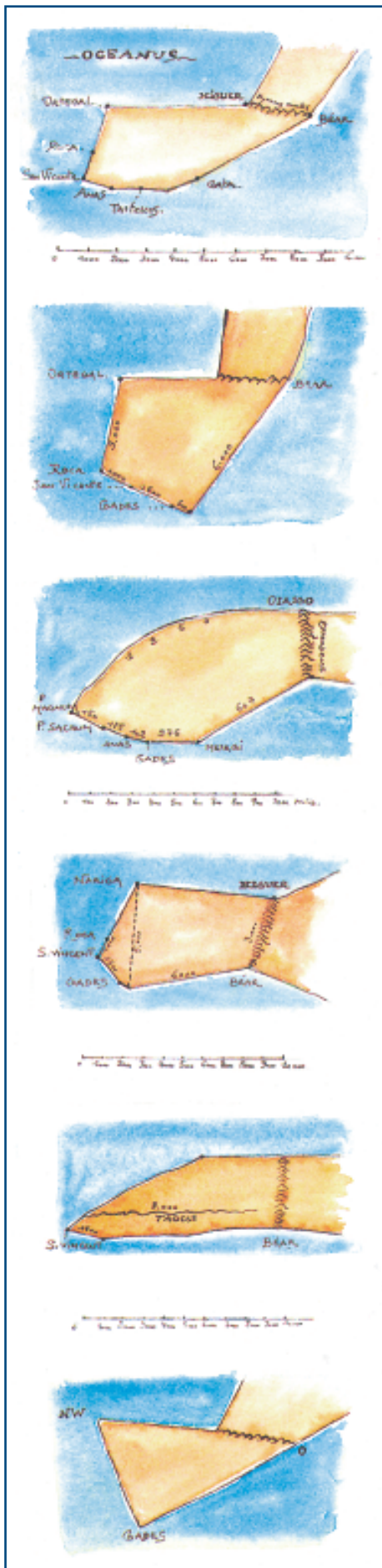
Grabado del siglo XVI de una edición de la geografía de Ptolomeo. Representa la Península Ibérica con los nombres de las tribus, el Pirineo istmico y el famoso promontorio terminal.



Penintsulako leinuen banaketa-mapa.
Mapa de distribución de tribus en la península.



Gure Herriko leinuen mapa, Sánchez Albornoze-en arabera.
Mapa de las tribus en nuestro país según Sánchez Albornoze.



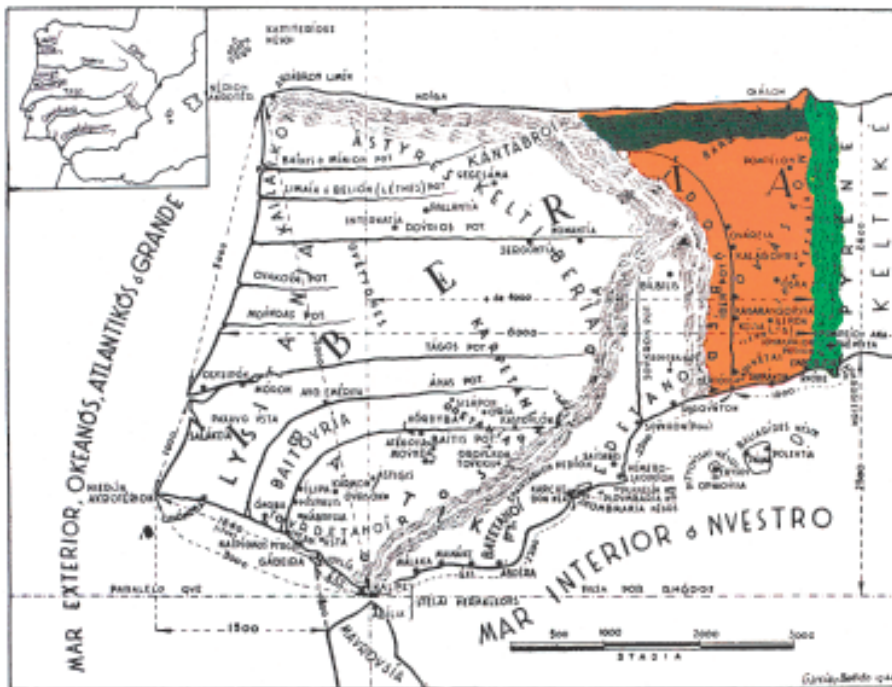
Estrabonen mapa, García Bellidoren arabera (*La Península Ibérica en los comienzos de su historia*. Istmo Argit). Pirinioak IH-rako norabidean margoturik daude, Kantabriar mendikatea, berriz, EM-rantz, norabide zuzenean. Kostaldean eremu bat bereizirik eta Ebro ibaiaren arroako eremu handia mugaturik dago. Mapa hau Penintsulako berant inperioko banaketa administratiboarekin alderatuz gero, eremu administratiboak funtsean bat datoz, mendikateek eta ibaiek mugatzen dituzten eremu geografikoekin.

Mapa de Estrabón, según García Bellido («*La Península Ibérica en los comienzos de su historia*». Edit. Istmo). Se han coloreado el Pirineo en dirección N- S, la cordillera cantábrica en su dirección correcta E- W. Se distingue un espacio costero y se delimita el gran espacio de la cuenca del Ebro. Comparando este mapa con el de la división administrativa de la Península en el bajo imperio son fundamentalmente coincidentes los espacios administrativos con los espacios geográficamente delimitados por cadenas montañosas y ríos.

1. Masaliota, K. a. 530. urtean; 2. Piteas, K. a. 330. urtean; 3. Varron, K. a. 50. urtean; 4. Estrabon, K. o. 20. urtean; 5. Polibio, K. o. 150. urtean; 6. Orosio, K. o. 400. urtean Penintsularen antzinako irudi desberdinak. Pirinioen presentziaren aipua saihestezinak dira. La haietan guztietan bezala, inflexio-puntu esanguratsua da mendebaldeko muturra.

Diversas representaciones de la Península en la antigüedad. La presencia de la referencia pirenaica es ineludible. Lo mismo que en casi todos ellos, el extremo occidental es un punto de inflexión significativo.

IBERIAR PENINTSULA, EUSKAL EREMUA ETA PIRINIOETAKOA, TESTUINGURU EUROPARREAN



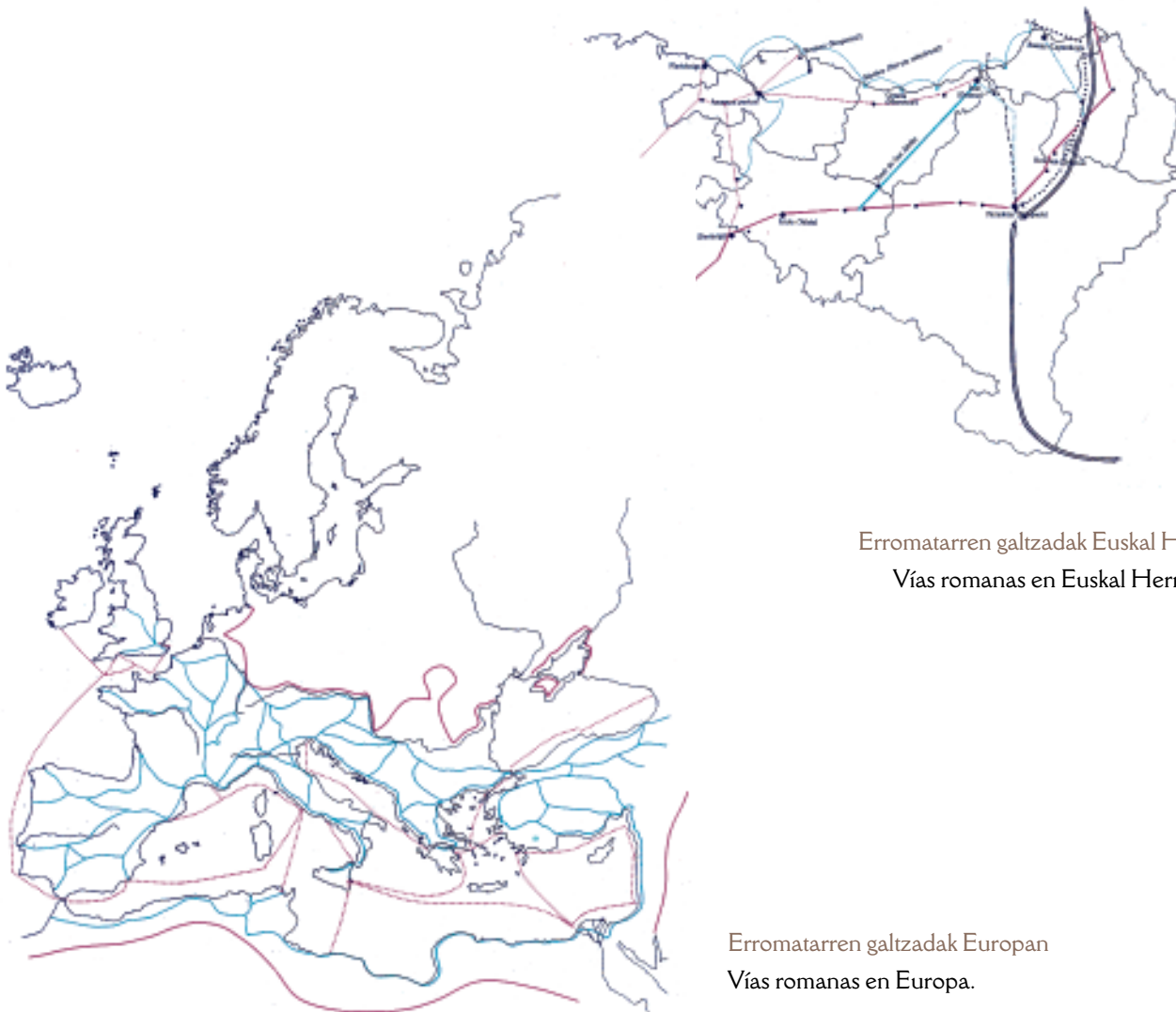
Baskonian Saint-Sever abadiako Beatoaren mapamundi zatia, neurriagatik bereiz daitekeena. VIII. mendearen bigarren erdiko data du. Loira eta Garona artean dago Akitania, eta Garona eta Pirinioen artean, Baskonia. Desberdin margotu dugu Aturri eta Pirinioen arteko eremua. Pirinioak berdez azaltzen dira. Eskuinera du Iberia eskematiko bat; nolahi ere, Ebro eta Pirinioen artean eremu bat bereizirik dago. (Enciclopedia general ilustrada del País Vasco. Historia general de Euskalerrria, I. Época vascona. Bernardo Estornés Lasa. Donostia, 1981. Auñamendi Argit.).

Fragmento del mapamundi del Beato de la abadía de San Severo en Uasconia, distinguible por su tamaño. Está fechado en la segunda mitad del siglo VIII. Entre el Loira y el Garona, está la Aquitania, y entre el Garona y el Pirineo, la Uasconia. Hemos coloreado distintamente el espacio entre el Adour y el Pirineo. El Pirineo aparece en verde. A su derecha, una esquemática Iberia; en todo caso se delimita un espacio entre el Ebro y el Pirineo. (In. Enciclopedia general ilustrada del País Vasco. Historia general de Euskalerrria, I. Época vascona. Bernardo Estornés Lasa. San Sebastián, 1981. Edit. Auñamendi).



Erromatarren galtzadak Penintsulan.
Ikusi, *Historia de España*. I.
Luis G. de Valdeavellano. Alianza Argit.
Espazioaren ikuskera islatzen dute bide-sareek. Erromatarren galtzadek agerian jartzen dute lurraldeak kontrolatzeko eta ustiatzeko inperioak zuen asmoa.
Euskal itsas espazioa bazterrean gelditzen da, galtzada handiak eta kabotaje-ibilbideak inguruan dituelarik.

Vías romanas en la Península.
Cfr. *Historia de España*. I.
Luis G. de Valdeavellano. Edit. Alianza.
Las redes de comunicación reflejan la concepción del espacio. Las calzadas romanas revelan una idea imperial de control y explotación del territorio.
El espacio marítimo vasco queda al margen bordeado por las grandes calzadas y la ruta de cabotaje.



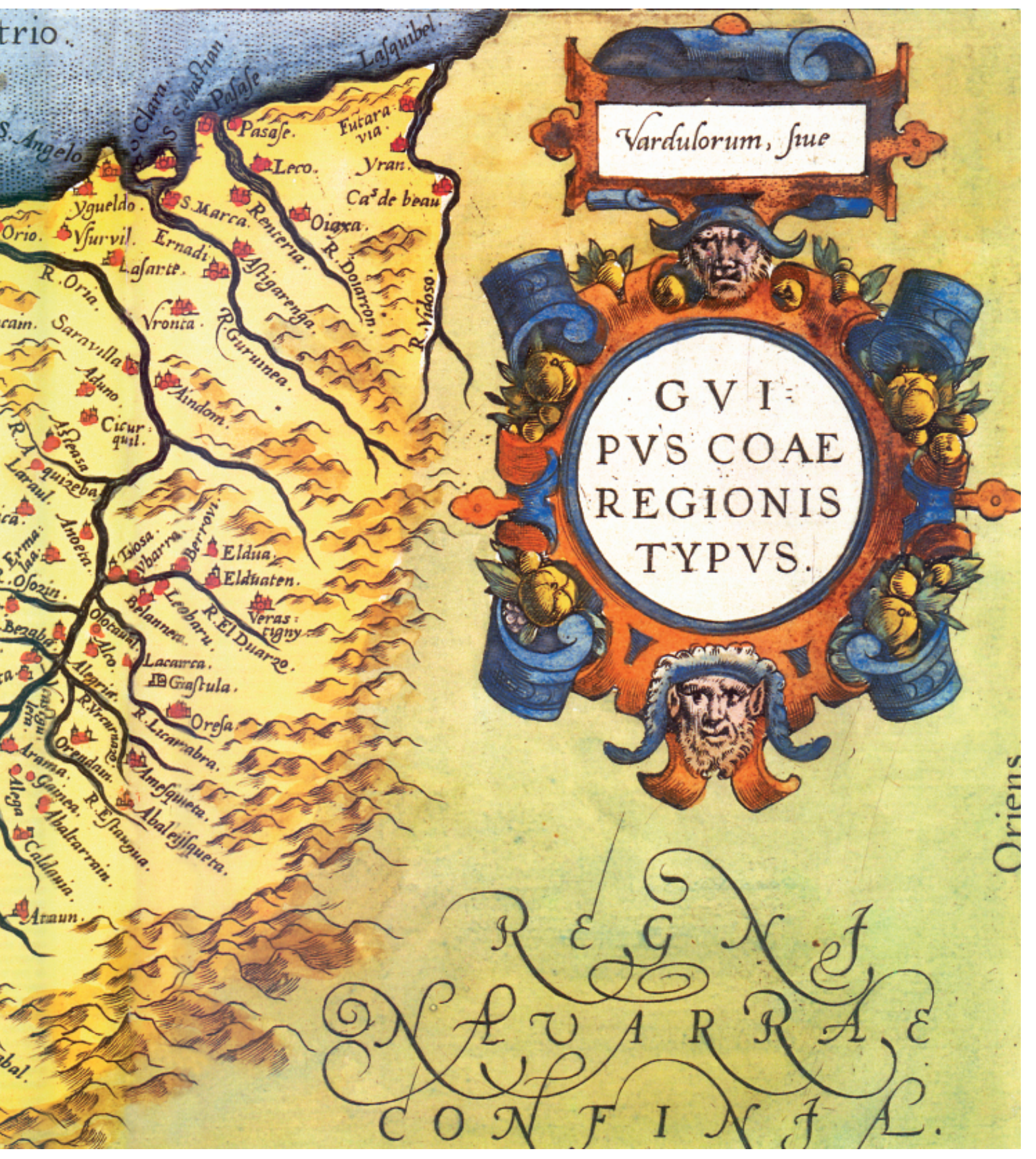
Erromatarren galtzadak Euskal Herrian
Vías romanas en Euskal Herria.

Erromatarren galtzadak Europan
Vías romanas en Europa.

ACONTECER HISTÓRICO EN LA COSTA VASCA



GERTAKARI HISTORIKO BAT EUSKAL ITSASERTZEAN





Erromatarren aztarnak aurkitu diren lekuetako egoera-mapak eta estuarioaren zehaztapena, 5 sestraren arabera. Zenbait lekutan 4 km-ko zabalera hartzen du eta 12 km sartzen da uretan gora.

Mapa de situación de los lugares en los que han sido hallados restos romanos y delimitación del estuario según la cota 5.
 En algunos lugares alcanza un ancho de 4 km y penetra 12 km aguas arriba.

LA COSTA VASCA EN LA ANTIGÜEDAD NAVEGACIÓN Y PRESENCIA ROMANA

por JAIME RODRÍGUEZ SALÍS

LAS PRIMERAS NOTICIAS

E

La «Ora Marítima» de Avieno

En un poema encontramos la referencia más antigua al Cantábrico. Se trata de La Ora Marítima de *Rufus Festus Avieno*. Este poeta del siglo IV d. C., utiliza las noticias del periplo realizado por un navegante de la colonia griega de Marsella en el siglo VI antes de nuestra era. Es un derrotero alrededor de la península en el que descubre su forma trapezoidal, describiendo los ángulos de los cabos Bear, S. Vicente, Ortegá y Pirineos con el cabo de Higuer al que denomina *Iugum Veneris*. En este lugar el famoso arqueólogo alemán Adolf Schulten pretendió localizar el templo de Venus Pyrenaica, haciendo prospecciones en la Ermita de San Telmo, hoy desaparecida. (1)

Iberia en aquel entonces, es el final del mundo. El atlántico es el «*Océano*», el «*Mar Exterior*», el «*Mar Grande*». Únicamente los marinos púnicos tienen acceso a su inmensidad, monopolizando el comercio del estaño que en sus naves transportaban desde las misteriosas tierras de Galicia, Bretaña y Cornualles. (2)

Los cartagineses en el año 500 a. C. cierran a toda navegación el paso de las columnas de Hércules, el estrecho de Gibraltar, guardando celosamente el secreto del Océano, aterrorizando a los navegantes mediterráneos, con noticias de monstruos marinos, gigantes pulpos, sargazos, nieblas y tempestades. Un mar tenebroso que «respiraba», interpretando así las mareas que ellos en el Mediterráneo no conocían.

Los relatos de Piteas

El silencio de estos remotos siglos se rompe en el 340 a. C. El también griego Piteas en una audaz expedición burla el bloqueo de los cartagineses y navega hacia el N rodeando la Península, descubriendo la ensenada profunda del Golfo de Bizkaia, el saliente de Bretaña y la separación por un istmo de la Península con el resto de las tierras adyacentes. (3)

EUSKAL KOSTALDEA ANTZINATEAN, NABIGAZIOA ETA ERROMATARREN PRESENTZIA

JAIME RODRÍGUEZ SALÍS

LEHEN AIPAMENAK

K

Avienoren «Ora Marítima»

Kantauri Itsasoari buruzko lehen aipamena poema batean aurkitu dugu. Rufus Festus Avienoren *Ora Marítima* da. K. o. IV. mendeko poeta horrek gure aroko VI. mendea baino lehen Marseillako greziar koloniako nabigatzaile baten bidaiako aipamenak erabiltzen ditu. Penintsularen inguruko itsasbide bat da, hortxe aurkitu zuen bere jite trapezoidal: Bear, San Bizente, Ortegá eta Pirinioekin Higer lurmuturren angeluak deskribatuta, azkeneko hori *Iugum Veneris* izena ematen diona. Adolf Schulten arkeologo alemaniar famatuak leku horretan aurkitu nahi izan zuen *Venus Pyrenaicaren* tenplua, gaur egun desagertua den San Telmo ermitan azterketak eginez. (1)

Garai hartan Iberia munduaren muturrean zegoen. Atlantikoa, berriz, «Ozeanoa», «Kanpoko Itsasoa», «Itsaso Zabala» zen. Kartagoko itsasgizonak baino ez ziren sartzen handitasun hartan, eta ezta inuaren merkataritza monopolizatzen zuten Galizia, Britainia eta Cornualles-ko lurralde misteriosuetatik beren ontzietan garraiatuz. (2)

K. a. 500. urtean kartagotarrek mota guztietako nabigazioa debekatu zuten, Herkulesen zutabeetako igarobidea edo Gibraltarreko itsasarte itxita. Ozeanoaren sekretua ardura handiz gorde nahi zuten, Mediterraneoko nabigatzaileak izututa: itsas munstro, olagarro erraldoi, sargazoa, lainoa eta ekaitz kontuak zirela medio. Itsaso hura «arnasa hartzen zuen» itsasoa zen, eta hala interpretatzen zituzten beraiek Mediterraneoan ezagutzen ez zituzten mareak.

Piteasen kontakizunak

K. a. 340. urtean hautsi zen antzinako mendeetako isiltasuna. Piteas greziarrak, espedizio ausarditsu batean, kartagotarren hesiari iruzur egin eta Iparraldera nabigatu zuen Penintsula inguratuta, eta hala aurkitu zituen Bizkaiko Golkoko badia sakona, Britainiako irtengunea eta Penintsula aldameneko gainerako lurretatik bereizten zuen istmoa. (3)

El Cantábrico se mantiene como «*terra incognita*» (4) hasta la llegada de los romanos en el umbral de nuestra era. Únicamente este silencio y de manera esporádica, sería roto por las naves cartaginesas en su paso hacia el misterioso norte.

MONOXILAS VASCAS

En aquellos tiempos los pueblos del Cantábrico, no utilizaban la navegación en mar abierto aunque desde la más remota prehistoria tenían conocimiento de su litoral del que obtenían alimentos. Pueblos con una cultura agrícola-pastoril, su actividad pesquera era esencialmente fluvial. Utilizaban nasas, reteles, y diversas trampas para pescar las especies, que remontaban estuarios y ríos. (5)

Hace dos mil años los ríos de nuestra geografía formaban amplios estuarios. Aunque el nivel del mar era entonces ligeramente inferior al actual, los cauces de los ríos menos colmatados permitían una mayor penetración de las mareas. La escasa población que entonces habitaba la costa y sus proximidades se alimentaba sobradamente en sus aguas. Estrabón en su «geografía» proporciona noticias muy interesantes a este respecto. Describe el empleo por nuestras gentes de embarcaciones hechas de pieles o cuero para atravesar marismas y estuarios y más tarde canoas monoxilas, es decir, troncos de árboles ahuecados. (6)

El año 1954 en la excavación para la cimentación de un edificio en Irun y en un lodazal a 12 m de profundidad, apareció una canoa monoxila, que desgraciadamente fue arrojada a una escombrera.

El lodo es un excelente conservante de la madera y confiamos que futuras excavaciones controladas, nos proporcionen vestigios de embarcaciones utilizadas en las épocas remotas de nuestra historia.

Una prueba de la ausencia de navegación en esta época nos la daría la Mitología. Apenas existen divinidades o cultos relacionados con el mar y la lamia o sirena, mito de origen oriental muy frecuente en el Mar Mediterráneo, aparece solamente en los ríos, pozos y arroyos de nuestro país.

LOS ROMANOS EN EL CANTÁBRICO

Los romanos procedentes de las Galias, llegan a nuestras costas para someter a las tribus cántabras, último reducto en un largo proceso de conquista y pacificación de Hispania.

Tenemos pocos datos de la ocupación y permanencia de Roma en nuestra tierra; sin embargo hay claros testimonios de la utilización de nuestro mar por el poderoso Imperio.

Estos últimos años, notables descubrimientos en la costa, indican que todos los lugares aptos en ella para fondeo, ataque o refugio fueron utilizados por sus navíos. (7)

El comienzo de la navegación en nuestras costas coincide con la intervención de los romanos en las guerras cántabras.

Kantauri itsasoa «*terra incognita*» (4) zen eta hala iraun zuen gure aroaren hasieran erromatarrek iritsi ziren arte.

Isiltasun hura ipar misteriozurantz zihoazen kartagotarren itsasontziek hausten zuten eta ez beste inork, eta aldian behin baizik ez.

EUSKAL ONTZI MONOXILOAK

Aldi haietan, Kantauriko herriek ez zuten itsaso zabalean nabigatzen, nahiz eta antzina-antzinako historiaurretik bazuten itsasertzaren berri, handik ateratzen baitzituzten elikagaiak. Artzain- eta nekazari-kulturako herriek berez ibaietan jarduten zuten arrantzan. Otarreak, salabardoak eta lakio desberdinak erabiltzen zituzten estuario eta ibaietan gora igotzen ziren espezieak harrapatzeko.(5)

Duela bi mila urte gure geografiako ibaien estuarioak zabalak ziren. Orduko itsas maila gaurkoa baino apur bat bahe-rago bazegoen ere, ibai-ibilguak hustuxeagoak egoteak sarre-rra erraztu egiten zioten itsasoari. Itsasertzetan eta inguruetan bizi zen populazioa txikia zen eta ur horietan nahikoa eta gehiegi elikagai izaten zuten.

Honi dagokionez, Estrabonek aipamen oso interesgarriak egiten ditu bere «geografian».

Gure herriak padurak eta estuarioak zeharkatzeko, lehenik, larruzko ontziak erabiltzen zituen eta, ondoren, zuhaitz-enbor hustuez egindako kanoa monoxiloak; horiexek deskribatzen ditu.(6)

1954an Irungo eraikin baten zimenduak jartzeko zingira batean egiten ari ziren hondeaketan, 12 m-ko sakoneran monoxilo bat azaldu zen eta zabortegi batera bota zuten zoritxarrez.

Lohiak bikain kontserbatzen du zura eta aurrerantzean egingo diren indusketa kontrolatuek emango dizkigutelakoan gaude gure historiaren antzinako garaietan erabilitako itsasontzien aztarnak.

Mitologiak emango digu garai horretan nabigaziorik izan ez zeneko frogak. Bakanak dira itsasoarekin zerikusia duten jainkotasun edo gurtzak, eta Mediterraneo Itsasoan sarritan azaltzen den lamien nahiz uhandreen ekialdeko mitoa, gurean ez da ibai, putzu eta erreketan baino agertzen.

ERROMATARRAK BIZKAIKO GOLKOAN

Galiatik etorritako erromatarrek leinu kantauriarrak menderatzera iritsi ziren gure kostaldera, Hispaniaren konkista- eta baketze-prozesu luzearen azken gotorlekura.

Datu gutxi ditugu eta ez dakigu erromatarrek gure herrian zer okupatu zuten, eta zenbat denboraz; dena den, frogak garbiak daude, Inperio ahaltsuak gure itsasoa erabili zuenekoak.

Azken urteotan kostaldean izan diren aurkikuntza bikainak dira horren adierazle: leku egoki guztiak erabili zituzten beren itsasontziak ainguratzeko, porturatzeko edo babesteko.(7)

Erromatarrek gerra kantauriarretan izandako esku-hartzeekin egokitzen da gure itsasertzeko nabigazioaren hasiera. Erromatarrek ezin zuten armada janaritu kontrarioen herri

Los romanos no podían alimentar su ejército, con los víveres tomados al país enemigo que era pobre, y transportan alimentos y tropas desde la rica Aquitania, creando cabezas de puente o bases de operaciones en la costa.

En su segunda expedición a Bretaña, Julio César, ordenó construir «in situ», naves para su ejército. Distintas a las empleadas en el Mediterráneo, tenían que adaptarse a otras condiciones geográficas y climáticas. (8)

Es de suponer que gran parte de la flota que intervino en las guerras Cántabras y las naves utilizadas más tarde en el comercio de nuestro litoral fueran también construidas en el Atlántico.

Conquistada y pacificada Hispania, la navegación fue exclusivamente comercial.

Comunicación fluvial

Con su centro en Burdeos, ya entonces estaba perfectamente establecido el tráfico entre la Metrópolis y la zona occidental del Imperio: desde Narbona y Arles hasta Burdigala y a través de una red fluvial se enlaza el Mediterráneo con el Atlántico. (9)

NAVES ROMANAS

Conocemos cómo eran los navíos romanos por la confrontación de textos con representaciones gráficas de mosaicos, bajo relieves, pinturas, monedas e incluso lucernas de barro o lamparillas. Las excavaciones submarinas están proporcionando datos muy interesantes de arquitectura naval, aunque son muy pocas las naves hundidas localizadas y estudiadas y además la mayoría de ellas, en el Mediterráneo. (10)(11)

Hasta el siglo pasado los métodos de propulsión de las embarcaciones eran únicamente el remo y la vela. La sirga, con tracción animal o humana, solamente se utilizaba en la navegación fluvial o en el interior de puertos o estuarios.

Remos

El remo, muy empleado en la pesca, también fue utilizado en tiempos históricos en los navíos de guerra para darles en las batallas rapidez y facilidad de maniobra. Los barcos mercantes utilizaban únicamente la vela.

Velamen

Normalmente las naves romanas disponían de un palo y de una sola vela. Ésta era cuadrada, tejida de lino y cosida en bandas con refuerzos horizontales y verticales. Generalmente las horizontales solían ser de cuero, pues las verticales en este material darían mucha rigidez al arriado e izado de la vela. La vela se sostenía por una verga que se mantenía en posición horizontal cuando el viento era de popa y se inclinaba cuando éste era de través. La vela se sujetaba al palo con un aro o anillo que permitía una rotación sobre el mismo. Para izar o arriar la verga, se utilizaba una driza maniobrada con una o varias poleas. (12)

behartsuetatik hartutako elikagaiez, eta elikagaiak nahiz tropak Akitania aberatsetik garraiatzen zituzten, operazioetarako zubi-buru edo baseak itsasertzean sortuz.

Julio Zesarrek bere armadarako ontziak «in situ» eraikitze-ko agindu zuen, Britainiara egindako bigarren espedizioan. Mediterraneoan erabilien aldean desberdinak izan behar zuten, beste baldintza geografiko eta klimatikoetara egokituak. (8)

Uste izatekoa da Atlantikoan eraiki zirela gerra kantauriarretan parte hartu zuen ontzidiko itsasontzi gehienak eta gero-ora gure itsasertzean merkataritzan erabili zirenak.

Hispania konkistatu eta baketu ostean, nabigazioa erabat merkataritzari eskainia zegoen.

Ibaitako trafikoa

Hirigunea Bordelen zuelarik, ordurako Metropoliaren eta mendebaldearen artean guztiz finkatua zegoen trafikoa Inperioan: Narbona eta Arlesetik Burdingalaraino eta ibai-sare batean zehar lotzen zen Mediterraneoan Atlantikoarekin. (9)

ERROMATARREN ITSASONTZIAK

Erromatarren itsasontziak nolakoak ziren ezagutzeko, testuak alderatu ditugu, mosaikoen adierazpen grafiko, baxuerliebe, margolan, txanpon edo buztinezko argiontzia edo lanparatxoekin. Itsaspeko indusketak datu interesgarri asko ematen ari dira ontzigintzari buruz, nahiz eta oso gutxi diren hondoratutako itsasontzi lokalizatuak eta aztertuak, eta halako gehienak Mediterraneoan gainera. (10)(11)

XIX. mendera arte itsasontzien propulsio-metodoak arraunak eta belak baino ez ziren izaten. Animaliez eta gizonez tiratzeko zirga ez zen erabiltzen ibaiko nabigazioan edo portu eta estuariotan baino.

Arraunak

Arraunak, arrantza egiteko oso erabiliak ez ezik, antzina hartan gerraontzietan ere erabiltzen ziren, batailetan bizitasuna eta maniobretan erraztasuna emateko. Merkantzia-ontziek belak baino ez zituzten erabiltzen.

Belak

Normalean erromatarren itsasontziek masta eta bela bakar bat izaten zuten. Karratua izaten zen, lihoz ehoa eta indargarri izango ziren zerrenda horizontalez eta bertikalez josia. Bertikalak ez bezala, horizontalak larruzkoak izan ohi ziren, bela jaisteko eta igotzeko, bertikaletarako oso zurruna baitzen material hori. Zurrunak eusten zion belari eta horizontalki mantentzen zen haizea txopatik zenean, eta okertuta jartzen zen trabeska zenean. Bela uztai edo eratzun bidez lotzen zitzaion zurrunari, beraren inguruan bira emateko moduan. Zurruna igotzeko edo jaisteko driza edo soka erabiltzen zen, maniobrak egiteko polea bat edo gehiago zituena. (12)

Timón

El timón, uno de los grandes avances en la historia de la navegación, era desconocido de los romanos. Éstos utilizaban el remo para maniobrar sus navíos.

- Las pequeñas y medianas embarcaciones tenían dos remos libres a ambos lados de la popa.
- Los grandes llevaban un solo remo de gran dimensión en el centro de la popa. Éste era controlado desde el interior de la embarcación con un complicado sistema de barras.
- Las naves mercantes eran panzudas y la proa y la popa estaban a la misma altura.
- Las dimensiones de los navíos encontrados en las localidades mediterráneas del Gran Conglue, Albenga y Nadia son 23 m x 7 m, 30 m x 8 m, 30 m x 10 m respectivamente.
- El tonelaje era muy variable, con naves que transportaban desde 3.000 hasta 10.000 ánforas, y arqueos desde 30 a 500 Tm. Suponemos que en nuestras costas se utilizarían naves de pequeño tonelaje. (13)

La carga

Si la disposición de la carga se hacía a granel se utilizaban compartimentos de madera. El uso de cestas, tinajas y sacos de piel era muy frecuente. Para el aceite, vino y algunos frutos como las aceitunas se empleaban las ánforas. La cerámica, material que se transportaba mucho en época romana, se apilaba directamente en las calas, siendo las partidas aisladas con lechos de paja. Cuando se transportaban mercancías de diferentes propietarios, se utilizaban cestos y fardos de tela cosida; estos fardos eran normalmente de 0,75 m en sus tres dimensiones. Cestas y fardos eran lacrados con los nombres de los propietarios y oficinas de aduana que llevaban su control.

Navegación de Cabotaje

Es muy difícil determinar la duración de las travesías en la antigüedad. La velocidad en los barcos de vela es muy variable, depende del navío pero sobre todo de los vientos que determinan el derrotero a seguir. En nuestra costa la navegación era de cabotaje. Con viento favorable, una embarcación podría recorrer 700 estadios al día. Tenemos que tener en cuenta que normalmente la navegación se hacía de día. Tomando como medida el estadio alejandrino que es de 210 m podemos estimar la velocidad de los barcos romanos entre dos y cuatro nudos. Es decir, que la distancia entre el cabo de Higuer y el de Matxitxako, que es de 67 millas, en condiciones normales se haría en 24 horas.

Puertos

Con respecto a los puertos e instalaciones portuarias, los romanos distinguían dos categorías, el *portus* y el *estadio*, el puerto y la estación. Servius en su comentario de la Eneida dice «*la estación es el lugar donde los navíos se paran por un tiempo, el puerto es donde invernan*».

San Isidoro de Sevilla amplía la descripción y en sus *Orígenes* dice textualmente «*la estación es allí donde los navíos se paran por un tiempo, el puerto allí donde invernan; un*

Lema

Lema, nabigazioaren historian aurrerapen handienetakoa, ezaguna zen erromatarrentzat. Haiek itsasontzien manio-brak egiteko erabiltzen zituzten arraunak.

- Itsasontzi txiki eta ertainek bi arraun solte zituzten txoparen alde banatan.
- Itsasontzi handiek tamaina handiko arraun bakar bat eramaten zuten txoparen erdian. Hori ontziaren barrutik kontrolatzen zen, barra-sistema konplexu baten bidez.
- Merkataritzako ontziak sabeldunak ziren eta branka eta txopa parez pare zituzten.
- Mediterraneoko Gran Conglue, Alberga eta Nadia herrietan aurkitutako ontzien neurriak hauek ziren hurrenez hurren: 23 m x 7m, 30 m x 8 m, 30m x 10 m.
- Edukieran aldea zegoen batzuen eta besteen artean, batzuek 3000tik 10000ra anfora garraia zitzaketan, beste batzuek 38 t-tik 500 t-ra bitarteko edukiera zuten. Gure us-tez, euskal kostaldean edukiera txikikoak erabiliko ziren.(13)

Karga

Karga soltekoa baldin bazen antolamendurako zurezko konpartimentuak erabiltzen ziren. Sarritan erabiltzen ziren saskiak, tina eta larruzko zakuak. Olio, ardoa eta oliben gisako fruituak anforetan sartzen ziren. Zeramika, erromatarren garaian asko garraiatzen zena, kaletan pilotzen zen zuzenean, lastoz bereizita sorta bakoitza. Jabe desberdinen merkantziak garraiatzen zirenean, saskiak eta jositako oihal-fardelak erabiltzen ziren; hiru dimentsiotako fardel horiek 0,75 m neurtzen zuten alde bakoitzean. Saskiek eta fardelek lakrez ixten ziren, jabeen eta haien kontrola zeramaten aduenetako bulegoen izenekin.

Kabotaje-nabigazioa

Zaila da antzinako itsas ibilaldi baten iraupena erabakitzea. Bela-ontzietan abiadura oso aldakorra zen, ontziaren arabekoa, baina, batez ere, haizeen arabekoa, jarraitu beharreko norabidea erabakitzen baitzuten. Kabotaje-nabigazioa egiten zen gure kostaldean. Haizea alde baldin bazen ontzi batek 700 estadio egin zitzakeen egunean. Hartu kontuan nabigazioa egunez egiten zela normalean. Greziarren estadioa, 210 m dituen neurria, hartzen badugu, erromatarren ontzien 2tik 4ra bitarteko korapiloen abiadura aterako dugu. Hau da, Higer lurmuturretik Matxitxako lurmuturrera dagoen distantzia, 67 miliakoa, 24 ordutan egingo litzateke egoera normal batean.

Portuak

Portu eta portuetako instalazioei dagokienez, bi kategoria bereizten zituzten erromatarrek: *portus* eta *estadio* –portua eta geldilekua–. Servio-k Eneidako bere azalpenetan dio «*geldilekua ontziak aldi baterako gelditzen diren tokia da, eta portua da negua igarotzen duten lekua*».

San Isidoro Sibiliakoak deskribapena haratago eramanez bere Orígenes obran hau dio hitzez hitz: «*geldilekua da ontziak aldi baterako gelditzen diren tokia, eta portua negua igaro-*

lugar importuoso es un lugar donde no hay ningún refugio, como si no hubiera ningún puerto. El puerto es también un lugar de abrigo de los vientos, donde se tiene la costumbre de pasar los cuarteles de invierno: el puerto se llama también así porque se llevan las mercancías. Los antiguos les llamaban bahías porque se llevaban (baiolandis) mercancías». (14)

ROMANOS EN LA COSTA VASCA

Recientes descubrimientos arqueológicos proporcionan nuevas informaciones sobre la presencia romana en nuestras costas.

Como el resto del mundo por ellos ocupado, nuestro pueblo es sensible a su fuerte influencia y aunque no es romanizado, sí recibe una impregnación considerable de su cultura.

Los romanos como todos los colonizadores, llegan al país buscando un beneficio, extrayendo y comerciando con la riqueza que en él puedan encontrar y desarrollan una actividad que en definitiva, también beneficia a sus habitantes.

La Paz Romana coincide con el cambio de era. En este transcendental momento de la historia, nuestro pueblo, sobre todo en la zona costera, entra por primera vez en relación con el mundo romano. Ya no hay guerras y la parte de Europa ocupada por Roma es una inmensa empresa comercial. Hasta el lugar más recóndito del Imperio, es parte de un complejo drenaje cuyo final está en la Ciudad Eterna. (15)

Para aproximarnos al conocimiento de la navegación en esta época, tenemos que entender su comercio. En alguna medida la historia de la navegación es la historia del comercio. Sin duda alguna, la minería que ha dejado un claro rastro en nuestro país, fue la principal actividad de los romanos.

Minería

La extracción y tratamiento de minerales fue la actividad más destacada de los romanos en nuestro país. El mineral o los metales ya elaborados, eran exportados a otros lugares del Imperio. Los centros de producción más importantes eran las comarcas del Nervión y del Bidasoa. (16)

Últimamente se ha descubierto en Eskoriatza un asentamiento romano cuyo estudio indica una explotación minera, con lo cual el valle del Deba también entra en este circuito comercial antiguo.

Los textos griegos y latinos, hablan de la minería en Hispania con referencias, sobre todo, al oro, plata, plomo y estaño; apenas tratan del cobre y casi nada del hierro, a pesar de que precisamente en Cantabria existían, según Strabon «*buenas minas de hierro*». Plinio precisa más este dato diciendo que la piedra imán «*nace en Cantabria*» y que de todas las venas metalíferas la más abundante en Cantabria es la del hierro y que en la «*zona marítima que baña el Oceanus hay un altísimo monte que parece increíble, todo él es de metal*». Esta cita se suele relacionar con los yacimientos de Somorrostro en Bizkaia, aunque también podría referirse a las Peñas de Aia.

tzen duten tokia; «importuoso» inolako babesik ez duen tokia, inolako porturik ez balego bezalakoa. Portua haizeen babeslekua ere bada, neguko kuartelak igartzeko ohiko tokia; merkantziak eramaten direlako ere deitzen zaio horrela. Antzinakoek badia deitzen zieten (baiolandis) merkantziak eramaten zirelako».(14)

ERROMATARRAK EUSKAL HERRIKO KOSTALDEAN

Berriki egin diren aurkikuntza arkeologikoen beste datu batzuk eman dituzte, erromatarrak gure kostaldean izan zirenekoak.

Okupatu zituzten beste herriak bezalaxe, gure herriak haien eragin gotorra sentitu zuen eta erromatartu ez bazen ere, ongi zipriztindu zuen haien kulturak.

Kolonizatzaile guztien modura, erromatarrak irabazi bila iritsi ziren euskal herrira, bertan aurki zezaketenetik ondasunak erauziz eta salerosiz garatu zituzten zenbait jarduerak, azken batean, bertakoentzat ere onak izan ziren jarduerak.

Nabigazioaren historia merkataritzaren historia da. Erromatarren Bakea aro aldaketarekin batera iritsi zen. Historiaren une hain garrantzitsu horretan izango ditu gure herriak, batez ere kostaldekoak, erromatarren munduarekin lehen harremanak. Ordurako ez zegoen gerrarik eta Europa salerosketa-enpresa izugarri bat zen, Erromak okupaturikoa. Inperioko zokorik bazterrena ere, Betiereko Hirian bukatzen zen drainatze konplexu baten zati zen. (15)

Garai horretako nabigazioaren ezaguera izatera iritsi nahi izanez gero, haren merkataritza ulertu behar da. Meatzaritza izan zen, zalantzarik gabe, erromatarren jarduerak nagusia, gure herrian arrasto garbia utzi zuena.

Meatzaritza

Horixe izan zen erromatarrek gure herrian izan zuten jarduerarik azpimarragarriena, meak edo mineralak ateratzea eta tratatzea. Hala, landutako minerala edo metalak inperioko beste leku batzuetara esportatzen ziren. Nerbioi eta Bidasoako eskualdeak ziren meatzaritza-gunerik nagusienak. (16)

Azkenaldian Eskoriatzan erromatarren kokaleku bat aurkitu da eta, aztertu ondoren, meategi baten aztarnak topatu direnez, Deba bailara ere antzinako merkataritza-zirkuituan sartuko litzateke.

Greziarren eta latindarren testuetan Hispaniako meatzaritza hitz egiten da, batez ere, urrea, zilarra, beruna eta eztainuaz; apenas hitz egiten dute kobreak, eta batere ez burdinaz; nahiz eta, Estrabonen ustez, Kantabrian hain zuzen ere, «burdinazko mea onak» egon. Pliniok zehaztu egiten du datu hori, hau esanez: iman-harria «Kantabrian sortzen da» eta metalezko mea guztietatik burdina-meak zirela ugarrienak Kantabrian eta «Ozeanoak blaitzen duen itsasertzean badela mendi oso garai bat, harrigarria dirudien arren metalezkoa dena osorik». Bilbo Ezkerraldeko meategiekin lotu ohi da aipu hori Bizkaian, nahiz eta Aiako Harriari buruzkoa ere izan daitekeen.

La minería antigua en Euskal Herria apenas ha sido estudiada, pero a juzgar por los vestigios existentes, los romanos obtenían de nuestro subsuelo hierro, plomo, plata y quizá oro.

En la antigüedad se obtenían los metales fundiendo las menas oxidadas. Óxidos que algunas veces procedían de sulfuros oxidados previamente por tostación; también se conocía la copelación. El mineral se limpiaba y trituraba en morteros y molinos de piedra, se lavaba, se decantaba y luego se fundía. El hierro se beneficiaba por reducción, utilizándose el método que más tarde se llamaría forja catalana, mezclando el mineral con carbón de leña, sometiendo a la forja en un continuo martilleo que le liberaba de la escoria, todo ello insuflado con aire por medio del fuelle.

En una cata de sondeo que se efectuó en el casco antiguo de Eskoriatza y en la que se detectó material de época romana, se extrajeron trozos de mineral cuyo análisis dio un contenido de 2,5 gramos de oro por tonelada. Este indicio hace que no sea una fantasía suponer que los romanos también buscaron y obtuvieron el metal rey en nuestra tierra.

El coto minero de Aiako Harria

Este yacimiento abarca la mayor parte del macizo de La Rhune, Peñas de Aia y la parte norte del macizo de Cinco Villas en Navarra. Es muy posible que la iniciación de su explotación fuera anterior a los romanos, por una población autóctona que extraía óxidos de hierro de sus monteras.

Existen todavía galerías intactas en las zonas de Arditurri en Oiartzun, Zubelzu y Ollakinta en Irun y Modesta en Vera de Bidasoa, y en algunas de ellas se han podido recuperar picos, lucernas o lamparillas empleadas en época romana para la iluminación en el interior de las minas, así como restos de utensilios de cerámica empleados para la alimentación.

Una estimación del mineral extraído en época romana en la zona del Bidasoa, con los yacimientos de Irun, Urruñe, Bera y Oiartzun, evidencia una producción de muchos miles de toneladas (18).

El estuario del Bidasoa

El estuario del Bidasoa proporciona los datos más relevantes sobre la navegación antigua. Dos razones explican la importancia de este estuario en la antigüedad: su configuración geográfica y la existencia de abundante mineral en su cuenca.

La desembocadura del Bidasoa, protegida al oeste por el Cabo de Higuer, forma una rada de 1,7 millas en su boca. Todavía pequeños mercantes sorprendidos por el temporal se refugian en ella en arribada forzosa.

Dentro de la desembocadura existen hoy tres puertos, el de Hendaia, Venta de Hondarribia y el de refugio junto al cabo de Higuer. Todos ellos utilizados por barcos pesqueros de reducido tonelaje.

El estuario, que en algunos lugares alcanza una anchura de 4 km, penetra 12 km aguas arriba, haciendo frontera con Francia, hasta llegar a Endarlaza, hoy divisoria con Francia y antiguo puerto fluvial en jurisdicción de Hondarribia.

Antzinako meatzaritza doi-doi aztertu da Euskal Herrian, baina ditugun aztarnen arabera, erromatarrek gure lurpetik burdina, beruna, zilarra eta, agian, baita urrea ere ateratzen zituzten.

Antzina, mea herdoilduak urtuz ateratzen ziren metalak. Bazuetan aldez aurretik kiskalitako sulfuro herdoilduetatik sortzen ziren oxidoak ziren; kupelatze-sistema ere ezaguna zen. Minerala harrizko motrailu eta errotetan garbitzen eta txikitzen zen, ondoren, ikuzi eta dekantatuta, urtzeko. Burdina erredukzioz ontzen zen, gerora forja kataluniarra deitu zitzaion metodoa erabiliz, hau da, minerala egur-ikatzez nahasi eta, zepa askatzeko, etengabe mailukatzen zen, haustu bidez haizea emanda.

Eskoriatzako hirigune zaharrea egindako zundatze-lagin batean, erromatarren garaiko materiala topatu zen hartan, mineral-zatiak atera ziren, eta haien azterketa eginda, tonako 2,5 g urre-edukia eman zuen. Aztarna hori aski izan zen gure ustea fantasia hutsa ez zela eta, erromatarrek gure lurra metal erregea ere bilatu eta atera zutela frogatzeko.

Aiako Harriko meatze-barrutia

Meategi horrek barnean hartzen ditu Larrun mendigunearen zatirik handiena, Aiako Harria eta Nafarroako Bortziriak mendigunearen iparraldeko zatia. Oso litekeena da horren ustiapena erromatarrena baino lehenagokoa izatea, bertako biztanleek burdin oxidoa ateratzen jardutea.

Badira oraindik ukitu gabeko galeriak Oiartzungo Arditurri, Irungo Zubeltzu eta Ollakintan eta Berako Modestan. Horietako bazuetan berreskuratu ahal izan dira pikotxak, erromatarren garaian meatzeen barnea argizatzen erabilitako argi-ontzi edo lanparatxoak eta elikagaiak edukitzeko erabiltzen ziren zeramikazko tresna-zatiak.

Bidasoa aldean, Irun, Urruñe, Bera eta Oiartzungo meategietatik erromatarren garaian ateratako mineralaren kalkuluak eginda, mila tonako askoren ekoizpena bistaraten da. (18).

Bidasoako estuarioa

Bidasoako estuarioak eskaintzen ditu antzinako nabigazioari buruzko datu interesgarrienak. Bi dira antzinako estuario horren garrantzia adierazten duten arrazoiak: duen egitura geografikoa eta bere arroan mineral ugari izatea.

Bidasoaren bokaleak, 1,7 miliatakoa ahoa duen badia bat eratzen du, Higer lurmuturra mendebaldetik babes duela. Oraindik merkantzia-ontzi txikiak, ekaitzak harrapatzen dituzte, hantxe babesten dira derrigorrez porturatzean.

Bokalearen barruan hiru portu daude gaur egun: Hendaia, Hondarribiko Benta eta Higer lurmuturraren ondoko babeslekua. Baina, portu horiek tona gutxiko arrantza-ontziek erabiltzen dituzte.

Estuarioa, berriz, zenbait lekutan 4 km-ko zabalera duena, 12 km sartzen da ibaian gora, Frantziarekin muga egin eta Endarlatsaraino iritsi bitartean; gaur egun Frantziarekin banalerroa da eta garai batean ibai-portua zen Hondarribiko lurretan.

Actualmente la mayor parte del estuario es una llanura aluvial que se inunda con la marea alta.

El estuario está muy ramificado. Hasta hace pocos siglos las mareas penetraban en los transversales valles de Jaizubia, Gaintxurizketa, Olaberria e Ibarla. Antiguamente toda esta red fluvial fue utilizada para transportar el material extraído del coto minero de Peñas de Aia.

Embarcaciones fluviales

Todo este material era transportado por el río en pequeñas embarcaciones de quilla plana, antecesoras de nuestras gabarras y alas.

La navegación fluvial con gabarra y ala que ha perdurado hasta nuestros días, era ya utilizada en el principio de nuestra era. Las características de construcción de estas embarcaciones han podido cambiar, pero su función ha sido siempre la misma.

- La *gabarra*, embarcación de quilla plana es impulsada con pértiga y navega con las mareas.
- El *ala* desaparecida recientemente, también de quilla plana se diferencia de la gabarra por tener menos manga y más eslora; más flexible que la gabarra, podía remontar cauces tortuosos, siendo en ocasiones impulsada por el sistema de sirga.

Oiasso

La salida de todo el mineral se hacía por el estuario del Bidasoa, donde se ha descubierto el asentamiento romano más importante. A 5 km del mar abierto, orientado al mediodía y protegido de los vientos dominantes por los montículos de Beraun y Olazabal, estaba Irun «La Ciudad», «La Ciudad del Bosque», el Oiasso mencionado por Estrabón en su «Geografía». (19)

Considerando a Irun como centro de todo este complejo minero-portuario del Bidasoa podemos intentar la recomposición de un puerto en el principio de la era. Existían una serie de muelles en diferentes lugares del estuario en los puntos más cercanos a las minas. El más importante estaría en el barrio de Ventas de Irun, debajo del caserío de Larraburu y cerca de Anderregi, de donde procede la famosa estela funeraria romana conocida por este nombre. Ese sería el lugar más próximo para embarcar los minerales de Arditurri, el yacimiento minero más importante de la zona. Los minerales de las minas de Zubelzu y Ollakinta serían descargados en las aguas de la regata de Olaberria y los de la zona de Erlaitz y San Marcial bajarían por la regata de Ibarla. El mineral extraído y transportado en toda la zona supone una considerable mano de obra, a la que tenemos que añadir la necesaria para la construcción, reparación y manejo de embarcaciones así como otras actividades que desconocemos.

Esto da idea de una población numerosa y dispersa que se asentaba en lugares cercanos al trabajo a ambos lados del Bidasoa. El cementerio romano de Santa Elena, minuciosamente excavado da unos materiales pobres. La razón de esta penuria quizá sea el hecho de que Santa Elena fue la necrópolis de uno de los pequeños poblados asentado en el estuario. Los hallazgos monetarios romanos en Hendaya y en su playa de Hondarraitz refuerzan la idea de esa dispersión.

Gaur egun estuarioaren zatirik handiena, mareak gora egi-tean, urez estaltzen den alubioi-lautada bat da.

Estuarioa oso adarkaturik dago. Duela mende gutxira arte mareak zehar-ibarretan sartzen ziren, hala nola, Jaizubian, Gaintxurizketan, Olaberrian eta Ibarlan. Antzinako aldi haie-tan ibai-sare osoa erabili zuten, Aiako Harriko meategi-ba-rrietatik ateratako materialak garraiatzeko.

Ibaitako itsasontziak

Material hori guztia gila zapaleko ontzi txikietan garraiatzen zen ibaian zehar, alegia gure antzinako ala eta gabarren aurreko ontzitxoetan.

Gaur eguneraino bizirik iraun duen ibai-nabigazioa, gabarrez eta alez egindakoa, gure aroaren hasieran erabiltzen zena bera da. Itsasontzi horien egituren ezaugarriak aldatuko ziren, bai, baina funtzioa bera izan du beti.

- Gabarra gila lauko ontzia da pertikaz eragiten zaio eta mareekin nabigatze du.

- Alak, duela gutxi desagertuak, gila laua zuen eta, gabarra-ren aldean, erruna motzagoa eta luzera handiagoa; gabarra baino malguagoa zen, ibilgu malkartsuak igotzeko egokia, zenbaitetan zirga bidez bultza behar bazitzaion ere.

Oiasso

Mineral guztia Bidasoako estuariotik ateratzen zen, erromatarren kokalekurik garrantzikoena zegoen lekutik alegia. Itsaso zabalera irten eta 5 km-ra zegoen Irun, hegoaldera begira eta nagusi ziren haizeetatik babesteko, Beraun eta Olazabal muinoak zituela. Estrabonek bere «Geografian» aipatu zuen Oiasso, «Hiria», «Basoko Hiria» zen Irun. (19)

Bidasoako meategi-portu konplexu horren guztiaren gune Irun hartzen badugu, gure aroaren hasierako portu baten berre-raikuntza egiten saia gaitzeke. Bairen kai batzuk estuario-aren hainbat tokitan, meategietatik ahalik eta hurbilen. Irun-go Bentak auzoan egongo zen garrantzitsuena, Larraburu baserriaren azpialdean eta Anderregi izenez ezagutzen den hilarriaren jatorria den baseritik gertu. Horixe izango zen Arditurriko meak ontziratzekeo lekurik hurbilena, inguru har-tako meategirik garrantzikoena. Zubeltzu eta Ollakintako meategietako meak Olaberria errekastoko uretan deskarga-tuko ziren eta Erlaitz eta San Martzial inguruakoak, berriz, Ibarlako errekastotik jaitziko. Eskualde horretan esku-langi-le asko beharko ziren mea hori guztia ateratzeko eta ga-rraiatzeko, nahiz erantsi behar zaizkion beste hainbat: ont-ziak eraikitzekeo, konpontzekeo eta maneiatzeko nahiz eza-gutzen ez ditugun beste zeregin batzuetarako.

Horrek ematen du biztanleria handi eta sakabanatu baten ideia, Bidasoaren bi aldeetan, lantegietatik hurbil kokaturik zegoen jendearena. Santa Elena hilerri erromatarrek, xehe-xehe induskatuak, material gutxi eman zuen. Eta, beharba-da, gabezia horren arrazoia, estuarioan kokaturiko herri txiki haietako baten hilerria izatea zen. Hendaian eta bertako Hondarraitz hondartzan aurkitutako txanponak dira sakaba-natze-idea horren indargarri.

El poblado más extremo estaba en las inmediaciones del puerto de Asturiaga, al final del Cabo de Higuer. Lugar agreste de la costa, es una antigua «estatio» donde acudían las embarcaciones de cabotaje para hacer agua, noche o refugiarse en los malos tiempos.

Asturiaga

Asturiaga es un abrigo natural cercano al actual puerto de refugio entre el lugar denominado Gurutzauñdi y el Castillo de San Telmo; con fondos de 10 a 20 brazas y protegido por un cantil. De su fondeadero se han extraído más de 200 piezas de época romana, destacando fragmentos de ánfora, sigillatas, una contrapesa de red de pescar, apliques de bronce, etc., material muy similar al descubierto en los yacimientos romanos de Irun. Hundidos, a escasos metros de él, se hallan los restos de una nave cargada de mineral de hierro.

Una elemental medida de prudencia hace que al no disponer —por el momento— de medios económicos ni técnicos para su excavación y estudio, este pecio deberá guardar todavía por unos años su secreto. Desgraciadamente por su situación cercana a centros de veraneo, Asturiaga está siendo objeto de una continua expoliación. (20)

Asturiaga es un ejemplo perfecto de una estación, que servía de parada a los navíos de cabotaje, en ruta hacia puertos de Aquitania o del oeste y a los que remontaban o descendían por el estuario del Bidasoa.

Oiasso promontorio

Ptolomeo en su *Indicadorio Geográfico* cita el promontorio de Oiasso. Si Oiasso polis es Irun, Oiasso promontorio tiene que ser un accidente orográfico próximo a él.

Las Peñas de Aia, el cabo de Higuer y el monte Jaizkibel destacan claramente en la topografía del Bidasoa y en alguno de estos lugares habrá que localizar el misterioso topónimo. (21)

Por el momento una moneda, un gran bronce del emperador romano Nerva, descubierto casualmente en la cima del Jaizkibel, en su cota más elevada, el Allerru, con 541 m, sugiere el antiguo promontorio. Desde aquí las señales de humo de una torre romana, dirijan las naves del Adour, de Gernika, del Nervión... en sus singladuras por nuestra peligrosa costa.

Otros descubrimientos

Los descubrimientos romanos en el área del Bidasoa, los más abundantes por el momento en nuestra costa, proporcionan la imagen de lo que podía ser una activa comarca en nuestro país hace 2.000 años. No cabe duda que el futuro va a proporcionar información en otros lugares. Nuestros ríos y las rías del Nervión y Gernika fueron utilizados en época romana, en esta última está localizado ya hace muchos años el importante asentamiento de Forua. En la bahía de Donostia se han recuperado cerámicas de la época, monedas en Zarautz. En diferentes cuevas se ha descubierto sigillata y en el suelo de la iglesia de Bermeo también se ha encontrado material romano.

Asturiaga portuaren inguruan zegoen herrixkarik muturrekoena, Higer lurmuturraren amaieran. Leku malkartsua zen, itsasertzeko antzinako «estatio» haietako batean, ura hartzeko, gaua igartzeko edo ekaitzetik babesteko kabotaje-ontziak biltzen ziren lekua.

Asturiaga

Babesleku naturala da Asturiaga, gaur egungo Gurutzauñdi izeneko lekuaren eta San Telmo Gazteluaren artean dagoen babes-portuaren gertukoa; 10tik 20ra brazako zingoak ditu eta itsaslabar batek babestuta dago. Ainguralekutik erromatarren garaiko 200 pieza baino gehiago atera dira, azpimarragarrienak: anfora-zatiak, sigillatak, arrantza-sare baten kontrapisu bat, brontzeko pareta-argiak eta abar; Irungo erromatarren indusketan aurkitutako materialaren antzekoa. Handik oso gertu daude burdina meaz zamaturiko itsasontzi baten hondakinak.

Funtsezko neurri zuhur bategatik, kroskoak bere sekretua isilean gorde beharko du beste zenbait urtez oraingo, indusketarako egin eta aztertzeko baliabide ekonomikorik ez teknikorik ez dagoenez. Udaldiko guneetatik hurbil dagoenez, zoritxarrez Asturiagan etengabekoa da lapurreten kontua. (20)

Geldileku egoki baten eredia da Asturiaga, eta kabotaje-ontzietan geldialdirako balio zuten, Akitaniako edo mendebaldeko portuetarantz zihoazenei nahiz Bidasoako estuariotik igotzen edo jaisten zirenei.

Oiasso tontorra

Ptolomeok bere *Indicadorio Geografico* lanean Oiassoko tontorra aipatzen du. Oiasso polis Irun bada, Oiasso tontorrak haren gertuko elementu orografiko bat izan behar du

Aiako Harria, Higer lurmuturra eta Jaizkibel mendia garbi-garbi agertzen dira Bidasoako topografian eta inguru horietan bilatu beharko da toponimo misterioitsu hori. (21)

Oraingo txanpon batek iradokitzen du antzinako tontorra, alegia Nerva enperadore erromatarren brontze handi batek, Jaizkibel mendian, 541 m-ko bere kotarik garaiena den Allerrun kasualitatez aurkituak. Erromatarren dorre bateko ke-seinaleek gidatzen zituzten Aturriko, Gernikako, Nerbioiko eta abarretako ontziak beren eguneko bideetan gure itsasertz arriskutsuetatik.

Beste aurkikuntza batzuk

Oraingo, Bidasoa aldeko erromatarren aurkikuntzak dira gure kostaldeko ugarienak eta orain dela 2000 urte gure herrian eskualde oso aktibo bat izan zitekeenaren irudia ematen du. Zalantzarik gabe etorkizunak beste leku batzuetako informazio emango du. Nerbioi eta Gernikako gure ibai eta itsasadarrek erabili ziren erromatarren garaian, eta orain dela urte asko lokalizatu zen azkeneko horretan Foruko kokaleku oso garrantzitsu bat. Donostiako badian garai hartako zeramika berreskuratuta da eta Zarautzen txanponak. Haizulo desberdinetan Sigillata azaldu da, eta Bermeoko elizaren zoruan ere aurkitu da erromatarren materialik.

Salazón

No queremos terminar este trabajo sin hacer referencia a un reciente descubrimiento arqueológico que puede abrir nuevas perspectivas en el estudio y conocimiento de la época. Nos referimos al hallazgo en la pequeña ciudad labortana de Getaria y junto a su estación de ferrocarril, de unas construcciones y trabajos romanos de máximo interés. Un grupo cultural de esta ciudad, creyendo haber localizado los restos de un horno de fundir grasa de ballena, llamó a una especialista en este tema, que en su visita de comprobación, estaba acompañada por un profesor de historia romana, el cual pudo informar que el material allí recogido era romano. Todavía no se ha efectuado una excavación en regla del yacimiento, simplemente se han recuperado los fragmentos de cerámica y algunos objetos en superficie; se pueden apreciar unas construcciones rectangulares, unidas entre sí y revestidas tanto el fondo como las caras interiores por el clásico hormigón romano, que se fabricaba con arena, cal y cerámica triturada. (22)

Podemos asegurar que se trata de unas instalaciones de salazón de época romana. Hasta hace muy pocos años los historiadores relacionaban la elaboración del salazón con las regiones mediterráneas por razones de clima y de ictiología. Sin embargo, ha quedado perfectamente documentada la existencia de esta industria, en la zona de Bretaña, en donde numerosos vestigios testimonian claramente esta actividad. Las piletas de Getaria presentan unas características muy parecidas a las bretonas. Construcción estanca sin comunicación entre ellas y situación cercana al litoral. El salazón de pescado fue un alimento básico en la edad antigua. El famoso *garum*, del que hay tantos testimonios milenarios, es un subproducto de pescado muy parecido al actual *nuoc-man* de Vietnam. Es un producto de autodigestión de pescado que a través de las diástasas de su propio aparato digestivo y en presencia de un antiséptico —la sal— impide toda putrefacción. Uno de los más reputados fue el de Cartago: se preparaba con intestinos de caballa, macerados al sol en salmuera.

Esta industria ha podido ser importante en nuestro país, teniendo en cuenta las características de nuestra costa y el hallazgo de Getaria.

El salazón con todos sus derivados, es una actividad que promueve la pesca, la extracción de sal y sobre todo, al ser un producto de fácil transporte y no perecedero, es muy apto para comerciar.

Como resumen de todo lo expuesto en este trabajo, tenemos que decir que el conocimiento de nuestro país, en el principio de nuestra era, es muy escaso. Agotados los estudios de las fuentes literarias e históricas, queda el recurso de la arqueología y de otras disciplinas auxiliares de la historia, que en estos últimos años se están desarrollando grandemente y confiamos en ellas para obtener un conocimiento mayor de nuestro país.

Gazituak

Lan hau bukatu baino lehen duela gutxi egindako aurkikuntza arkeologiko bati buruzko aipamena egin nahi dugu, alegia aldi horren ikerketa eta ezagueran ikuspuntu berriak ekar ditzakeena. Lapurdiko Getarian, hiri txiki honetako tren-geltoki ondoan interes handiko aurkikuntza egin zen: erromatarren garaiko eraikuntzak eta lanak. Herri horretako kultur talde batek balea-gantza urtzeko labe baten arrastoak aurkitu zituelakoan, gai horretan aditua zen bati deitu eta, berau frogatzera eginiko bisitan, erromatarren historiako irakasle batekin zegoelarik, han jaso ziren materialak erromatarrenak zirela adierazi zuen hark.

Aztarnategiari oraindik ez zaio behar bezalako indusketarik egin, zeramika-zatiak eta azaleko zenbait objektu besterik ez da berreskuratu; antzematen direnak lauki zuzeneko eraikuntza batzuk dira, alegia, elkarren artean loturik eta zorua eta barnealdeak, erromatarrek hondarrez, karez eta zeramika xehez egiten zuten hormigoi klasikoaz estaliak. (22)

Baina, ziur esan dezakegu gazituak egiteko erromatarren garaiko instalazioak direla. Duela oso urte gutxi arte historialariek gazitze-lanak mediterraneoko eskualdeekin lotu ohi zituzten, klima eta iktiologia zela-eta. Alabaina, agiritan ongi jasorik gelditu da Britainia aldean ere gazigintza jarduten zutela, lantegi horren aztarna ugariren testigantzek garbi adierazten duten bezala. Getariako askek bretoiaren antzeko ezaugarriak dituzte. Eraikuntza estankoa da, elkarren arteko loturirik gabea eta kostaldetik gertu kokatuak daude.

Arrain gazitua oinarritzko janaria zen antzinatean. Milaka urtetako testigantzak dituen *garum* famatua arrainaren azpi-produktu bat da, Vietnamgo gaur eguneko *nuoc-man* delakoaren oso antzekoa. Arrainaren autodigestiozko produktu bat da, bere digestio-aparatuko diastasa bidez eta, anti-septiko —gatza— baten aurrean, edozein motatako usteldura eragozten du. Famatuena Kartagokoa izan zen, gatzunetan beratutako berdel-estez prestatzen zen.

Langintza hori garrantzitsua izango zen gure herrian, kontuan hartzen baditugu gure kostaldearen ezaugarriak eta Getariko aurkikuntza.

Gazituak bere deribatu guztiekin, arrantza eta gatza ateratzea sustatzen dituen jarduera da, baina batez ere, garraio errazeko eta produktu ez iragankorra denez, salerosketa-rako egokia da.

Lan honetan azaldu dugun guztiaren laburpen modura esango dugu oso urria dela gure aroaren hasiera hartako gure herriari buruzko ezaguera. Iturri literario eta historikoen azterketak agorturik, urte hauetan erruz garatzen ari diren arkeologiaren eta historiaren beste diziplina lagungarrien baliabideak gelditzen zaizkigu, izan dezagun uste on horien gan, lortuko baitugu gure euskal herria hobeto ezagutzea.

NOTAS

- (1) *Fontes Hispaniae Antiquae*.
- (2) *La península Ibérica en los comienzos de su Historia*. García Bellido C.S.I.C. 1953.
- (3) *Geografía y Etnografía Antiguas de la Península Ibérica*. Adolf. Shulten C.S.I.C. 1959.
- (4) *Los cántabros y astures y su guerra con Roma*. Adolf. Shulten Espasa Calpé 1943.
- (5) *Los pueblos del Norte*. Julio Caro Baroja. Txertoa 1973.
- (6) *Geographie-Strabon* (Libres III-IV). Collection Universites de France. París 1966.
- (7) *Romanización del P. Vasco*. II semana de Antr opología Vasca. Varios autores Bilbao 1971.
- (8) *La guerra de las Galias*. Julio César.
- (9) *Bordeaux antique*. Robert. Etienne-Bordeaux.
- (10) *Marines antiques de la Méditerranée*. Jean Meirat. Tayard 1964.
- (11) *Epaves Antiques*. Frederic Dumas-Maissonneuve et Larose 1964.
- (12) *Recherches sur L'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire Romain*. Jean Rougé. S.A.V.P.E.N. Paris 1966.
- (13) *Archeologie Sous-marie*. Tallandier 1972.
- (14) Isidoro de Sevilla. *Orígenes* XIV, 8, 39-40.
- (15) *La Paix Romaine*. Paul Petit. Nouvelle Clío. París 1967.
- (16) *Fuentes literarias griegas y romanas referentes a las explotaciones mineras de la Hispania Romana*. J.M. Blázquez. VI Congreso internacional de minería. Vol. I. León 1970.
- (17) *Yacimientos minerales de los alrededores de Peñas de Aya*. Fermín Alonsos. Eusko-Geo. 1978.
- (18) *Los trabajos mineros romanos de Arditurri (Oyarzun)*. RIEV. V. II. S.S. 1908.
- (19) *Terra sigillata de Irún*. J. Rodríguez Salís y J.L. Tobie. Munibe XXIII. S.S. 1971.
- (20) *Un hallazgo de Sigillata Hispánica en el Cantábrico*. M. Martín Bueno y J. Rodríguez Salís. Munibe 1975.
- (21) *El Jaizkibel y el Promontorio Oiasso a propósito de un nuevo hallazgo numismático Romano*. J. Rodríguez Salís y M. Martín Bueno Munibe 3-4 1981.
- (22) *Garum, Sel et Salaisons en Armorique Gallo-Romaine*. René Sanquer et Patrick Galliou. Gallia Tomo 30-1. 1972. C.N.R.S.

OHARRAK

- (1) Fontes Hispaniae Antiquae.
- (2) *La península Ibérica en los comienzos de su Historia*. García Bellido C.S.I.C. 1953.
- (3) *Geografía y Etnografía Antiguas de la Península Ibérica*. Adolf. Shulten C.S.I.C. 1959.
- (4) *Los cántabros y astures y su guerra con Roma*. Adolf. Shulten Espasa Calpé 1943.
- (5) *Los pueblos del Norte*. Julio Caro Baroja. Txertoa 1973.
- (6) *Geographie Strabon* (Libres III 1V). Collection Universites de France París 1966.
- (7) *Euskal Herriaren erromanizazioa*. II. Euskal Antropologiaren Astea. Zenbait egilerena. Bilbo 1971.
- (8) *La guerra de las Galias*. Julio César.
- (9) *Bordeaux antique*. Robert. Etienne Bordeaux.
- (10) *Marines antiques de la Méditerranée*. Jean Meirat. Tayard 1964.
- (11) *Epaves Antiques* Frederic Dumas Maissonneuve et Larose 1964.
- (12) *Recherches sur L'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire Romain*. Jean Rougé. S.A.V.P.E.N.-Paris 1966.
- (13) *Archeologie Sous marie* Tallandier 1972.
- (14) *Isidoro de Sevilla*. Orígenes XIV, 8, 39 40.
- (15) *La Paix Romaine*. Paul Petit. Nouvelle Clío. Paris 1967.
- (16) *Fuentes literarias griegas y romanas referentes a las explotaciones mineras de la Hispania Romana*. J.M. Blázquez. VI Congreso internacional de minería. I. libk., Leon 1970.
- (17) *Yacimientos minerales de los alrededores de Peñas de Aya*. Fermín Alonsos. Eusko Geo. 1978.
- (18) *Los trabajos mineros romanos de Arditurri (Oyarzun)*. RIEV. V. II. Donostia. 1908.
- (19) *Terra sigillata de Irún*. J. Rodríguez Salís y J.L. Tobie. Munibe XXIII. Donostia. 1971.
- (20) *Un hallazgo de Sigillata Hispánica en el Cantábrico*. M. Martín Bueno y J. Rodríguez Salís. Munibe 1975.
- (21) *El Jaizkibel y el Promontorio Oiasso a propósito de un nuevo hallazgo numismático Romano*. J. Rodríguez Salís y M. Martín Bueno Munibe 3 4 1981.
- (22) *Garum, Sel et Salaisons en Armorique Gallo Romaine*. René Sanquer et Patrick Galliou. Gallia. 30 libk., 1. 1972. C.N.R.S.





Indusketak Santa Elena ermitan,
nekropoliko errauste-kutxekin.

Excavaciones en la ermita de Santa Elena
con urnas de incineración de la necrópolis.

Santa Elena ermitako beirak. Irun.
Vidrios de Santa Elena. Irun.





Hondarribiko Higerreko brontzeak: Isis, Minerva, Helios eta Marte (Santa Elena Museoa. Irun).
Bronces de Higer (Hondarribia): Isis, Minerva, Helios y Marte (Museo de Santa Elena. Irun).



Eguzkia eta ilargia irudikatzen dituzten erromatarren jainkoak, Hondarribiko itsaslabar sakonetan 2.000 urteko loaldian zirautenak.

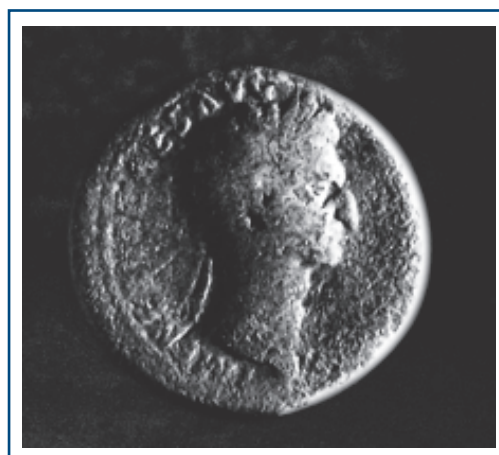
Deidades romanas representando al sol y la luna halladas en el fondo de los acantilados de Hondarribia donde dormían un sueño de 2.000 años.

Isis Fortuna jainkosa,
Foruko aztarnategi
erromatarrean aurkiturikoa.

Diosa Isis Fortuna
procedente del yacimiento
romano de Forua.



Santa Elena tenpluaren balizko berreraikuntza. Irun.
Reconstrucción hipotética del templo de Santa Elena. Irun.



Jaizkibel mendian aurkitutako
txanpon erromatarra.

Moneda romana
hallada en el monte Jaizkibel.



Baskoien katilua eta arrantzako sarearen kontrapisua,
Higer lurmuturreko ainguratokikoa.

Cuenco vascón y contrapeso de red de pescar,
procedentes del fondeadero del cabo de Higer.



SANTA ELENA NEKROPOLIA (IRUN).
ERROMATARREN ZERAMIKA ARRUNTEZ EGINDAKO ZENBAIT ERRAUTS-KUTXA. OP CIT.

NECRÓPOLIS DE SANTA ELENA (IRUN).
TIPOS VARIOS DE URNAS CINERARIAS EN CERÁMICA COMÚN ROMANA. OP. CIT.

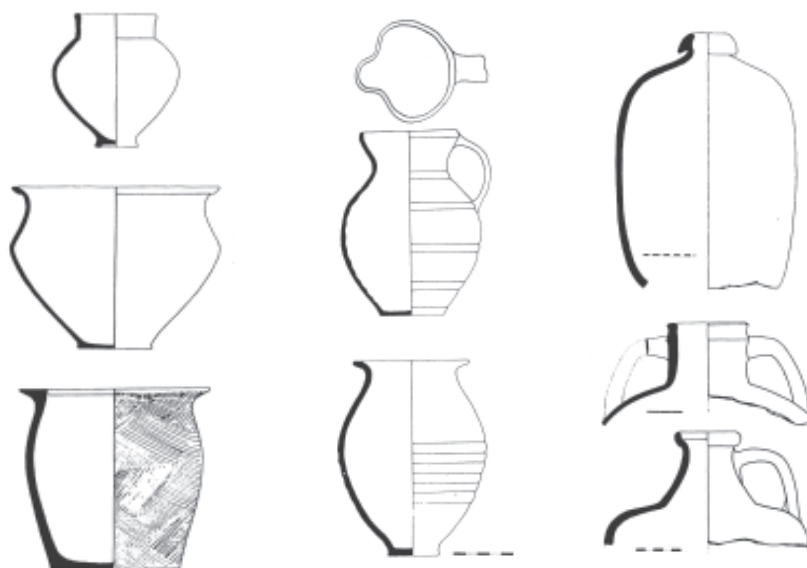


Santa Elena ermitan errauts-anforak eta -kutzak aurkitu ziren unean bertan, Irunen.

Ánfora y urnas de incineración en el momento de su descubrimiento en la Ermita de Santa Elena de Irun.

Asturiagan aurkitutako ontzia (Bidasoaren bokalean, Hondarribian).
Kalathos iberiar gisa sailkatua (M^a Anjeles Mezquirizen deskribapena). Op. cit.

Vasija encontrada en Asturiaga (desembocadura del Bidasoa; Hondarribia).
Descrito como kalathos Ibérico (de M^a. A. Mezquiriz). Op. Cit.



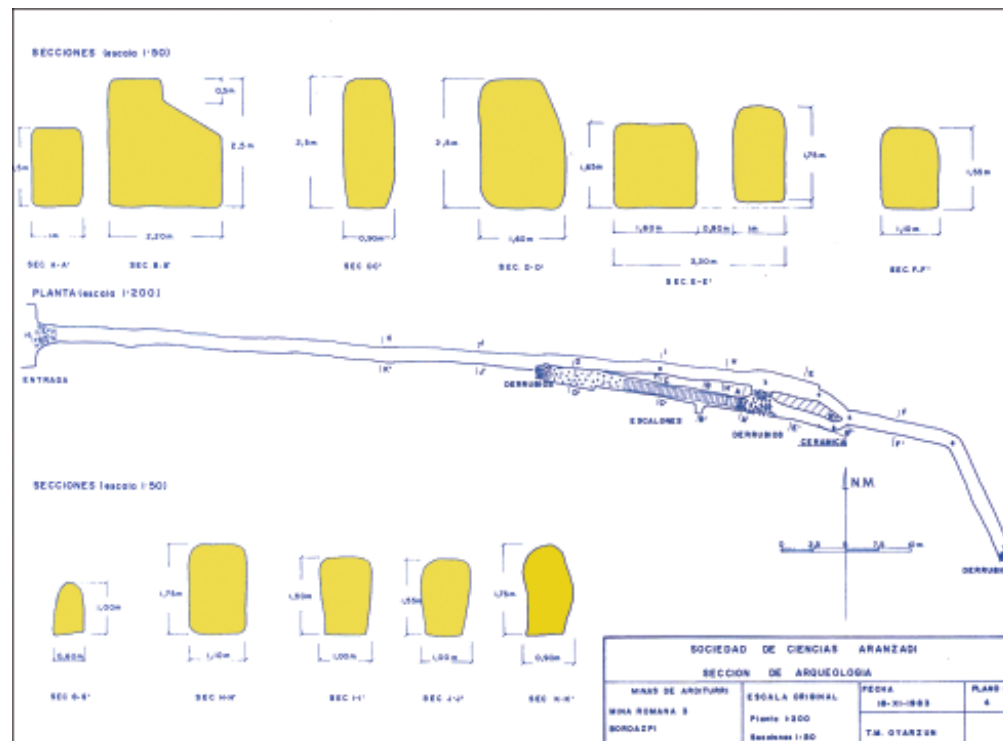
Asturiagako ainguratokiko ontzi erromatar handiak (Hondarribia) K. o. I. mendekoa (M^a. A. Mezquirizen lana, «Guipuzcoa en la Edad Antigua» Protohistoria y romanización. Ignacio Barandiarán. Caja Ahorros Provincial de Guipúzcoa Argit. Donostia 1976).

Grandes vasijas romanas del fondeadero de Asturiaga (Hondarribia) siglo I d. C. (de M^a. A. Mezquiriz en «Guipuzcoa en la Edad Antigua» Protohistoria y romanización de Ignacio Barandiarán. Edit. Caja Ahorros Provincial de Guipúzcoa. San Sebastián 1976).

ARDITURRIKO MEAK



Meatzarien pikotxa, Oiartzungo Arditurriko meategian aurkitu zena.
Picos de minero procedentes de las minas de Arditurri en Oiartzun.





Oiartzunen Arditurriko erromatarren 3 zk.ko mearen luzetarako ebaketa eta oinplanoa. Galeriaren hainbat puntutako ebaketa eta mailen xehetasuna oinplanoan eta ebaketan. Galeriaren argazkia B B' ebaketa baino apur bat lehenago egin da eta galeria eta mailak antzematen dira. (Plano hauek honako lan honetan argitaraturik daude: «Euskal Herriko meatzaritzaren garrantzia antzinatean» M. Mercedes Urteaga. Euskal Herriaren Historiaz I. Argitalpen Zerbitzua Euskal Herriko Unibertsitatea Argit. Marrazkiaren egilea Aranzadi Zientzi Elkarteko arkeologia saileko Txomin Urteaga da).

Sección longitudinal y planta de la mina romana 3 de Arditurri en Oiartzun. Secciones de la galería en diversos puntos y detalle de los escalones en planta y sección. La fotografía de la galería está tomada un poco antes de la sección B B' apreciándose la galería y los escalones. (Planos publicados en el trabajo «Euskal Herriko meatzaritzaren garrantzia antzinatean» M. Mercedes Urteaga. Euskal Herriaren Historiaz I. Edit. Argitarapen Zerbitzua Euskal Herriko Unibertsitatea. Dibujo realizado por Txomin Ugalde de la sección de arqueología de la Sociedad de Ciencias Aranzadi).



Aturriko monoxiloak tailatuak ditu zuakerrak, enborra hustean ontzian bertan egindakoak.
La monoxila del Adour presenta las cuadernas talladas en la misma pieza de la embarcación al ahuecar el tronco.

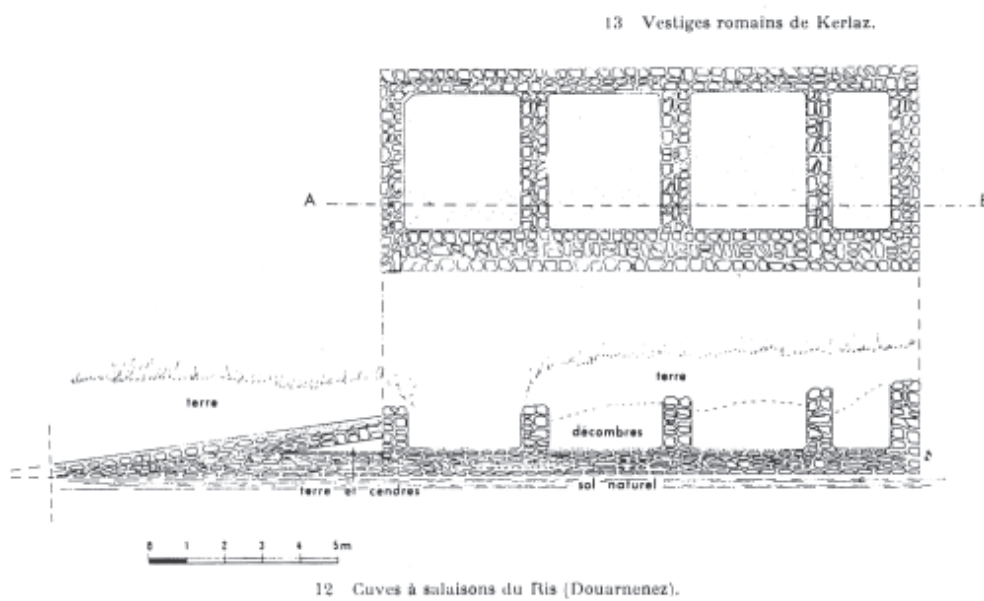
Jatorri desberdineko monoxilo-motak.
Antzinako piragua monoxilo desberdinak (ereduak «El Buque» B. Landström, Juventud Argit.)

Tipos de monoxilas de diversa procedencia.
Tipos de piraguas monoxilas antiguas según (B. Landström «El Buque» Edit. Juventud).





Arraina gazitzeko instalazioen krokisa (Ris Douarnenez). Erromatarren aztarnak Kerlaz-en.
 Croquis de las instalaciones para salazón de pescado de Ris (Douarnenez). Vestigios romanos de Kerlaz.





Jaizkibel, Higer lurmuturra eta Asturiaga ingurua.
Jaizkibel, el cabo Higer y el área de Asturiaga.





Aiako Harriaren gailurrak / Cumbres de Aiako Harria.



GEOGRAFÍA E HISTORIA EN EL ESPACIO MARÍTIMO VASCO

ALTA EDAD MEDIA (SIGLOS V-XII)

POR JUAN JOSÉ BIKANDI



Muchas veces, al analizar nuestro pasado, ignoramos el mar o no le damos la importancia que ha tenido. Por ello cabe preguntarse hasta qué punto ha actuado como factor aislante y hasta qué punto como comunicante.

¿Qué influencia ha tenido, no sólo en la costa, sino también en tierra adentro?

¿Cómo ha condicionado las actividades del hombre, su distribución del espacio y el poblamiento?

¿Ha vivido el vasco de cara, o de espaldas al mar?

A lo largo de las siguientes líneas vamos a ir por el camino trazado por estas interrogantes a través de un amplio período de tiempo, comprendido desde la presencia romana (siglo I a. C.) hasta finales de la Alta Edad Media (siglo XII). Analizaremos una cadena de acontecimientos que han tenido su influencia en el País:

- la herencia romana, basada en la explotación de riquezas, en los asentamientos costeros y en una amplia red de rutas marítimas y terrestres;
- los oscuros y aparentemente aletargados primeros siglos medievales, caracterizados por un desplazamiento de los asentamientos hacia el interior de las rías debido a la piratería;
- el florecimiento de finales del siglo XII, que supone una vuelta lenta pero irreversible a la costa, cimentada sobre unas bases nuevas: la fundación de Villas con Fuero poblacional y el auge de las actividades pesqueras y comerciales gracias al nivel de técnica naval alcanzado por estos años; técnica en la que la herencia normanda jugará un papel fundamental.

Antes de nada, debemos saber que las noticias que tenemos de este largo período de tiempo no son muchas; y de ellas, las que tienen alguna relación con el mar son menos aún. Debido al original enfoque del tema, se impone una relectura de los datos, algunos de ellos aparentemente insignificantes pero que al final nos van a deparar más de una sorpresa, como luego veremos.

Vamos a hacer un recorrido por los acontecimientos puntuales y por los fenómenos históricos de más largo desarrollo pero que tengan una significación marítima. Ello descubrirá delimitaciones que se han hecho de ese espacio, usos que de él han hecho los extraños al país, funciones que le han asignado los autóctonos, y significaciones que ha tenido en perspectiva histórica.

GEOGRAFIA ETA HISTORIA EUSKAL HERRIKO ITSAS EREMUAN

GOIZ ERDI AROA (V-XII. MENDEAK)

JUAN JOSE BIKANDI



Sarritan, gure iragana aztertzerakoan, itsasoa ez dugu kontuan hartzen edo izan duen baliorik ez diogu aitortzen. Horregatik egokia izan daiteke galdera: zenbateraino izan da isolatzaile eta zenbateraino komunikatzaile?

Kostaldean ez ezik, izan al du eraginik barrualdean?

Nola baldintzatu ditu gizakiaren ekintzak, espazioaren banaketa eta populatzea?

Itsasoari begira edo bizkar emanda bizi izan da euskalduna?

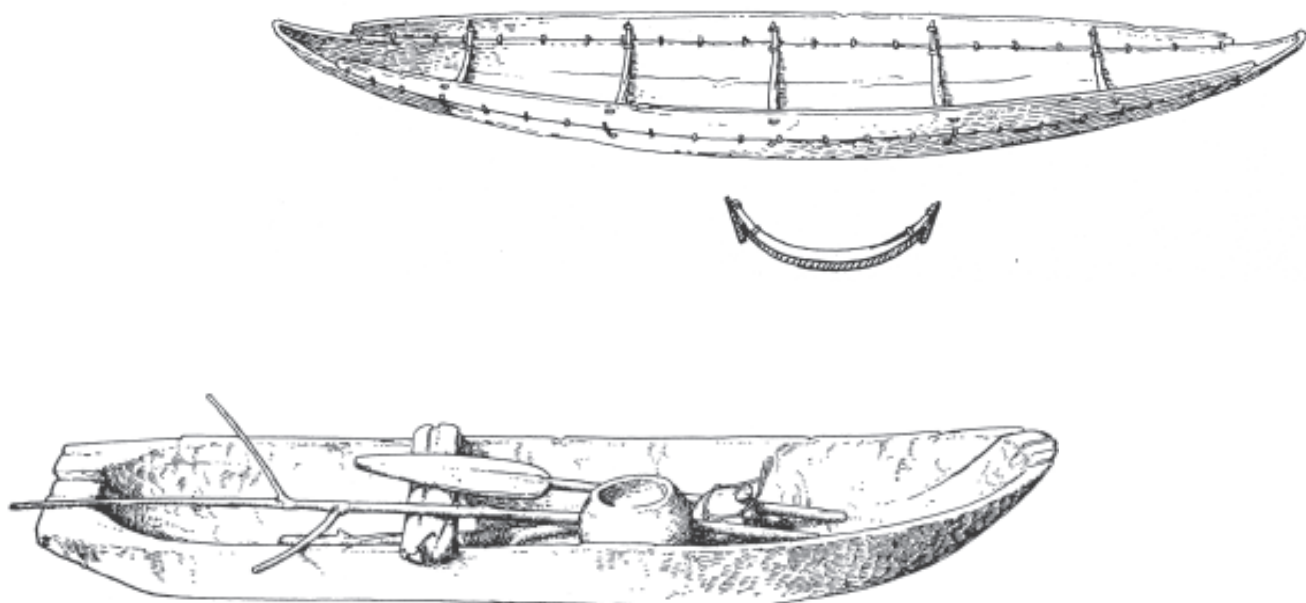
Galdera horien ildotik joango gara aro luzeetan zehar bidea eginez, hasi erromatarren garaitik (K. a. I. mendea) eta Goiz Erdi Aroa (XII. mendea) bitartean. Gure herrian eragina izan duen gertakizun-kate bat aztertuko dugu:

- erromatarren ondarea, aberastasunen ustiaketan, kostaldeko kokalekuetan eta itsasoko nahiz lehorreko bide-sare zabalean oinarriturikoa;
- Erdi Aroko lehen mende ilun eta itxuraz lozorroko haietan, itsaslapurretak zirela medio, kokalekuak itsasadarretatik barnealdera lekualdatu zirenekoa;
- XII. mendearen amaierako loraldia, berriro kostaldera itzultze geldia baina atzeraezina ekarri zuena, oinarri berrien gainean finkaturikoa: hiri-gutunen bidez hiribilduak fundatu ziren eta urte horietan ontzigitzan lortutako teknikei esker arrantza eta merkataritza jardueren gorakada; funtsezkoa izan zen normandiarren herentzia teknika horietan.

Ezer baino lehen, gauza bat jakin behar dugu, ez direla asko aldi luze horri buruzko aipamenak; eta horietatik, itsasoarekin zerikusia dutenak are gutxiago. Gaiak helduleku berezia baduela-eta, behar-beharrezkoa izango dugu datuak berriro irakurtzea, itxuraz batzuk hutsalak diruditen arren, ustekabeko bat baino gehiago emango baitigute, ikusiko dugun bezala.

Gertakari zehatzetan zehar ibiliko gara eta itsasoarekin zerikusiren bat duten garapen luzeagoko fenomeno historikoe-tan barrena. Horrek azalduko ditu esparru horretan egin diren mugaketak, bertako atzeritarrek nolako erabilera eman zioten, bertakoek zer funtzioa eman zioten, eta historiaren ikuspegitik izan zituzten esanahiak.





Piragua monoxiloa edo zuhaitz-enbor hustua.
La piragua monoxila o tronco de árbol ahuecado.



El siglo V se va a caracterizar, como hemos dicho, por la incursión de los pueblos bárbaros en el imperio, lo que en poco tiempo va a suponer el desmembramiento de sus partes y el final de éste como ente unitario.

El Occidente europeo en general y nuestra costa en particular va a vivir los siglos venideros sumido casi en el anonimato, tal es la escasez de noticias en todos los ámbitos. Pero tras una relectura de las mismas estamos en condiciones de saber cuáles son los acontecimientos que van a dominar en los ocho siglos de la Alta Edad Media.

EL CONTEXTO

La inseguridad costera

Con el desmembramiento del Imperio Romano, debido a factores internos y a la conocida incursión de los pueblos germánicos, la «pax» romana que reinaba en nuestras costas va a desaparecer y crecerá la piratería. La costa se volverá insegura y los asentamientos del litoral se irán abandonando; la población se replegará hacia el interior de las rías, fundando establecimientos que, sin perder contacto con el mar, estén más protegidos del peligro.

Esta actividad de rapiña será una de las características durante siglos, sobre todo a partir de la llegada de los normandos en el siglo IX.

Piratería. Los pueblos bárbaros

Las noticias que tenemos del siglo V nos hablan del paso de tribus germanas del Continente hacia la Península. Nuestra zona costera sería, qué duda cabe, testigo de estos pasos y quizá también objeto de sus hurtos y pillajes.

Estos pueblos, procedentes del centro de Europa, no eran marineros sino de tierra adentro. No obstante, a lo largo de su éxodo utilizarán naves en algunos momentos.

A este respecto, es posible que nuestro litoral fuese testigo, hacia el 408, del paso de un grupo de suevos que llegarían por mar a Galicia desde la Galia (1).

De los saqueos merece la pena destacar uno que vino por el mar: según nos relata Idacio (2) el año 456 los hérulos, navegando por el Este en 7 naves, devastaron la costa vándula:

«De Erulorum gente septem navibus in Lucensi Littore aliquanti advecti, viri ferme CCCC expediti superventu multitudinis congregatae duobuss tantum ex suo numero effugantur occisis: qui ad sedes proprias redeuntes, Cantabriorum et Varduliarum loca marítima crudelissime depaediti sunt».

Los asentamientos costeros comenzarían así a resentirse; la costa no ofrecía la seguridad de antes, por lo que la población se replegó hacia el interior de las rías.

V. mendean gertakari nagusia, lehen esan bezala, barbaroen etorrera izan zen, inperioan sartu ziren eta, luze baino lehen, inperioaren zatikatzea eta hark antolaturik zuen batasuna suntsitzea ekarri zuen.

Europa mendebalde, oro har, eta gure kostalde, bereziki, hortik aurrerako mendeetan anonimatu murgildurik bizi izan zen kasik, edozein alorretan dugun aipamen-eskasiak adierazten duenez.

Baina, gertakari horiek berriro irakurrita, prestaturik gaude Goiz Erdi Aroko zortzi mendeetan nagusi izango diren gertakarien berri jakiteko.

TESTUINGURUA

Segurtasun eza kostaldean

Herri germaniarraren sarrera ezaguna eta barruko beste faktoreak zirela medio, Erromatarren Inperioa zatikatzearekin, desagertu egin zen gure kostaldean erroturik zegoen erromatarren «pax» baketsua eta itsaslapurretak ugaritu. Arriskutsua bilakatu zen kostalde eta itsasertzeko kokalekuak bertan behera uzten hasi ziren; itsasadarretan gora, barrualdean bildu zen biztanleria, arriskuetatik babestuago egongo ziren kokalekuetan finkatuta, itsasoarekiko harremanik eten gabe.

Harrapari-jarduera hau izango da mendeetan zehar ezaugarri nagusia, batez ere IX. mendean normandiarrak iritsi zirenetik aurrera.

Itsaslapurreta. Herri barbaroak

V. mendetik gugana iritsitako aipamenek Kontinenteko leinu germaniarrak Penintsulan zehar igarotzeek hitz egiten digute. Zalantzarik ez, gure kostalde izango zen igarotze horiena ez ezik, agian baita lapurreta eta harrapaketen lekuko ere.

Europako erdialdetik etorri ziren herri horiek ez ziren mari-nelak, lehorrekoak baizik. Dena den, beren irteera luzeetan, itsasontziak erabiliko zituzten zenbait unetan.

Horri dagokionez, litekeena da gure itsasertza, 408 aldera Galiatik Galiziara itsasoz iritsi zen suebo talde baten lekuko izatea ere. (1)

Harrapaketari dagokionez, merezi du itsasotik iritsi zen bat azpimarratzea: Idazioren arabera (2), 456an, heruloek ekialdetik 7 ontzitan nabigatuz, barduliarren kostalde harpilatu zuten:

Hala, kostaldeko kokalekuak ahultzen hasi ziren; itsasertzak ez zuen lehengo segurtasunik, horregatik, itsasadarretan gorantz joan ziren biztanleak.

La presión árabe

El marco geopolítico en el que está encuadrado nuestro País también va a tener su influencia. La invasión árabe de la Península el 711, el Reino Astur como vecino al Oeste y el Reino Franco al Norte van a crear unas tensiones políticas cuyas consecuencias más evidentes serán las expediciones militares, entre las que hacemos referencia de una marina.

Peregrinación a Santiago

Por otro lado, siguiendo una tradición de profundas raíces, con el supuesto descubrimiento de la tumba de Santiago en Galicia se va a originar un foco de peregrinación que va a atraer mucha gente de Europa; la llegada de los peregrinos va a facilitar la introducción de nuevas ideas, estilos arquitectónicos (románico) y artísticos, se va a originar riqueza por las rutas, se fundarán villas ..., aunque también llegarán piratas —normandos y árabes— y enfermedades, como la lepra, etc.

En algunos momentos y obligados por las circunstancias del momento, deberán caminar por las difíciles rutas costeras, aunque los más pudientes también podrán hacerlo en naves, acogiéndose a puerto cuando lo creyesen oportuno.

Fundación de villas costeras

Por fin, a finales de este período y tras el paulatino debilitamiento de la piratería, la construcción de defensas militares en la costa irán creando un ámbito geográfico más seguro, que facilitará una vuelta ya irreversible al poblamiento costero, pero ahora sobre unas bases nuevas: las villas costeras, amuralladas y bien defendidas, donde la pesca y el comercio serán las actividades fundamentales.

El recurso de la ballena y el cabotaje

No obstante, a pesar de lo traumático de los saqueos, el mar continuaba siendo un medio comunicante más que aislante. Y esto sólo era posible gracias al nivel técnico alcanzado en la navegación y construcción naval.

La caza de la ballena también tendrá su importancia. Aunque la primera referencia sobre este cetáceo data del siglo VII, su captura no quedará confirmada hasta el XI. No obstante, está comprobada la existencia de un tráfico muy antiguo con el saín o aceite de ballena.

Quizás debido a este alto nivel técnico nuestros arrantzales se dedicaban ya para el siglo VII a la caza de la ballena. En efecto, ha llegado hasta nuestros días una especie de factura del año 670, en el que se justifica un envío de 40 moyos (unas 10 toneladas) de aceite de ballena hecho por vascos a la Abadía de Jimiégés (3), sita a orillas del Sena, entre Roma y el Havre.

Este recibo, en opinión de Joseph Garat (4), por la importancia del pedido y la lejanía de la Abadía, demuestra la existencia de un comercio fijo y asentado en la fama ballenera de los vascos; fama que no puede mantenerse sobre la base del aprovechamiento de las ballenas varadas en la costa, ni aun sobre la captura de presas ocasionales. Hasta aquí la opinión de Garat.

Arabiarren presioa

Une horretan gure herriaren egoera soziopolitikoak ere izan zuen eragina. Tentsio politik oak sortu zizkioten, 711an Penintsulan barrena sartu ziren arabiarren inbasioek, mendebaldetik Astur erresuma auzoa izateak eta iparraldetik Frankoen erresumak, eta horien ondorioz bistakoena militarren espedizioak izan ziren, besteak beste, aipatuko dugun itsas armada batena.

Erromesaldia Donejakuera

Bestalde, sustrai sakoneko tradizio bati jarraituz, Santiagoren hilobia aurkitu omen zela-eta, Europatik aldraka etorri zen jendearen erromes-gune bilakatu zen Galizia; erromesekin batera erraza izan zen beste ideia, arkitektura-estilo (erromanikoa) eta arte berriak sartzea; bideetan zehar aberastasuna sortu ziren, hiribilduak fundatu ziren... baina, baita piratak —normandiarak eta arabiarak— eta gaixotasunak ere iritsi ziren, legenarra eta antzekoak.

Zenbait alditan, oinez ibili beharko zuten unean uneko egoerak behartuta kostaldeko bide zailetatik, nahiz eta boteretsuenak itsasontziz ere ibil zitezkeen, bidezko zela uste zutenean portuetara erretiratu.

Kostaldeko hiribilduen fundazioa

Azkenik, aldi horren amaieran, eta itsaslapurreta pixkanaka ahulduz joan zen heinean, kostaldeko defentsa militarren eraikuntzek esparru geografiko seguruko bat sortu eta kostaldean populatze atzeraezin bat sustatu zuten, baina oraingoan oinarri berrien gainean: kostaldeko hiribildu harresidunak, defentsa onekoak, jarduera nagusia arrantza eta merkataritza zutenak.

Bi baliabide: balea eta kabotajea

Alabaina, harrapaketak traumatikoak baziren ere, itsasoa komunikazio-baliabide zen, isolamendu baino gehiago. Nabigazioan eta ontzigintzan iritsitako maila teknikoari esker zen posible hori.

Balea-harrapaketak ere garrantzia izan zuen. Zetazeo horri buruzko lehen erreferentziak VII. mendeko data baldin badu ere, harrapaketa ez zen egiazaturik gelditu XI. mendera arte. Dena den, balearen gantz- edo olio-salerosketa antzinatik egiten zen jarduera zela frogaturik dago.

Maila tekniko altu horri esker agian, gure arrantzaleak VII. menderako aritzen ziren balearen arrantzan. Halaxe da, gugganaino iritsi den 670eko faktura moduko batek adierazten duenez, arrantzale euskaldunek egindako 40 moyo (10 tona, gutxi gorabehera) balea-olio bidali ziren Sena ibaiaren ondoan, Erroma eta Habre artean zegoen Jumieges abadiara (3). Errezibo hori, Joseph Garat-en iritzi (4), eskaeraren kopurua-gatik eta abadiaren urruntasunagatik, merkataritza finko eta kokatu bat izan zela euskaldunek balearen arrantzan zuten sonak erakusten du; kostan lehorreratutako baleak aprobetxatuz edo, are gehiago, noizean behin harrapatutakoekin soilik ezin baitzitezkeen sonarik mantendu. Honerainokoa da Garat-en iritzia.

El medio de transporte no está especificado en el documento, pero cabe pensar que el mismo se realizaría seguramente por mar. Si tal carga fue llevada de una vez y en una sola nave, los astilleros vascos serían capaces de construir embarcaciones suficientes para acarrear hasta 10 toneladas, lo que ya es considerable para la época.

Rutas comerciales de cabotaje

Durante los siglos primeros de la Edad Media hay algunas referencias al comercio marítimo entre las costas de Galicia y las de Francia. Estas noticias parecen reflejar la existencia de una navegación de cabotaje de la que los puntos de apoyo serían una serie de puertos intermedios. Gregorio de Tours alude al comercio existente entre las Galias y Galicia, por mar, en tiempos del rey godo Leovigildo (569?-586 d. C.). (5)

Como podemos comprobar, bajo la inseguridad de la piratería, sigue manteniéndose la herencia romana de la construcción naval, navegación y rutas marítimas.

Las noticias legendarias

En la costa peninsular, la escasez de noticias se ve interrumpida en el siglo VIII por un acontecimiento otra vez relacionado con la piratería. En noticia de Iturriza, dice la leyenda que Froom, Prestamero Mayor de Bizkaia, acompañado de su hijo Fortun Fruiz y de sus parciales, rechazó a una crecida banda de corsarios que desembarcaron entre peñascos en Santurce, alcanzando sobre ellos una gran victoria (6). Sin entrar a considerar la veracidad de los nombres ni el momento de la acción, la leyenda nos delata que continuaba la práctica de la piratería, que es lo que debemos considerar.

En relación con el mencionado Froom y con el origen de los Señores de Bizkaia según el *Livro dos Linhagens*, escrito por el conde portugués don Pedro de Barcelos entre 1323 y 1344, ese origen se sitúa en la persona de Froom, hermano del rey de Inglaterra, y de su hijo, quienes, expulsados de este reino por el monarca, llegaron a las costas vizcaínas, a tiempo de ofrecer sus servicios y el prestigio de su sangre real, condición imprescindible para encabezar la rebeldía de los vizcaínos contra un conde asturiano don Moninho que exigirá de ellos determinado impuesto en especies ganaderas (un caballo, un buey y una vaca). Esta empresa se situará entre 860 y 870 (7).

La narración del origen de los Señores de Bizkaia expuesta por Lope García de Salazar un siglo más tarde, en su Crónica de Vizcaya de 1454, y retomada por él mismo en sus *Bienandanzas e Fortunas* contiene, en su semejanza con la del noble portugués del siglo XIV, elementos suficientes para sospechar que una fuente común ilustró a ambos cronistas (Don Pedro, en su exilio en Castilla, trabó amistad con Don Juan Núñez de Lara, Señor de Bizkaia). Las diferencias en García de Salazar son: 1. Zuria es nieto del rey de Escocia, Froom es hermano del rey de Inglaterra. 2. Se enfrenta al hijo del rey de León y no a un conde asturiano. En confirmación de lo dicho, Caro Baroja afirma al respecto que según Lope García de Salazar, Jaun Zuria tenía ascendencia escocesa. Sin una gran tradición marinera no se puede explicar que a fines de la Edad Media pudiera

Ez da zehazten dokumentuan zein izan zen garraio-bidea, baina pentsa daiteke itsasoz egin zela beharbada. Hamar tonako zama hori behingoan eraman bazen eta ontzi bakar batean, ontzigile euskaldunak gai izan ziren hartarainoko zama garraia zezaketen ontziak egiteko, eta hori gogoangarria da garai hartarako.

Kabotaje-bidaia komertzialak

Erdi Aroko lehen mendeetan badira Galiziako eta Frantziako kostaldeen arteko itsas merkataritzaren zenbait erreferentzia. Badirudi aipamen horiek kabotaje-nabigazio baten isla izan nahi dutela, eta horien euste-puntu, tarteko hainbat portu. Gregorio Tours-ekoak, Leovigildo (K. o. 567tik 586ra errege) godoaren garaian, itsasoz Galiako eta Galiziarren artean egiten zen merkataritza aipatzen du. (5)

Frogatu daitekeen bezala, itsaslapurreten ondorioz segurtasunik ez bazen ere, eutsi egiten zitzaion erromatarren ondareari: ontzigitzan, nabigazioan eta itsasbideetan.

Elezaharretako aipamenak

Penintsulako kostaldean, berriro ere itsaslapurretekin zerikusi zuen gertakari batek eten zuen VIII. mendean albiste-urritasun hura. Iturrizaren arabera, elezaharrak dio Froom Bizkaiko Prestamero Nagusiak, bere seme Fortun Fruiz eta bere aldekoak lagun hartuta, Santurtziko haitz tartetan lehorreratu zen kortsario multzo handi baten kontra egin eta garaipen izugarri bat lortu zutela. (6) Izenak eta ekintzaren garaia egiazkoak ote diren aztertzen hasi gabe, elezaharrak agerian jartzen du itsaslapurretak praktikan jarraitzen zuela, eta horixe da kontuan hartu behar duguna.

Aipatu Froom horren eta Bizkaino Jaunen jatorriari dagokionez, Pedro Barcelos Portugaleko kondeak 1323 eta 1344 bitartean idatzitako *Livro dos Linhagens*-en arabera, jatorri hori Ingalaterrako erregearen anaia Froom-en eta bere semearengan kokatzen da. Aita-seme horiek erresumatik bota egin zituen erregeak eta Bizkaiko kostaldera iritsi ziren, beren zerbitzuak eta errege-odolaren izen ona eskaintzera, eta garaiz iritsi ere, ezinbesteko baldintza baitzen altxamenduan buru izateko, hain zuzen ere, halako zerga bat abere-espezietan (zaldi bat, idi bat eta behi bat) eskatzen zien Moninho izeneko konde asturiar baten kontra altxatzeko. Enpresa hori 860 eta 870 bitartean kokatzen da. (7)

Mende bat beranduago, Bizkaino Jaunen jatorriaz Lope Gartztea Salazarrek 1454ko bere *Cronicas de Vizcaya* lanean, eta gerora bere *Bienandanzas e Fortunas* obran berriro bildutako kontakizunean baditu XIV. mendeko noble portugaldarraren antzeko nahikoa gauza, uste izateko iturri berak ilustratu zituela bi kronikariak (Don Pedro, Gaztelan atzerri-ratua, Don Joan Nuñez Lara Bizkaiko Jaunaren adiskide egin zen). Hauek dira desberdintasunak: bat, Zuria Eskoziako erregearen biloba zen, Froom Ingalaterrako erregearen anaia. Bi, Leongo erregearen semeari aurre egin zion eta ez konde asturiar bati.

Esandakoa berretsiz, horri dagokionez, Caro Barojak ziurtatu egiten du Jaun Zuria jatorriz eskoziarra zela, Lope Gartztea Salazarren arabera. Itsas gaietan tradizio handia izan ezean, ezin esplikatu daiteke Erdi Aroaren bukaeran gauza ziur gisa onar zitekeenik Bizkaiko lehen Jauna, Jaun Zuria,

darse como cosa cierta que el primer Señor de Bizkaia, Jaun Zuria, era un nieto de cierto rey de Escocia, hijo de mujer soltera y desterrada a causa de ello por su padre. (8)

Circunstancias geopolíticas

Durante el siglo VIII y posteriores nuestra costa se va a ver directamente influida por su entorno geopolítico. En este sentido debemos tener en cuenta

- la presencia de los musulmanes en la Península desde el 711 y en Vasconia desde el 714,
- la existencia de un incipiente reino godó-astur al Oeste
- la existencia del Reino Franco al Norte de Aquitania, donde destacará Carlomagno desde el 771.

Nuestro País, haciendo frontera con las fuerzas mencionadas, aparece en la Historia como dos Ducados, los de Vasconia y Aquitania, la mayor parte del tiempo agrupados bajo un solo Duque:

- Eudon el Grande (desde el 710),
- Hunaldo I (desde el 735)
- Waifre (desde el 744),
- Lupo II (desde el 768) y
- Lupo Sanzio I (desde el 778), aunque este último sólo lo fue de Vasconia desde que en el 768 Carlomagno arrollara Aquitania subyugándola a su reino.

Un acontecimiento olvidado

Intento de desembarco carolingio

En este siglo va a tener lugar un acontecimiento muy interesante relacionado con el mar; acontecimiento que nunca ha sido considerado de manera seria por la mayoría de los historiadores: un intento de desembarco de Carlomagno en nuestras costas, —anterior a Roncesvalles (778)— tal y como viene recogido en el Poema de Fernán González (9).

Este poema recoge la leyenda del héroe castellano Bernardo del Carpio, que no es sino la versión españolista de los sucesos de Roncesvalles, reacción patriótica frente a la exaltada tendencia pro-francesa del Cantar de Roldán. La leyenda mencionada ya había adquirido cuerpo a comienzos del siglo XIII y la recogen el canónigo y cronista Don Lucas de Tuy (?-1.249) (10) en su *Chronicon Mundi* (1236), así como el historiador y Arzobispo de Toledo Don Rodrigo Jiménez de Rada (1170-1247) (11) en su obra *De rebus hispaniae*.

En opinión de Banus y Aguirre, que es a quien debemos esta interpretación del texto, el monje de Arlanza que escribe el Poema de Fernán González (hacia 1250) menciona dos invasiones francas, como lo hace Don Lucas de Tuy; pero así como éste localiza ambas en Roncesvalles, el de Arlanza afirma, como luego veremos, que la primera fue intentada por mar, lo que nos indica que en esta parte del relato utilizaría una fuente distinta del cronicón del de Tuy: seguramente algún cantar de gesta, hoy perdido, en el que se narraba aquel intento de desembarco en el litoral guipuzcoano (12).

Eskoziako halako errege baten biloba izatea, emakume ez-kongabe baten semea eta bere aitak horregatik atzerriratu. (8)

Baldintza geopolitikoak

VIII. mendean eta ondorengoetan, ingurune geopolitikoak zuzenean eragin zion gure kostaldeari. Ildo horretatik, kontuan hartzekoak dira:

- Penintsulan musulmanen presentzia 711tik aurrera eta Baskonian, berriz, 714tik aurrera,
- mendebaldean erresuma godó-asturiar hasberri bat,
- Frankoen Erresuma Akitania iparraldean; 771tik aurrera han nabarmendu zen Carlomagno.

Gure herria Historian, aipatu indar horiekin muga eginez, bi dukerri —Baskonia eta Akitania— gisa azaltzen da, eta gehienetan duke baten mendean elkarturik:

- Eudon Handia (710etik aurrera),
- Hunaldo I.a (735etik aurrera),
- Waifre (744tik aurrera),
- Lupo II.a (768tik aurrera) eta
- Lupo Santzio I.a (778tik aurrera), nahiz eta hau Baskoniakoa baino ez zen izan, 768an Carlomagnok Akitania zapaldu eta bere erresumaren mendeko egin zuenetik.

Ahaztutako gertakari bat

Karolinjioak lehorreratzeko saiakeran

Mende horretan itsasoarekin zerikusia duen gertakari interesgarri bat gertatu zen; historialari gehienek inoiz seriozki kontuan hartu ez duten gertakaria: Carlomagno gure kostaldean lehorreratzeko saiatu zen, —Orreagako hartan (778) baino lehen— Fernán Gonzálezen olerkian jasota ikus daitekeenez. (9)

Olerki horrek Gaztelako Bernardo del Carpio heroiairen elezaharra jaso zuen, hau da, Orreagako gertakariaren bertsio españolista bat, Errolanen Kantorea goraiatzeko frantsek zuten joeraren aurrean emandako erantzun patriotikoa. Aipatu elezaharra gorpuztua zegoen XIII. mendearen hasierarako, eta Don Juan Lucas de Tuy (¿-1249) kalonje eta kronikagileak (10) *Chronicon Mundi* (1236) lanean jaso zuen eta Don Rodrigo Jiménez de Rada (11) Toledoko historialari eta artzapezpikuak (1170-1247), berriz, bere *De rebus hispaniae* lanean.

Testu honen interpretazioa egin zuen Banus Agirreren iritziz, Arlanzako monjeak, Fernán Gonzálezen Olerkia (1250. aldera) idatzi zuenak, frankoen bi inbasio aipatzen ditu, Don Lucas de Tuy-k bezalaxe; baina, honek biak Orreagan jartzeko dituen bezala, Arlanzakoak dio, gerora ikusiko dugun bezala, lehena itsasotik egiten saiatu zirela, non garbi azaltzen den kontakizunaren zati horretan Tuy-ren *Chronicon* hark ez bezalako iturri bat erabili zuela: ziur asko gaur egun galdua den gesta kantaren bat izango zen, Gipuzkoako kostaldean lehorreratzeko saiatu zireneko kontakizunaren duen kanta. (12)

Dejemos que sea el poema quien nos relate el suceso:

Konta diezagula olerkiak berak gertakaria:

- 132 *Sopo Bernald del Carpyo que franceses passavan, que a Fuente Rrabya todos y arrybauan, por conqueryr Espanna segunt que ellos cuydavan, que ge la conqueryran mas non lo byen asmavan.*
- 133 *Ovo grandes poderes Bernaldo dayuntar, e dessi enbyo los al puerto de la mar; ovo todas sus gentes el rrey casto a dar, non dexo a ese puerto al rrey Carlos (ribar).*
- 134 *Mato y de franceses rreyes e potestades, com diz la escrytura syete fueron, sepades, muchos morieron y esto byen lo creades, que nunca mas tomaron a las sus vezindades.*
- 135 *Tovo se por mal trecho Carlos essa vegada, quand vyo que por y le tollio la entrada, movyos con assaz gentes e toda su mesnada, al puerto de Marsylla fizo luego tomada.*
- 136 *Quando fueron al puerto (los) franceses llegados, rrendieron a Dios grracias que los avya guiados, folgaron e dormieron que eran muy cansados, sy essora tornaran fueran byen venturados.*
- 137 *Ovyeron su acuerdo de passar a Espanna, o non (se) les fynquasse (nin) torre nin cabanna; fueron los poderes todos luego con toda su mesnada, al puerto de Gitarea fyzieron luego tomada.*
- 138 *Los poderes de Frrancia, todos (muy) byen guarnidos, por los (puertos) de Aspa fueron luego trocicos.*

Antes de comentar el texto, digamos que.

- bajo el nombre de Bernald del Carpyo se escondería el mencionado Lupo Sanzio I;
- el puerto de Marsylla de la estrofa 135 no correspondería al de la Marsella mediterránea, sino a la actual Marsilly, sita a 8 km al Norte de La Rochelle al socaire de la isla de Ré;
- el puerto de Gitarea, de la estrofa 137, correspondería a la actual Getaria y la identificación que el monje realiza entre Getaria y los puertos de Aspa (de montaña) se debería, siempre en opinión de Banus, a la confusión que aquel hombre de tierra adentro realizó entre las dos acepciones de la palabra «puerto»: lugar de paso en una montaña y lugar abrigado en la costa (13).

Una lápida de memoria

Este intento de desembarco, con el claro objetivo de remontar el Bidasoa y pasar al Sur hasta Pamplona siguiendo la antigua vía Tarraco-Pompaelo-Oeasso, quedaría confirmada en la lápida del humilladero de la Piedad en Pasai Donibane, alusiva a unos pasaitarras que estuvieron presentes en la batalla de Roncesvalles:

«En acción de gracias por la Victoria obtenida y cumpliendo el voto hecho a Dios a Santa María siempre Virgen por sí y sus compañeros de Pasajes, vencedores, en la era 814, cuando fuimos a Orierrriaga y al monte Pirineos, ahora llamado de Roncesvalles a luchar contra el ejército de Carlo Magno, rey de los francos, con nuestro pueblo de Vasconia. Joanes de Ubila me hizo». (14)

La actual lápida, reconstruida en 1580 por Joanes de Esquioz y Ubilla, sustituiría y falsearía una anterior que recordaría ese intento de invasión naval; no obstante, en palabras de Banus, «por fortuna, de aquel (texto) algo ha quedado intacto, y es cosa muy importante: la mención de la fecha “era octingentésima décima quarta”, en la era 814, esto es, el año 776. Lo que nos permite situar el suceso dos años antes de la famosa batalla de Roncesvalles» (15).

Testuaren azalpenak hasi aurretik, esan dezagun:

- Bernald del Carpyo izenaren azpian Lupo Santzio I.a ezkutatuko zela;
- 135. ahapaldiko Marsylla portua ez zela Mediterraneoko Marseillari dagokiona, gaur egun Arroxelatik iparraldera, 8 km-tara, Re uhartearen babesean dagoen Marsilly-i dagokiona baizik;
- 137. ahapaldiko Gitarea-ko portua, gaur egungo Getariari dagokiona izango litzateke eta, Banus-en ustez, monjeak Getaria eta Aspako portuak (mendateak) identifikatzearekin egiten duena ez da lehorreko gizon hark gaztelaniazko *portu* hitzaren bi esanahiak nahastea besterik: mendatea, mendien arteko pasabidea baita, eta portua, kostako babeslekua. (13)

Oroitarría

Lehorreratzeko saiakera hura Pasai Donibaneko santutxo edo guruztokian dagoen oroitarríak egiaztatuko luke, alegia, Bidasoako uretan gora, hegoaldera jo eta antzinako bidea Tarraco-Pompaelo-Oeasso jarraituz, Iruñeraino iristea beste xederik izan ez zuena. Honela dio Orreagako guduan izan ziren pasaiatarren aipamenak:

Egungo oroitarríak, 1580an Joanes Esquioz Ubillak eraikitakoak, aurreko beste oroitarrí bat ordezkatu eta faltzutuko luke, hots, itsasotiko eraso-saiakera hura oroitazten zuena; dena den, Banusen hitzetan, «zorionez, hartatik (testua) zerbait gelditu da ukitu gabe, eta oso da balioa: dataren aipamena, hain zuzen ere, «era octingentésima décima quarta» 814. aroa zen, 776. urtea alegia. Horri esker, gertakari hura Orreagako gudu sonatua baino bi urte lehenago koka dezakegu». (15)

Una segunda expedición

Siguiendo el poema, se nos dice que una vez repuestas las fuerzas «al puerto de Gitarea fyzieron luego tornada», lo que nos delata una segunda expedición marítima, esta vez coronada por el éxito en Getaria. Así como la primera expedición pudo dejar su recuerdo entre los pasaitarras, reflejada después en una lápida conmemorativa, también esta segunda lo pudo hacer entre los vecinos de Getaria, como podría quedar reflejado en la Carta Puebla de Cestona (1383) cuando sus moradores afirman:

«é otrosí que estaban en frontera de Navarra y de la Gascuña, y que si acaeciese tiempo de guerra en aquella comarca que se non podrían defender» (16).

En este párrafo es curioso observar que Zestoa la consideran en la frontera con Gascuña; pero no es extraño, ya que, en caso de guerra, la vecindad era manifiesta a través del mar y el puerto de Getaria, como ya quedara demostrado desde el siglo VIII.

La tumba de Santiago

Por otro lado, conviene tener en cuenta que la relación de los reyes astures con el Reino Franco fue una constante a lo largo del siglo, lo que nos demuestra la vecindad que se mantenía por el litoral. Estas relaciones, además, se harán más maduras y duraderas cuando a fines del siglo VIII y comienzos del IX, reinando Alfonso II en Asturias y Carlomagno en Francia, se extiende la noticia del descubrimiento de la tumba de Santiago allá por los confines de la Tierra, en el *Finisterrae*, donde comenzaba el *Mare Tenebrosum*. La repercusión que tendrá este suceso para nuestra costa va a ser muy importante en los siglos venideros, como ya lo veremos más adelante.

Los acontecimientos del siglo IX van a estar en gran parte determinados por el mar y un pueblo que, a través de él, va a llegar a nuestras costas: los normandos.

Bigarren espedizioa

Olerkiarekin jarraituta, azalpena ematen zaigu: indarberritu zirenean «*al puerto de Gitarea fyzieron luego tornada*», itsasoko bigarren espedizio bat egin zela salatuz eta, oraingoan, Getariara onik iristea lortu zutela adieraziz. Lehen espedizioak pasaitarren artean oroitzapena utzi zuen bezala, gerora oroitarri batean islatu zuten oroitzapena alegia, bigarren honek ere halaxe utzi zuen getariarren artean, Zestoako Hiri-gutunean (1383) adierazita gelditu zen bezala; biztanleek honako hau zioten:

Bitxia da paragrafo horretan Zestoa mugakide gisa azaltzea

Gaskoniarekin; baina ez da harrizkoa, izan ere, gerrarik baldin bazen, agerikoa da itsasoz eta Getariako portuan zehar zirela auzoak, VIII. mendetik nahikoa frogaturik gelditu zen bezala.

Santiagoren hilobia

Bestalde, kontuan hartu behar da errege asturiarrek Frankoen Erresumarekin izandako harremanak etengabeak izan zirela mendean zehar, eta horrek frogatzen du itsasertzetik eusten zitzaiola auzotasun horri. Gainera, harreman horiek are helduagoak eta iraunkoragoak bihurtu ziren VIII. mendearen azkenean eta IX.aren hasieran, Alfontso II.a Asturiasko errege eta Karlomagno Frantziako errege zirelarik, Lurraren muturreko alde haietan, *Finisterrae*-n, *Mare Tenebrosum* hasten zen lekuan, Santiagoren hilobia azaldu zeneko albistea zabaldu zenean. Gertakari horren oihartzuna oso baliosoa izan zen hurrengo mendeetan gure kostaldearentzat, aurrerago ikusiko dugun bezala.

Itsasoak erabaki zituen, hein handi batean, IX. mendeko gertakariak, itsasoak eta haren bidez gure kostaldera iritsi zen herriak: normandiarrek.



LOS NORMANDOS

Antes de las primeras noticias de su presencia, durante el siglo IX naves sarracenas de gran tamaño llegaban hasta la isla de Yeu abasteciendo de aceite al monasterio de Moir-montier. Sin embargo, este comercio quedará anulado con la llegada de los normandos.

La presencia de estos hombres en nuestro litoral data de hacia el año 844, en que se asentaron en la desembocadura del Adour, tras haberse apoderado de Bayona. Tomando este asentamiento como base de operaciones realizan incursiones por la costa cantábrica durante más de 100 años, lo que tendrá una repercusión enorme en la misma.

Efectos de la presencia normanda

¿Qué podemos decir de los normandos? ¿Fueron tan devastadores como se dice? ¿Qué herencia dejaron en nuestra costa?

Los habitantes de Escandinavia, que se llamaban a sí mismos vikingos, comenzaron a realizar expediciones marítimas a finales del siglo VIII en dos direcciones:

- hacia el Oeste —se cree que llegaron a través de Islandia (fines del siglo IX) y Groenlandia (981-985) a la actual Nueva Escocia o Vinlandia (principios del siglo XI)—
- hacia el Sur; estos últimos fueron llamados normandos (hombres del Norte).

Aunque se debatan las causas del éxodo —agravación de las condiciones climáticas, exceso de población, etc.— se coincide a la hora de señalar que estas expediciones fueron posibles gracias a su avanzada tecnología de navegación y construcción naval.

Navegantes de mar y ríos

Sabían orientarse con los astros y podían cruzar los mares; sus barcos, los «snekkjur», «drakkar» y «knörr» transportaban de 40 a 100 hombres, no estaban cubiertos, compaginaban la vela con el remo y su débil calado —unos 90 cm bastaban para navegar— les permitía ser utilizados en los ríos.

NORMANDIARRAK

Normandiarren berriak baino lehen iristen ziren sarrazenoek, IX mendean Yeu uharteraino tamaina handiko ontziekin Noirmoutier-eko monasterioa olio hornitzera heltzen zirenekoak. Alabaina, merkataritza hori ezerezturik gelditu zen normandiarrek iritsi zirenean.

Gizon normandiar horiek gure kostaldera, 844 aldera iritsi, eta Aturriren bokalean kokatu ziren, Baionaz jabetu ondoren. Kokaleku hori operazio-base moduan hartuta, 100 urte baino gehiagotan kostalde kantauriarrean zehar ibili ziren sartu-irtenak eginez, eta haien eragina handia izan zen.

Normandiarren presentziaren ondorioak

Zer esan dezakegu normandiarrez? Esan ohi den bezain suntsitzaileak al ziren? Zer ondare utzi zuten gure kostaldean? VIII. mendearen azken aldera Eskandinaviako biztanleak, euren buruari bikingo deitzen ziotenak, itsas espedizioak egiten hasi ziren bi norabideetan:

- mendebaldera —antza denez, Islandiatik (IX. mendearen bukaeran) eta Groenlandiatik (981-985) etorriak ziren gaurko Eskoziara edo Vinlandiara (XI. mendearen hasieran)—
- hegoaldera; azken horiei normandiarrek deitzen zitzairen (iparreko gizonak).

Irteera haren arrazoiak eztabaidagai badira ere —baldintza klimatiko txarrak, populazio handiegia, etab.— denak ados jartzen dira, espedizioak egin bazituzten, nabigazioan eta ontzigitzan zuten teknologia aurreratuari esker izan zela onartzerakoan.

Nabigatzaileak itsaso eta ibaietan

Argizagiak zituzten gidari eta bazekiten itsasoak zeharkatzen; beren ontziek «snekkjur», «drakkar» eta «knörr» haiek 40tik 100era gizon eraman zitzaizketen; estali gabeak ziren, eta arraunak eta belak uztartuz erabiltzen zituzten, eta zingo edo kalatu txikia zuten —90 cm aski ziren nabigatzeko— ibaietan ere erabilgarriak ziren.

En un comienzo, los normandos buscaban las costas abundantes en pesca y tierras desiertas para colonizar; más tarde comenzaron a traficar con los países cristianos y musulmanes. También se dedicaron a saquear ciudades y regiones enteras.

Colonización y comercio

Quizás sea esta última actividad la más conocida, pero deberíamos resaltar las otras dos, la colonizadora y la comercial, para comprender en toda su amplitud la herencia que van a dejar a su paso por nuestro País.

De su papel comercial a nivel europeo, sabemos que en los siglos VIII-XI, cuando el Mediterráneo estaba infestado de piratas musulmanes, los hombres del Norte sirvieron de intermediarios entre Oriente y Occidente; vendieron a Bizancio y Turkestán pieles y armas, y a Inglaterra y Francia sedas y especias. Salían de los puertos suecos y daneses y desembarcaban en las colonias fundadas en la costa del Báltico; después ganaban el Mar Negro, o el Caspio, por los ríos.

En efecto, debido al poco calado y a la ligereza de las embarcaciones, se desenvolvían perfectamente por los ríos. En caso de encontrarse con rápidos y saltos de aguas, los bordeaban por las orillas arrastrando las naves, o bien haciéndolas rodar sobre troncos.

En las expediciones militares, tomaban como base las desembocaduras de los ríos y durante las primaveras alcanzaban las tierras del interior y las saqueaban; en estos casos, transportaban los caballos en barcos.

Andanzas normandas en nuestro País

Pero centrándonos en el marco geográfico más próximo a nuestra costa, ¿qué noticias tenemos de las andanzas normandas? Sabemos que desde el asentamiento del Adour, en Bayona, realizaron incursiones hacia muy el interior del País; pero quizás la más sonada sea la de mediados del siglo IX cuando se presentaron a las puertas de Pamplona...

En efecto, en aquellas fechas regía la ciudad García Iñiguez, quien en el año 851 había sucedido a su padre. Como apunta Sánchez Albornoz (17), los normandos, seguramente atraídos por las riquezas que encerraría la ciudad, se internarían por alguna de las rías cantábricas —quizás sea el Bidasoa quien más probabilidades tenga— para presentarse en Pamplona, donde plantaron batalla, consiguiendo capturar a García Iñiguez por cuya liberación obtuvieron un alto rescate.

La piratería y el pillaje practicados en siglos anteriores quedaron a todas luces pequeños ante la actividad normanda. Debido a ello, la costa se mantuvo casi deshabitada y los asentamientos refugiados en el interior de las rías, condenados a esta situación de repliegamiento geográfico.

Para el siglo IX, algunos cartularios como el de Lescar dirán que «los normandos habrán destruido todas las ciudades de Gascuña y menciona, entre ellas, a Dax, Lescar, Oloron, Bazas y Lapurdum, es decir, Bayona. (18)

A lo largo del siglo X continúa la presencia normanda, aunque ya habría que realizar algunas anotaciones. Así, los llegados a mediados del siglo IX a Bayona se habían ido

Normandiarrek, hasieran, arrantza ugari zegoen kostaldeak eta lurralde hutsak bilatzen zituzten kolonizatzeke. Beranduago hasi ziren kristau-herrialdeekin eta musulmanekin tratuari. Hiriak nahiz eskualde osoak zeharkatzen zituzten lapurretan.

Kolonizazioa eta merkataritza

Azken jarduera hori izango da beharbada ezagunena, baina beste biak azpimarratu beharko genituzke, kolonizazioa eta merkataritza alegia, gure herriari zer ondare utzi zioten hobeto ulertzeko.

Europa mailan merkataritzan izan zuten egitekoaz, jakin badakigu iparreko gizon haiek bitarteko izan zirela Ekialde eta Mendebaldearen artean, VIII-XI. mendeetan Mediterraneoan itsaslapur musulmanez josia zegoen garaian; Bizantziari eta Turkestani larruak eta armak saldu zizkioten, Ingalaterrari eta Frantziari zetak eta espezieak. Portu suediar eta daniarretatik irten eta Baltikoko kostaldean eraikitako kolonietan lehorreratzten ziren; Itsaso Beltza eta Kaspiar itsasora iristen ziren ondoren, ibaietatik.

Halaxe da, egoki mugitzen ziren ibaietan, haien itsasontziak arinak eta zingo txikikoak baitziren. Ur-laster edo ur-jauziren bat aurkitzen bazuten, ertzetik herrestan eramaten zituzten edo enbor gainetan biraka.

Espedizio militarretan, ibaien bokaleak hartzen zituzten operazio-base gisa eta udaberrietan barnealdeko lurraldeetara sartzen ziren eta dena lapurtzen zuten; halakoetan, zaldiak itsasontzietan garraiatzen zituzten.

Normandiarren ibilerak Euskal Herrian

Baina, arretaz begira dezagun gure kostaldetik hurbilen dagoen esparru geografikoa, ba al dugu normandiarren ibileren berririk? Badakigu gure herrian oso barruraino sartzen zirela Baionan zuten Aturriko kokalekutik; baina, IX. mendearen erdialdekoa izango da agian sonatuena, Iruñeko atarian agertu zirenekoa...

Halaxe da, garai hartan errege zen hirian Gartzea Enekoetz, 851etik bere aitaren oinordeko zena. Sánchez Albornozek idatzitakoaren arabera (17), hirian ziren aberastasunek erakarriri ziur asko, normandiarrak Kantauriko itsasadar batetik sartuko ziren, Bidasoak zituen beharbada aukera handienak horretarako, eta Iruñean azaldu ziren. Han bataila bat sortu zuten eta, Gartzea Enekoetz harrapatzea lortuta, hura askatzearen truke erreskate handi bat eskuratu zuten.

Zalantzarik gabe, aurreko mendeko itsaslapurreta eta harripaketa guztiak txiki geratu ziren normandiarren ekintza horien aurrean. Horien ondorioz, ia biztanlerik gabe gelditu zen kostaldea eta, itsasadarretan gora babestutako kokalekuak kondenatuak, atzera egin behar geografiko horretan.

Leskarreko kartularioak eta antzeko beste batzuek aipatzen dutenez, IX. menderako normandiarrek Gaskoniako hiri guztiak suntsitu zituzten, besteak beste, hauek aipatzen ditu: Akize, Leskarre, Olorue, Vasats eta Lapurdum, hau da, Baiona. (18)

X. mendean artean normandiarrak bertan jarraitzen zuten, baina jada zenbait ohartarazpen egin beharko litzateke. Hala, IX. mendearen erdialdera Baionara iritsitakoak pixkanaka

asentando paulatinamente mientras que las rapiñas del siglo X se deberían más a las nuevas oleadas que llegaban del Norte de Europa.

Herencia normanda

La presencia normanda en nuestras costas —desde que en el 844 se asientan en la desembocadura del Adour hasta que son expulsados Guillermo Sancho, duque de Aquitania, en el 1023— dejará una herencia importante además de unas consecuencias indirectas también interesantes.

Donde más se notará la herencia normanda será en las técnicas de construcción naval, en el fortalecimiento de las viejas rutas comerciales y en el nacimiento de otras rutas nuevas con Inglaterra y el Norte de Europa, sobre todo cuando la región labortana pase a integrarse en la administración inglesa en 1155 (con la boda de Leonor, duquesa de Aquitania, con Enrique de Plantagenet, futuro Enrique II de Inglaterra). No olvidemos que tanto labortanos como ingleses eran herederos próximos de tradición naval normanda.

Las consecuencias de su presencia por nuestra costa son variadas. Quizás se deba a su presencia el que los árabes, pueblo de gran tradición marinera en el Mediterráneo, no tuvieron gran actividad por el litoral cantábrico. Llama la atención que, disponiendo de flota, sus contactos con el País los realizaran siempre por el Sur.

Los normandos realizaron 3 campañas importantes de piratería en toda la Península: en el 844, 858 y 966-971.

Tras los dos primeros ataques, tanto los árabes como los astures y galaicos levantaron fortificaciones para la defensa militar de sus costas; de los primeros conocemos sus rúbitas y de los segundos el muro que rodea la iglesia de San Salvador de Oviedo, así como otras fortalezas de Asturias y Galicia (19).

Si astures y galaicos levantaron una defensa militar en la costa, ¿qué podemos decir de nuestro litoral? Lo cierto es que no tenemos datos al respecto, aunque no sería aventurado pensar que puntos estratégicos como el Castillo de la Mota de San Sebastián, San Antón de Getaria o San Juan de Gaztelugatxe, por poner tres ejemplos, no fueran utilizados, si no como puntos defensivos sí como puestos de vigía. El topónimo Getaria —Guethary en Lapurdi— relacionado con el término gótico «wahtari» (centinela) derivado de «wahta» (acecho, guardia) así lo delata (20).

Ecós de piratería

También del siglo X existe una tradición que, según Lope de Isasti relata cómo hubo una familia, llamada Vizcaya, que se instaló en Pasai Donibane en este siglo; y que Don Pedro de Vizcaya, capitán de Sancho Abarca, hizo prisionero al rey moro Muley cuando intentaba entrar en Gipuzkoa por el Pasaje. Tradición ésta donde se pueden hallar ecos de desembarcos, piratería, etc.

bertan kokatzen hasi ziren, eta X. mendeko lapurretak Europa iparraldetik etorritako jende-saldoek eginak izaten ziren.

Normandiarren ondareaHerencia normanda

Normandiarrek gure kostaldean —Aturriren bokalean 844an kokatu zirenetik, Gilen Antsoak, Akitaniako dukeak, 1032an bota zituen arte— ondare baliosoa ez ezik zeharkako zenbait ondorio interesgarri ere utzi zituzten.

Normandiarren ondarerik agerikoenak izan ziren: ontzigintzako teknikak, merkataritza-ibilbideak sendotzea eta Ingalaterra eta Europa iparraldera beste bide berri batzuk sortzea; batez ere, Lapurdiko eskualdea Ingalaterrako administrazioan parte izatera iritsi zenean, 1155ean (Leonor Akitaniako dukesa Enrique Plantagenet, gerora Ingalaterrako Enrique II. arekin ezkontzean). Ez dezagun ahantz normandiarren ontzigintza-tradizioaren gertuko oinordeko zirela bai lapurtarrak bai ingelesak.

Era askotakoak dira haien presentziak gure kostaldean utzitako ondorioak. Akaso, arabiarrei eragozpen izan zitzaizkien haiek gure kostaldean izatea, Mediterraneoko nabigazioaren tradizio handiko herria izanik ere, jarduera handirik ez baitzuten izan Kantauriko itsasertzean. Atentzioa ematen du, ontzidiaz bazutela jakinda, gure herriarekin zituzten harremanak beti hegoaldeko eginak izateak.

Normandiarrek Penintsula osoko itsaslapurreta handienak 3 kanpainetan burutu zituzten: 844an, 858an eta 966-971n.

Lehen bi erasoak nozitura, nola arabiarrek hala asturiarrek eta galaikoen gotorlekuak eraiki zituzten, euren kostaldeak militarik defendatzeko; ezagunak zaizkigu lehenengoen rabbitak eta bigarren horien harresia, Oviedoko San Salvatore eliza inguratzen duena, baita Asturias eta Galiziako beste zenbait gotorleku ere. (19)

Asturiarrek eta galaikoen euren kostaldean harresiak eraiki bazituzten, zer esan liteke gure itsasertzeaz? Kontua da ez dugula horri buruzko daturik, nahiz eta oker handirik gabe esan dezakegun Donostiako Mota Gaztelua, Getariko San Anton eta Gaztelugatxeko San Joan, hiru adibide jartzearen, puntu estrategiko horiek ez zirela defentsarako erabili, zelatarako postu gisa baizik. Getaria —edo Gurthary, Lapurdin— toponimoak «wahta» (zelata, zaintza) hitzetik eratorritako «wahtari» (zentinela) izen gotikoarekin zerikusia duenak agerian jartzen duen bezala. (20)

Itsaslapurren oihartzunak

Lope Isastik dioenez, X. mendeko tradizio baten arabera, bazen Bizkaia izeneko familia bat mende horretan Pasaian finkatu zena; eta Antso Abarkaren kapitaina zen Don Pedro Bizkaioak mairuen errege Muley atxilotu zuen, Pasaiatik Gipuzkoara sartzera zihoala. Tradizioa horretan, besteak beste, lehorreratze, itsaslapurreta eta abarren oihartzunak aurki daitezke.

BIKINGOEN JARDUERAKO IBILBIDEAK. IPAR ATLANTIKOA ETA EUROPA

RUTAS DE ACTIVIDAD VIKINGA. ATLÁNTICO NORTE Y EUROPA



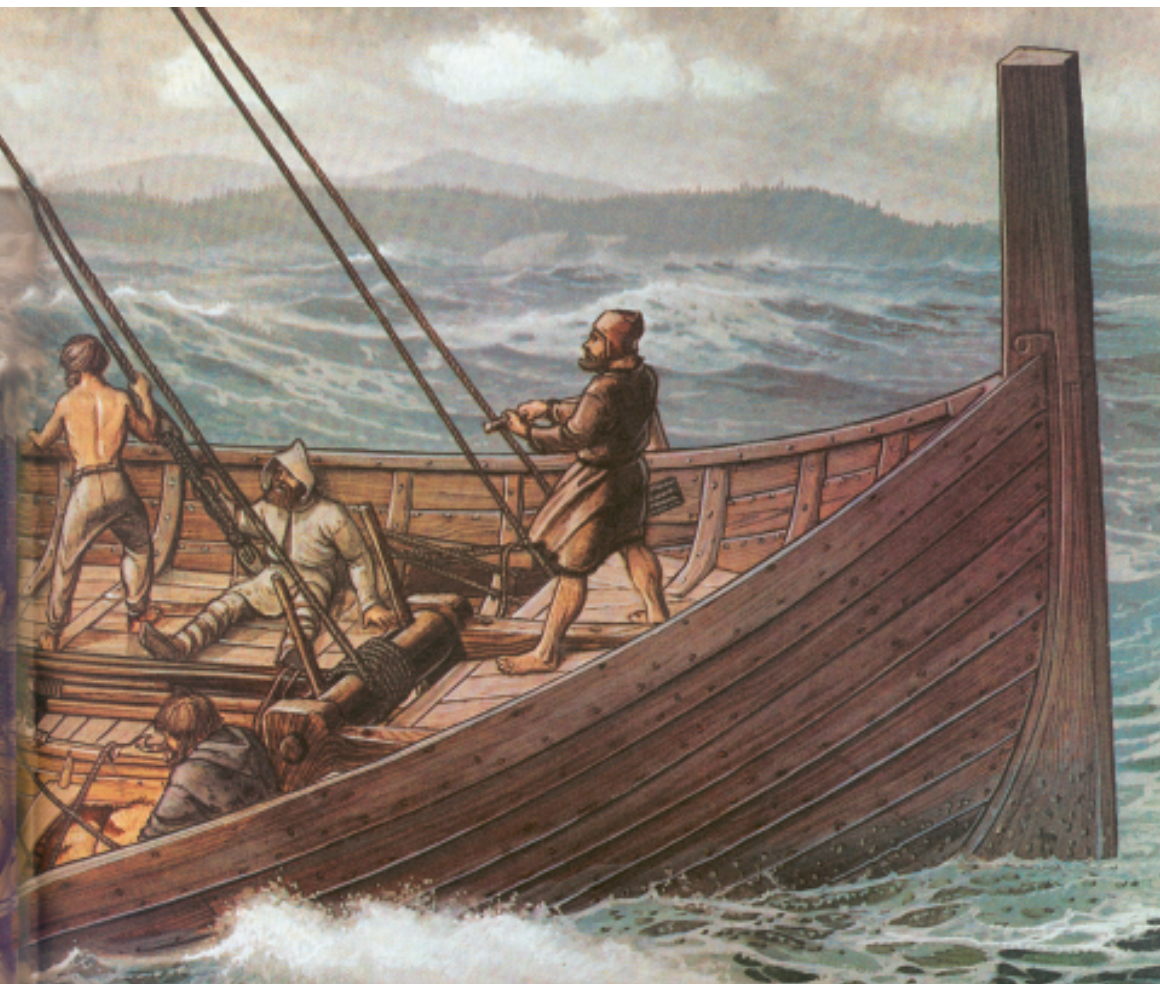


Eskandinaviako ontziak / Barcos escandinavos.





Bikingoen ontziak gerra-espeditzioan / Naves vikingas en expedición guerrera



Bikingoen merkataritza-ontzia
Nave comercial vikinga.

BIKINGOEN ONTZIA, ERABILERA ETA FUNTZIOA



Tapiz ospetsu honek 70 m ditu luzean eta 50 cm altueran. Artile-hariz brodaturik, Canterburyko eskolako arte-estiloz egina dago. 73 karratu ditu eta alegiazko irudiz inguratutik daude batzuk (Bayeux-eko Museoa. Matilde kondesaren tapiza. Zeharkaldia).

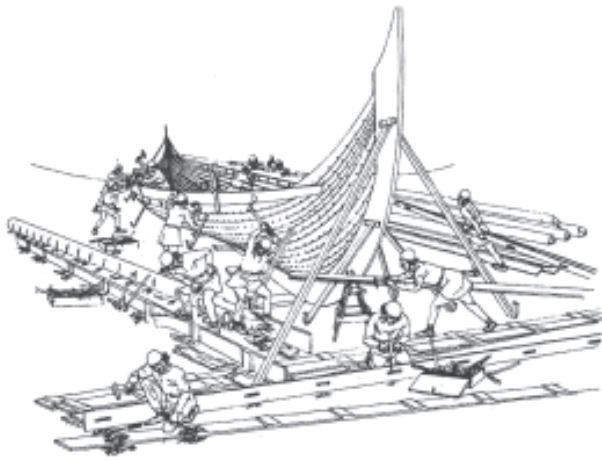
Este famoso tapiz tiene 70 m de longitud por 50 cm de altura. Está bordado con hebras de lana, en estilo artístico de la escuela de Canterbury. Tiene 73 cuadros, algunos bordeados con figuras fabulosas. (Museo de Bayeux. Tapiz de la condesa Matilde. La travesía).

Bayeux-eko tapizaren eszenetako bat. Tapizak, oro har, Gilen dukearen eta Harold-en arteko liskaraldia adierazten du. Una de las escenas del tapiz de Bayeux. En conjunto el tapiz representa el enfrentamiento entre el Duque Guillermo y Harold.

Gilen I.a *Konkistatzailearen* aginduz ehundu zen tapiza. (Bateux-eko Museoa, Matilde kondesaren tapiza. Ontzidiaren eraikuntza).

El tapiz fue tejido por encargo de Guillermo el Conquistador. (Museo de Bayeux, tapiz de la condesa Matilde. Construcción de la flota).





Ontzigtzako eszena.
Escena de construcción naval.



Nabigatu ezinezko ibai zatiak igotzeko prozedura.
Procedimiento para remontar los ríos en tramos no navegables.



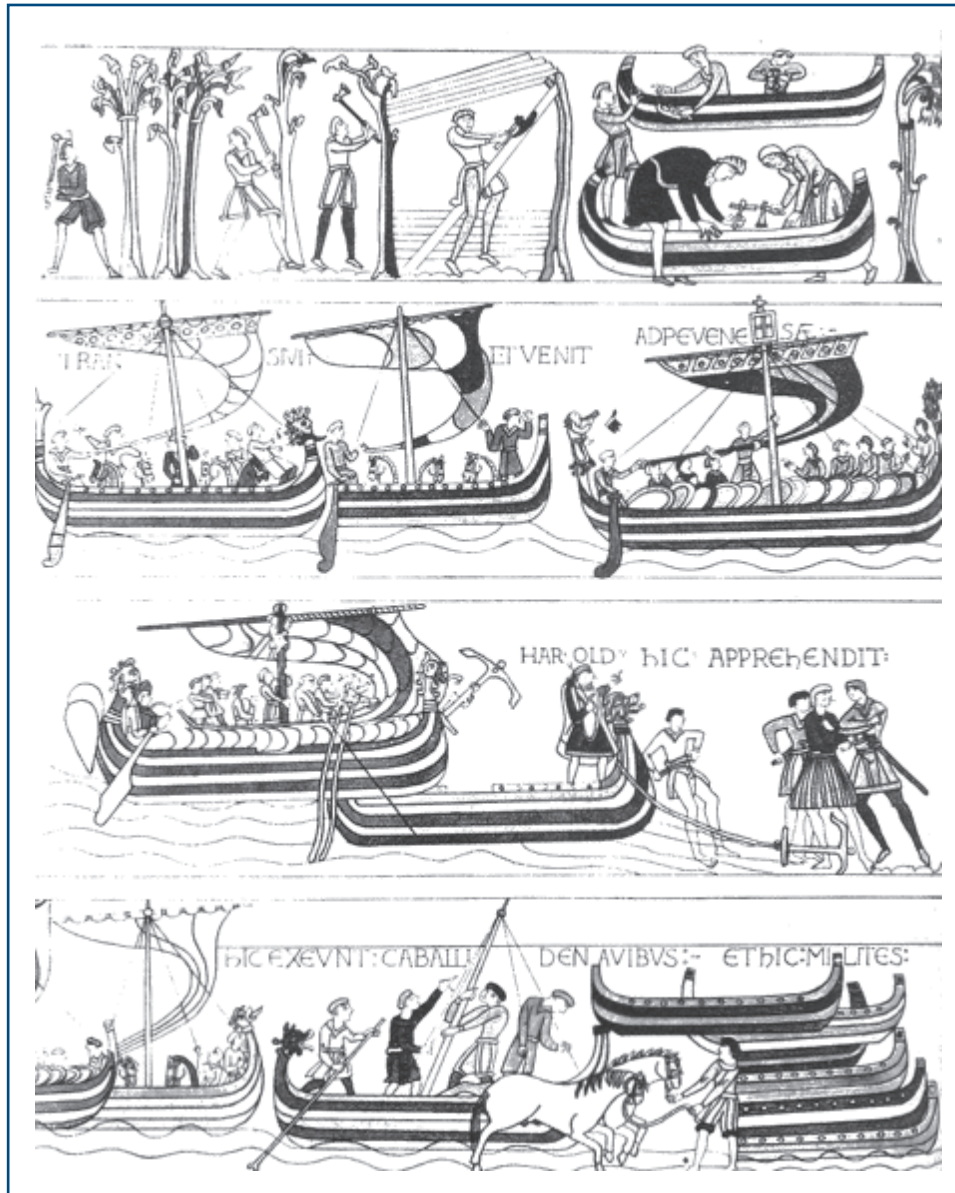
Ibaian gora abiatzerakoan oihalak bildu eta masta jaitsi egiten da.
Al penetrar los ríos se recogen las velas y se abate el mástil.

Zalditeria eta gizonak lehorreratzeko teknikak.
(Gustavsson-en irudia. Op. cit.)

Técnicas de desembarco de caballerías y
hombres. (Illust. Gustavsson. Op.)



BIKINGOEN ITSASONTZIAK IRUDIETAN



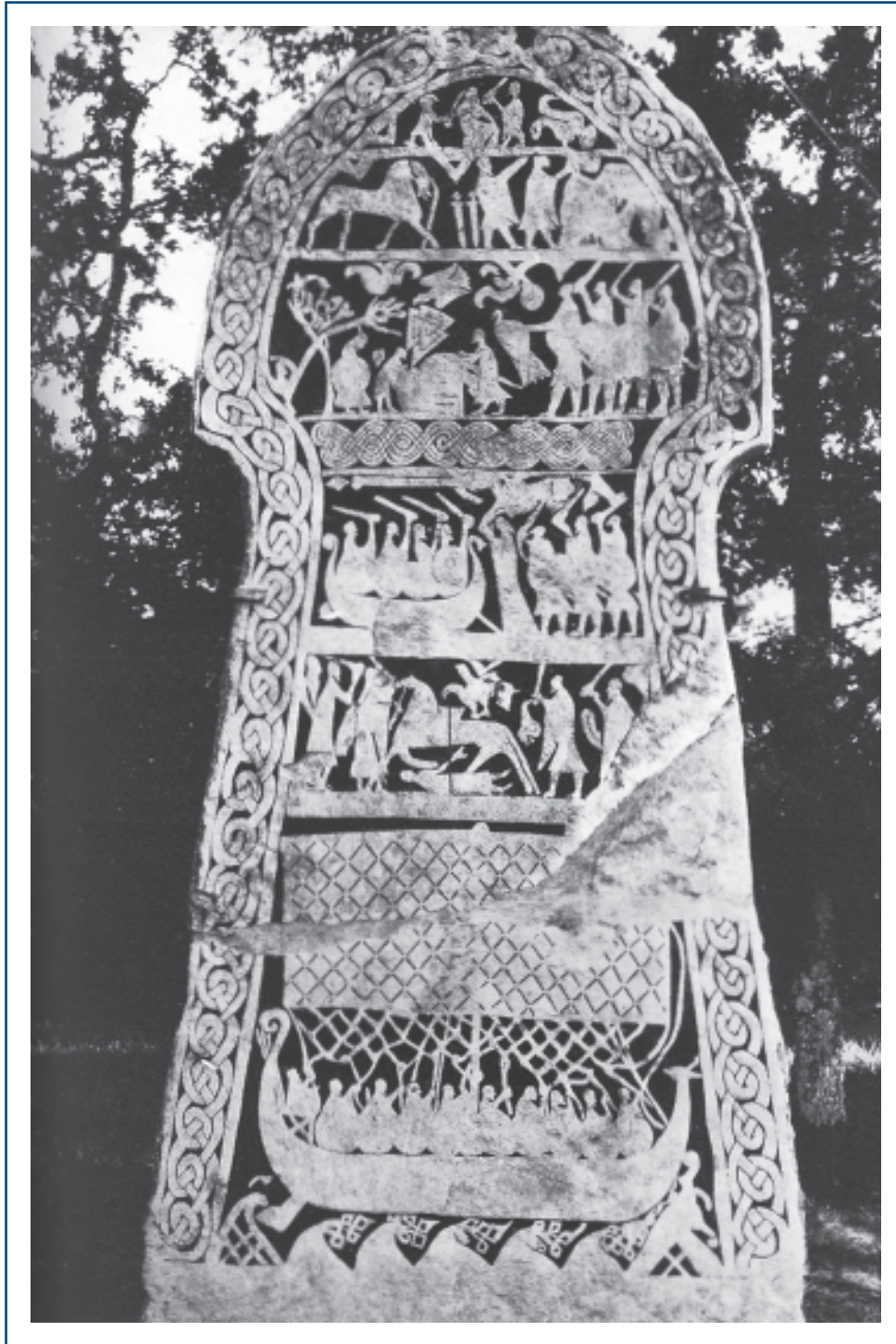
Escenas del tapiz de Bayeus, que representan la construcción y la partida de la flota normanda, dispuesta a invadir Inglaterra.

Bayeux-eko tapizaren eszenak, normandiarren ontzigintza eta ontzidiaren irteera, Ingalaterra inbaditzeko prestaturik.

Reproducción de un barco en una piedra tallada de Gotland.

Itsasontzi baten irudia harri batean tailaturik Gotland-en.





Lärbro-ko harri handia, Gotland-en / La gran piedra de Lärbro, en Gotland.

LA INTRODUCCIÓN DEL CRISTIANISMO

En este contexto, hacia el 950 llega a Santiago de Compostela el primer peregrino del que se tienen noticias: Godescalco, Obispo de Puy. Con toda probabilidad el fenómeno del peregrinaje habría comenzado de manera anónima bastante antes de esta fecha.

Pero antes de abordar la Peregrinación de Santiago vamos a ocuparnos del tema más amplio de la introducción del cristianismo. La magnitud del fenómeno nos invita a dedicarle un amplio apartado. Es un fenómeno de gran extensión, de gran duración y de gran incidencia cultural y humana.

Quizá se pregunte el lector: ¿pero es que la cristianización de Euskal Herria tiene alguna relación marítima? ¿Tiene alguna lectura que de algún modo la relacione con el mar? Vamos a tratar de exponer la significación atlántico-mediterránea, si no estrictamente marina, que presenta este proceso de introducción del cristianismo.

Al igual que sobre muchas facetas de nuestra historia, los datos que poseemos en el tema de la cristianización son escasos. Por ello, tratar de establecer una fecha para el comienzo de la evangelización del País es muy difícil, aun cuando una vez repasados los datos que al respecto tenemos estemos en condiciones de hacerlo, aunque sea aproximadamente.

Las vías de introducción del Cristianismo, sin embargo, no ofrecen grandes problemas. Es sabido que las ideas, al igual que las mercancías, se difunden a lo largo de las vías romanas, por lo que de una primera lectura de la geografía de la evangelización del País, podemos establecer dos rutas de introducción: una mediterránea, que viene del Sur; y otra atlántica, que entra por el Norte y el litoral.

Vía mediterránea

La vía mediterránea es la correspondiente a la vía Tarraco-Oiasson que nombrara Estrabón. Se sabe que en Tarragona se predica el Evangelio en tiempos apostólicos, por lo que la introducción del cristianismo por Zaragoza y Pamplona debió ser muy temprana.

Así, sabemos a través de la carta de San Cipriano a los cristianos de León y Astorga que en 254 hay cristianos con su Obispo en Zaragoza. La presencia de cristianos en Astorga, cabecera de la antigua Vía XXXIV (Astorga-Burdeos) nos debe hacer pensar, por otro lado, que la nueva religión se extendería rápidamente hacia la Novempopulania, si es que no lo había hecho ya para mediados del siglo III.

A finales del siglo III y comienzos del IV tenemos noticias de la existencia de cristianos en la ciudad vascona de Calahorra, ya que en la persecución de Diocleciano morirán mártires los famosos Emeterio y Celedonio.

Vía atlántica

Esta ruta podríamos subdividirla en 3 vías de penetración a todo lo largo del Pirineo vasco:

- La vía que de Toulouse y Oloron cruzaba por Somport a Jaca y Huesca. Estas tierras eran de habla vasca, como se

KRISTAUTASUNAREN SARRERA

Testuinguru horretan, 950 aldera iritsi zen Donejakuera, idatzirik gelditu den lehen erromesa: Godescalco, Le Puy-ko gotzaina. Baina, oso litekeena da anonimoki erromesaldien fenomeno data hori baino askozaz lehenagokoa izatea.

Baina, Donejakueko erromesaldiari heldu aurretik, kristautasunaren sarrerari buruzko gai zabalari ekingo diogu. Halako munta duen fenomeno honek atal zabalago bat eskatzen digu. Izan ere, hedadura zabaleko, iraupen handiko eta, giza nahiz kultura mailako eragin itzela izan duen fenomeno da.

Galdera sortuko zaio agian irakurleari: baina, Euskal Herriko kristautasunak zerikusirik ba al du itsasoarekin? Ba ote du itsasoarekin lotzen duen alderdiren bat?

Saiatuko gara kristautasunaren sarrerako prozesuak azaltzen, nabigazioarekin ez ezik, Atlantiko nahiz Mediterraneoarekin zer zerikusi zuen adierazten.

Gure historiako beste alor askotan bezala, ez dira asko kristautasunaz ditugun datuak. Horregatik, oso zaila da ebanjelizazioaren hasiera gure herrian noizkoa den markatzen saiatzea, nahiz eta, horretaz ditugun datuak aztertuta, gutxi gorabehera data hori markatzeko gai izango garen.

Hala ere, kristautasunaren sarrerako bideak markatzeko ez dugu zailtasunik. Jakina da ideiak, merkantziak bezalaxe, erromatarren bideetatik hedatzen zirela, horregatik, gure herriaren ebanjelizazioaren geografía lehenengoz irakurtzean, bi ibilbide finka ditzakegu sarrera moduan: bata, mediterranea, hegoaldetik datorrena; eta bestea, atlantikoa, iparraldetik eta itsasaldetik datorrena.

Mediterraneoko Bidea

Bide mediterranea, Estrabonek aipatzen duen Tarraco-Oiasson bidea da. Tarragonan apostoluen garaian Ebanjelioa predikatzen zela gauza ziurra da; hortaz, kristautasuna oso goiz sartu zen gure herrian eta Zaragozatik eta Iruñetik barrena sartu ere.

Hala, San Ziprianok Leongo eta Astorgako kristauei idatzi zien eskutizetik dakigu Zaragozan 254an bazirela kristauak, gotzain eta guzti. Astorgan —antzinako Astorga-Bordeleko XXXIV. bide nagusian— kristauak bazirela jakiteak eramaten gaitu erlijio berria Novempopulaniarantz azkar hedatuko zela pentsatzera, III. mendearen erdialderako jada iritsia ez bazen.

Bestalde, jakin badakigu III. mendearen hasieran eta IV.aren bukaeran Kalagorri, baskoien hirian, kristautasuna bazela, zeren eta, Emeterio eta Zeledon ezagunak hil zituzten Dioklezianoren pertsekuzioan.

Atlantikoko bidea

Euskal Herriko Pirinioetan barrena hiru ibilbidetan zati dezakegu:

- Tolosatik eta Oloruetik barrena, Somport-etik igaroz, Jaca eta Huescara zihoan bidea. Euskaldunen bideak ziren ho-

demuestra que en el siglo II Ptolomeo hable de Jaca como «oppida» vascona.

- La vía XXXIV que, partiendo de Burdeos, pasaba por Dax, Roncesvalles y Pamplona hacia Astorga. Esta vía de penetración se ve confirmada por una antigua tradición navarra que apunta una recepción del cristianismo del Norte sobre la base de dos santos muy antiguos: Sacerin (San Saturnino, mártir en Toulouse en 250) y su discípulo San Fermín (mártir en la persecución de Diocleciano, hacia el 303) que habría sido el primer Obispo de Pamplona.
- La vía que baja por la costa aquitana. No existen muchos datos de la primera época, pero más tarde se verá frecuentada por los peregrinos de Santiago.

En concreto, de una primera época sabemos que a finales del siglo IV San Paulino de Nola abandonó Burdeos y a su maestro Ausonio para venir a predicar entre los vascos, lo que a juicio de Mañarikua realizaría a través de la ruta Burdeos-Hondarribia-túnel de San Adrián que tan profusamente será utilizada a lo largo de la Edad Media.

Importancia de las ciudades

A semejanza de las vías romanas, otro factor que va a facilitar la difusión del cristianismo va a ser la distribución de los núcleos urbanos, tanto por el paso de las vías por ellos, como porque sus pobladores poseen un mayor nivel cultural y una mayor apertura hacia las nuevas corrientes ideológicas que el que tienen los pastores y agricultores de los contornos, más apegados a sus usos.

Aunque no podamos absolutizar, en el Occidente de Europa la tónica general ha sido que la ciudad ha evangelizado el campo. Debido a ello, el nombre del que no moraba en una ciudad (de *pagus*, *paganus*) llegó a ser el equivalente de no cristiano.

Por otro lado, los datos que nos proporciona Ptolomeo el siglo II sobre la distribución de las ciudades en Euskal Herria señalan una clara influencia del mar: las ciudades propiamente dichas de la costa son 3 (Flaviobriga, Tritium y Oiarso), mientras que las del interior suman un total de 32, lo que afectará directamente a la introducción del cristianismo.

Datos positivos de la penetración

Tenemos constancia de datos positivos de la introducción del cristianismo tanto por la ruta mediterránea como por la atlántica.

Del camino meridional tenemos una estrofa del calagurriano Prudencio (348-405) quien, refiriéndose a los mártires Emeterio y Celedonio, afirma en su *Peristephanon*:

*«lamne credis bruta quondam vasconum gentilitas
Quam sacrum crudelis error inmolarit sanguinem?
Credis in Deum relatos hostiarum spiritus?»*

«¿Crees ya, bruta paganía de antaño de los vascos, Cuán sagrada era la sangre que inmoló el cruel error? ¿Crees que los espíritus de las víctimas han ido a Dios?».

riek, Ptolomeok II. mendean Jakaz baskoien «oppida» gisa hitz egiteak frogatzen duen bezala.

- XXXIV. bidea, Bordeletik abiatuta, Akizetik, Orreagatik eta Iruñetik igarota Astorga aldera zihoana. Bide hori Nafarroako tradizio zahar batek egiaztatzen du; tradizio horren arabera, iparreko kristautasuna onartua zela antzinako bi santutan oinarritzen da: Saturdi (San Saturdino, Tolosako martiria, 250ean) eta haren ikasle San Fermin, Iruñeko lehen gotzaina izan zitekeena (Dioklezianoren pertsekuzioan martiri hil zena, 303 aldera).
- Akitaniako kostaldetik jaisten zen bidea. Lehen aroko datu askorik ez bada ere, beranduago Donejakueko erromesek sarritan baliatzen zuten bidea da.

Zehaztuz, jakin badakigu lehen aldi batean San Paulino Nolakoak IV. mendean Bordele eta bere maisu Ausonio utzi eta baskoien artera etorri zela predikuan jardutera, eta, Mañarikuaren iritziz, Erdi Aroan barra-barra erabili zen Bordele-Hondarribia-San Adriango zubian barrena zihoan ibilbidetik ibiliko zen.

Hiriaren garrantzia

Erromatarren bideen antzera, hiriguneen antolamendua izan zen kristautasunaren hedapena erraztuko zuen beste alderdi bat: bai haietatik bideak igarotzen zirelako, bai hirietako biztanleek kultur maila jasoagoa zutelako eta, beren ohiturei lotuagoak zeuden inguruetakoa artzain eta nekazariak ez bezala, ideologia-korrante berriak onartzeko irekitasuna zutelako.

Ziurtasun osoz ezin esan badezakegu ere, Europa mendebaldean oso zabaldua dagoen iritzia da hiriak ebanjelizatu duela landa-ingurunea. Hala, hirian bizi ez zenaren izena (*pagus*-etik *paganus*) ez-kristauaren pareko izatera iritsi zen. Bestalde, Ptolomeok ematen dituen datuek oso garbi markatzen dute II. mendean Euskal Herriko hirien banaketan itsasoak izan zuen eragina: kostaldeko hiriak, zentzu heretsian esanda, 3 ziren: Flaviobriga, Tritium eta Oiarso; barnealdekoak, berriz, guztira 32. Uste izatekoa da eragin handia izan zuela horrek kristautasunaren sarreran.

Sarrerako datu positiboak

Kristautasunaren datu positiboak baditugu, nola Mediterraneotik hala Atlantikotik sartu zela ziurtatzen dutenak.

Mendebaldeko bideari aipamen egiten dion ahapaldi bat dugu, Kalagorriko Prudentziorena (348-405), Emeterio eta Zeledon martiriez, honela dio bere *Peristephanon*-en:

«Sinesten al duk orain, baskoien antzinako paganotasun zakar horrek, zein odol sagaratua zen erru ankerrak sakrifikatu zuena? Hire ustez, Jainkoagana joan al dituk biktimen espirituak?».

En opinión de Mañarikua (21), que el paganismo de los vascones era cosa pasada no es algo atestiguado por una fuente más o menos discutible utilizada por Prudencio, sino de un hecho público coetáneo de éste. Qué duda cabe que habría zonas apartadas sin evangelizar, pero en lo fundamental Euskal Herria lo estaba para finales del siglo IV. *Del camino septentrional* tenemos noticias de San Mamertino, Obispo de Eauze, en 314. También en 333. De finales del siglo IV conocemos la correspondencia mantenida por los burdigaleses Ausonio y San Paulino de Nola, este último venido a predicar entre los vascones.

Pero la noticia confirmadora de la introducción del Cristianismo en la Euskal Herria continental será la masiva afluencia de obispos al Concilio de Agde en 506.

La antigua Aquitania de tiempos de Augusto (Dax, Bazas, Auch, Lecture y Comminges), con la incorporación de 4 ciudades más en tiempos de Diocleciano se convierte en Novempopulania (Boiates, Eauze, Bigorre y Consorani) y con Teodosio I se suman Aire, Bearn y Oloron. Pues bien, de estas 12 civitates en el Concilio del 506 están presentes todas menos Bazas y Boiates. Poco después, en 511, el Obispo de Bazas aparecerá en el Concilio de Arles.

Sopesando todos estos datos, Mañarikua es de la opinión de que la introducción del Cristianismo en Euskal Herria comenzaría hacia el siglo III y se desarrollaría en el tiempo de manera paralela al resto de los países vecinos de Europa.

Datos lingüísticos de la asimilación

La asimilación del Cristianismo por los naturales del País adquirió unas características que han sido magistralmente estudiadas por Manuel Lekuona (22). Partiendo del hecho de que ciertas voces del habla actual son testigos de culturas pasadas, Lekuona analiza una relación de ellas para apuntar la antigüedad de la influencia cristiana en el euskera:

- Así, señala a los *bedeinkatu* y *madarikatu* como herederos directos de los arcaizantes *benedicatus* y *maledicatus*, anteriores en el tiempo a los clásicos *benedictus* y *maledictus*.
- En la época imperial tuvo lugar el fenómeno del iotacismo, esto es, que ciertas «e» del latín se empezaron a pronunciar «i» hasta bien entrada la Edad Media. Testigos de esta época serían las voces *pastikun* (pax tecum), *doministiku* (dominis tecum), *ipiatiku* (episcopu), además de *eliza* (ecclesia) *garizuma* (quadragessima), *izpiritu* (espíritu), *Ixteben* (Esteban), *Ingraxi* (Engracia), *Xixili* (Cecilia), *Xixario* (Cesáreo), *zimitorio* (cementerio), *Bixintxo* (Vicente) y un largo etc.
- De una época anterior a la formación de los romances — más en concreto del Castellano — que son datables de la Alta Edad Media y característicos entre otras cosas por la diptongación de algunas «e» en «ie», tenemos voces como *zeru* (caelum), *infernu* (infernum), *intzentsu* y no *intzient-su*, *Abendu* y no *Abiendu*, etc.
- De la misma época altomedieval de la formación de los romances data el cambio que experimentó el nombre de Cruz de su forma primitiva en «u» a una nueva forma en «o» (Cruce-Croce, Croix, Cross...). Esta transformación también ha quedado de manifiesto en el Euskera con voces de ambas formas:

Mañarikua en iritziz (21), baskoien paganismoa iraganeko gauza zela ez zuen aditzera ematen Prudentziok erabilitako iturri gutxi-asko fidagarri batek, baizik eta horren garaiko gertakari publiko batek frogatzen zuen. Jakina da egongo zirela ebanjelizatu gabeko leku apartatuak, baina, IV. menderako, funtsezkoan kristautua zen Euskal Herria.

Iparaldeko bideaz Eauze-ko gotzain San Mamertinok egindako aipamenak ditugu, 314koak eta 333koak. IV. mendearen azken aldekoak, berriz, ezagunak zaizkigu Burdingalako Ausonio eta San Paulino de Nolaren, baskoien artera predikatzen etorria zen honen arteko eskutitzak.

Baina, Kristautasuna Euskal Herri kontinentalean sartua zeneko aipamen berreslea 506an Agdeko Kontzilia etortzeko gotzain-aldrak izango da.

Augustoren garaiko Akitania zaharra (Akize, Vasats, Auch, Lecture eta Comminges), Dioclecianoren garaian, beste 4 elkartuta (Boiates, Eauze, Bigorre eta Consorani) Novempopulania bilakatu zen, eta, Teodosio I.aren, beste batzuk batu ziren Aire, Biarno eta Oloron. Orduan, 506ko Kontzilioan 12 civitate horietatik denak bildu ziren, Vasats eta Boiates izan ezik. Apur bat beranduago, 511n, Arlesko Kontzilioan agertu zen Vatseko gotzaina.

Datu horiek guztiak alderatuta, Mañarikua iritziz, Kristautasunaren sarrera Euskal Herrian III. mendean hasi zen eta Europako gainerako beste herri auzoekin paraleloan garatu.

Asimilazioaren datu linguistikoak

Kristautasunaren asimilazioak berezitasun batzuk izan ditu gure herriko jendearengan; asimilazio horietan maisuki aztertutako zituen Manuel Lekuonak (22). Gaur egungo hizkuntzaren hots batzuk garai bateko kulturen lekuko direla abiapuntu hartuta, Lekuonak zerrenda bat aztertu zuen kristautasunak euskaran duen eraginaren antzinatasuna jakiteko:

- Hala, *bedeinkatu* eta *madarikatu* aipatzen ditu *benedicatus* eta *maledicatus* arkaizanteen zuzeneko oinordeko direlakoan, delako *benedictus* eta *maledictus* klasiko haien arbaso, hain zuzen ere.
- Inperioaren garaian itazismoaren fenomenoak hasi zen, hau da, latineko «e» zenbait «i» balira bezala hasi zen esaten Erdi Aroan aurrera samar sartu arte. Garai horren lekuko liriteke hots hauek, hala nola, *pastikun* (pax tecum), *doministiku* (dominis tecum), *ipiatiku* (episcopu), eta horiez gain, *eliza* (ecclesia) *garizuma* (quadragessima), *izpiritu* (espíritu), *Ixteben* (Esteban), *Ingraxi* (Engracia), *Xixili* (Zezilia), *Xixario* (Zesareo), *zimitorio* (cementerio), *Bixintxo* (Bizente) eta zerrenda luze bat.
- Erromantzeak sortu aurreko garaioak —Gaztelaniaren aurrekoak alegia— Goiz Erdi Aroko data dutenak eta diptongazioagatik, besteak beste, «e» bokala «ie» eratorri zitzaizen batzuk bereizgarri dira: *zeru* (caelum), *infernu* (infernum), *intzentsu* eta ez *intzient-su*, *Abendu* eta ez *Abiendu*, etab.
- Garai bereko, Goiz Erdi Aroko, erromantzeen sorrerako data du Cruz hitzak izan zuen aldaketa, hots hasierako «u» hura, forma berriko «o» eratorri zen (Cruce-Croce, Croix, Cross...). Eraldatze hori euskaran ere agerian gelditu da bi modutako honako hitz hauetan:

*Gurutze, Gurutzeaga, Bidagurutzeta, Gurrutxaga, Kru-
txaga, Gurrutxarri, Gorozarri, Gorozika, Gorospe, Goros-
garai, Gorosgarate y Gorrotxategi* y los vasco-riojanos: *Cro-
cibirio* (equivalente a Gurutzebide) *Gorcicolato* (sin clara
interpretación), *Gorciga* (equivalente a Gurutziaga).

Esta relación de datos, que se complementa a la perfección con los aportados por Mañarikua, los remata Lecuona con un estudio de las distintas formas de los nombres de nuestro Santoral, entre los que diferencia 4 estadios sucesivos:

- Etapa pre-románica: con una forma «cero», esto es, que el nombre del Santo no va acompañado de ninguna indicación de santidad: *Bixintxo, Vicentejo* (San Vicente), *Sacernín* (San Saturnino), *Zipirio* (San Cipriano), etc.
- Etapa románica: con la forma «Done»: *Donamaria* — cuyo equivalente en Bizkaia es Andra Mari—, *Donostia* (San Sebastián), *Donibane* (San Juan), etc.
- Etapa gótica: con la forma «Santi»: *Santi Mamiñe, Santi Kurutz, Santillana*, etc.
- Etapa renacentista: con la forma «San».

Los términos cristianos *Aingeru, Gurutze, Meza, Zeru*, etc., según S. Mariner, no son ni posteriores al siglo V ni anteriores al III, por lo que para ese período queda clara una influencia cristiana sobre la población vasca (23).

Vida eremítica de los primeros cristianos

Pero ¿qué podemos decir del *modus vivendi* de los primeros cristianos de nuestro País? ¿Las rutas meridional y septentrional acuñaron diferencias entre ambas vertientes del País? Y en tal caso, ¿qué papel jugó el mar en todo ello?

En opinión de Lecuona, los primeros cristianos de Euskal Herria, a semejanza de los ermitaños de la Tebaida de Egipto o de la Capadocia oriental, hicieron vida eremítica. El estudio de las cuevas religiosas del País nos retrotrae a los tiempos anteriores al monaquismo de San Benito y San Bernardo, esto es, hasta el siglo V y quizás IV.

Así, en la segunda mitad del siglo IV se observa una vuelta al hábitat de caverna, p.e. en Santimamiñe. Este retorno a las cuevas se ha querido interpretar sobre una base de inseguridad y rechazo ante la romanización, de la que se ha asimilado muy poco.

Sin embargo, esta vuelta a las cavernas adquiere consistencia sobre una base de trogloditismo cristiano.

Vertiente Sur del País

Buena muestra de este tipo de vida troglodita son los famosos complejos religiosos de San Juan de la Peña (sito al abrigo roquero, en donde se halla el núcleo primario de la actual iglesia) y San Millán de la Cogolla (otro abrigo roquero donde el siglo VI vivió el ermitaño San Emiliano —castellanizado «Millán»— diciendo sus misas y sus salmos). Y si los traemos a colación es, además de por su ejemplo, porque ambos están sitos en una región que por aquellos siglos eran Euskal Herria, tanto de cultura como de lengua.

*Gurutze, Gurutzeaga, Bidagurutzeta, Gurrutxaga, Kru-
txaga, Gurrutxarri, Gorozarri, Gorozika, Gorospe, Gorosga-
rai, Gorosgarate eta Gorrotxategi eta euskal-errioxarrak: Cro-
cibirio* (Gurutzebide-ren baliokidea) *Gorcicolato* (bali-
kide garbi bat gabea), *Gorciga* (Gurutziaga-ren baliokidea).

Datu zerrenda hau, Mañarikuk emandakoen osagarri bikaina dena, Lekuonak biribildu zuen gure Santutegiko izenen hainbat formen azterketa egin ondoren; horien artean lau fase bereizten ditu hurrenez hurren:

- Aldi prerromanikoa: «zero» egite batez, hau da Santuaren izenak ez darama inolako santutasuna adierazteko gehigarriirik: *Bixintxo, Vicentejo* (San Bizente), *Sacernin* (San Saturnino), *Zipirio* (San Zipriano), etab.
- Aldi erromanikoa: «Done» forma dutenak: *Donamaria* — horren baliokidea Bizkaian Andra Maria da—, *Donostia* (San Sebastian), *Donibane* (San Juan), etab.
- Aldi gotikoa: «Santi» forma dutenak: *Santi Mamiñe, Santi Kurutz, Santillana*, etab.
- Aldi errenazentista: «San» forma dutenak.

Hitz kristau hauek: *Aingeru, Gurutze, Meza, Zeru*, eta abar, S. Marinerrek dioenez, ez dira V. mendea baino berandua-gokoak, ezta III. mendea baino lehenagokoak ere, hortaz argi eta garbi gelditzen da bazela kristau-eragin bat euskal herritarren artean. (23)

Lehen kristauen eremutar-biziera

Baina, zer esan dezakegu gure Euskal Herriko lehen kristauen bizimoduaz? Hegoaldeko bideek eta iparraldekoek Euskal Herriari bi isurialdeetan desberdintasunak erantsi al zizkieten? Eta, hala bada, zer eginkizun izan zuen itsasoak horretan?

Lekuonaren iritziz, Euskal Herriko lehen kristauak eremutar-biziera egin zuten, Egiptoko Tebaida edo ekialdeko Kapadoziako eremutarren antzera.

Gure Herriko erlijiosoen haitzuloen ikerketek San Benito eta San Bernardoren monakotza baino lehenagoko garaietara eramaten gaituzte atzera, V. eta IV. mendeetara alegia.

Hala, IV. mendearen bigarren erdian harpetako habitatera itzultze bat ikus daiteke, Santimamiñera, esaterako. Harpeetara itzultze horren funtsa, oso gutxi asimilatu zen erromanizazioaren aurrean sumatutako ziurtasun eza eta ukapen gisa interpretatu izan da.

Alabaina, harpeetara itzultze horrek sendotasuna hartzen du, oinarrian kristau-trogloditasun izaera bat ikustean.

Euskal Herriaren hego isurialdea

San Juan de la Peñako erlijio-gune ezagunak dira troglodita-bizimodu horren erakusgarri egokiak (harkaizpean kokatuak, hasierako elizaren gunea gaur egungo elizan aurkitzen den lekuan) eta Donemiliaga Kukulla (beste harkaizpe bat da, VI. mendean San Emiliano —gaztelaniaturik «Millán»— eremutarra mezak emanez eta salmoak erreztatuz bizi izan zen lekua). Eta gai hau atera badugu, eredu izateaz gain, bi monasterioak kokatuak daudeneko eskualdea mende haietan, bai kulturaz bai hizkuntzaz, Euskal Herria zelako da.

Dentro de los límites de la actual Euskal Herria se hallan las cuevas de la sierra de Izkiz, en Trebiño. Éstas están escuradas en arenisca («piedra franca», como la llaman los naturales) y son datables en el siglo VII, VI o quien sabe si V. Pertenecen al arte visigótico, como ya lo confirmara en su día José Miguel Barandiarán:

«Hay, en efecto, entre las 87 cuevas, 13 ó 14 templos o capillas de planta semejante a muchas iglesias visigóticas. Las hay que tienen ábsides de planta de forma de arco de herradura con altares de bloque salidizo, provistos de huecos para las reliquias, altares que siempre están situados en el lado oriente de la gruta... Estos hechos es indudable que deben datar del período visigótico, y que en una zona extensa de Álava, desde Arluzea hasta Tobillas, hubo una población, quizás grupos cenobíticos en dicho tiempo, quizás antes» (24).

Todo esto en la vertiente Sur del País, en donde como hemos visto, la introducción del cristianismo se vio favorecida por las numerosas ciudades y vías romanas.

Vertiente Norte

Pero ¿qué podemos decir de la vertiente Norte del País, en donde las ciudades propiamente dichas eran tres y las calzadas no eran tan importantes como las del interior?

En primer lugar, debemos tener presente que a pesar de la presencia y herencia romanas, el vasco seguía siendo fundamentalmente pastor. Las montañas de la divisoria de aguas más que separar, por lo tanto, unían ambas vertientes, aunque con sus lógicas diferencias.

El fenómeno de las cuevas artificiales del Sur tiene su paralelo en el Norte en cuevas no artificiales, sino naturales. La misma composición geológica de la vertiente atlántica ofrece cuevas calizas en donde los ermitaños llevarían su vida de perfección evangélica a semejanza de los de Izkiz.

Ambas vertientes del País ofrecen parecidos y diferencias; parecidos por la vida eremítica de los primeros cristianos y diferencias por la naturaleza de su habitáculo: la arenisca o «piedra franca» posibilita escurbar artísticamente, mientras que la dura caliza lo pone muy difícil.

Sin embargo, Lekuona establece un puente común por encima de estas diferencias sobre las advocaciones hagiográficas, de Santos —Santos de la Edad Media precisamente— como Sandrati (Zegama), Sandailli (Araoz), Santi Mamin (Kortezubi), Zipirio (Tolosa), San Valerio (Arrasate-Mondragón).

Es decir, que al igual de las cuevas artificiales de Izkiz, también en las naturales de la vertiente atlántica hubo ermitaños, quizás del propio nombre que hoy tienen las cuevas: Román, Tirso, Quirico, Julita, Adrián, Valerio, Mamin, Cipriano, etc.

A partir de los siglos X-XI Euskal Herria va a ser paso obligado de muchos peregrinos hacia Santiago. La afluencia de romeros ayudará a la proliferación de centros religiosos y en la misma medida a la consolidación del Cristianismo.

Sin embargo, del período comprendido entre la introducción del Cristianismo y el peregrinaje a Santiago, además de lo señalado poco más sabemos.

Trebiñoko Izkiz mendikateko haitzuloak gaur egungo Euskal Herriaren mugen barruan daude. Hare-harriaren aztarrika eginak dira eta VII. eta VI. mendekotzat har daitezke, edo nork jakin V. mendekoak ez ote diren —bertakoek «piedra franca» deitzen diote—.

Bisigodoen arteari dagozkionak dira, bere garaian On Joxe Migel Barandiaranek berretsi zuen bezala:

«Halaxe da, 87 haitzulo daude, eta 13 edo 14 dira tenplu edo kaperak, bisigodoen eliza askoren antzeko oinplanoa dutenak. Badaude ferra-arkuaren forman oinplanoa duten absideak, erlikiak gordetzeko tarreak dituzten irtengunezko aldareak, beti haitzuloaren ekialdera kokatuak daudenak... Ekintza horiek denak, zalantzarik gabe, bisigodoen garaiko data izan behar dute; eta agian Arabako eskualde zabal batean, Arluzeatik Tobillas bitartean, herri bat edo zenobita taldeak izan ziren garai horretan, edo lehenago». (24)

Horiek denak Euskal Herriaren hego isurialdean daude, ikusi dugun bezala, kristautasunaren sarrerari mesedegarri izan zitzaizkion erromatarren hiri eta bide asko zeuden tokian.

Ipar isurialdea

Baina, zer esan dezakegu Euskal Herriaren ipar isurialdeaz, funtsean hiru baino ez baziren hiriak eta galtzadak ez baziren barrualdekoak bezain garrantzizkoak?

Hasiera batean, ez dugu ahaztu behar euskaldunak funtsean artzaintzan jarraitzen zutela, erromatarren presentzia eta herentzia zituzten arren. Hortaz, mendietako banalerroak bereizi baino gehiago elkartu egiten zituen bi isurialdeak, logikoa denez desberdinak izanagatik.

Hegoaldeko harpe artifizialen fenomenoak iparrean bere ordaina haitzulo naturaletan izan zuen. Atlantiko isurialdeko eraketa geologikoak kareharrizko haitzuloak eskaintzen zituen, eta eremutarrek bertan bizitu zuten ebanjeliozko bikaintasun bizimodua, Izkizeko eremutarren antzera.

Bi isurialdeek dituzte bai antzekotasunak bai desberdintasunak; antzekotasunak lehen kristauen bizimodu eremutarran eta desberdintasunak bizitokiaren izaeran: hare-harria edo «piedra franca» deritzonak aukera badu artistikoki aztarrikatzeko, kareharri gogorrak, ordea, zailtasuna du aukeran.

Dena sen, Lekuonak diferentzien gaineko elkartasun-zubi bat finkatzen du santuen deitura hagiografikoen gainetik —Erdi Aroko santuena, hain zuzen ere—, hala nola, Sandrati (Zegaman), Sandrailli (Araozten), Santi Mamin (Kortezubin), Zipirio (Tolosan) edo San Valerio (Arrasaten).

Hau da, Izkizeko arpe artifizialetan bezalaxe, isurialde atlantikoko haitzulo naturaletan ere izan ziren eremutarrak, agian gaur egun haitzuloek duten izena bera zutenak: Erroman, Tirso, Quirico, Julita, Adrian, Mamin, Zipriano eta abar. X-XI. mendeetatik, Donejakuera bidean zihoazen erromes askoren igarobide ezinbestekoa izan zen Euskal Herria. Erromes-olde horrek erlijio-guneak ugaltu zituen eta neurri berean baita Kristautasunaren finkapena erraztu ere.

Alabaina, Kristautasunaren sarreraren eta Donejakueko erromesaldien arteko aldi horretaz, aipatu dugunaz kanpo, ez dakigu beste ezer asko.

De todas maneras, aunque sea a título orientativo, tengamos en cuenta que a esta primera época pertenecen las advocaciones de forma «cero» como por ejemplo:

- Bixintxo (Gipuzkoa), Vicentejo (Álava) y Bikendi (Bizkaia) para San Vicente.
- Saturdi (Zaldibia), Sacernín (Pamplona), Santurde (Álava), Santurce (Bizkaia), Saturrarán (como «valle de Satur» o «San Saturnino», en Gipuzkoa), todas ellas, formas que adquiere San Saturnino.
- Zipirio (Tolosa, Gipuzkoa) para San Cipriano.
- La Magdalena (en toda Euskal Herria en general), para Santa Magdalena.
- Ibañeta (Navarra) para San Juan.
- Salvatore (en toda Euskal Herria en general), Sauveterre (Bearne francés), Salvatierra (Álava) para San Salvador.

Creación de obispos

Estos centros religiosos no se mantenían aislados, sino en permanente contacto, lo que en un proceso de consolidación va a favorecer el nacimiento de Obispos.

La distribución geográfica de esta institución eclesiástica —magistralmente estudiada por Mañarikua (25)— reúne una serie de características que vale la pena analizarlas.

A finales del siglo XI, los Obispos con jurisdicción sobre tierras vascas van a ser los de Valpuesta, Álava, Pamplona y Bayona.

Sedes en el área mediterránea

De una primera lectura de la distribución geográfica de los Obispos llama la atención que, excepto Bayona, todos los demás tengan su sede en la vertiente mediterránea: en Valpuesta, Armentia y Pamplona, respectivamente.

Por otra parte, sabiendo que los Obispos se constituían sobre un territorio con una unidad y una personalidad propias, las cuales a su vez no son posibles sin unos contactos e incluso movimientos de población habituales, es curioso observar que para los aludidos Obispos la divisoria de aguas no suponía límite alguno, en tanto que los ríos costeros sí. No es casualidad que estos ríos sean los mismos que en la época romana actuaban como límites para las tribus vascas, por lo que se deduce que, a pesar del paso de los siglos, el vasco continuaba siendo eminentemente pastor y mantenía las antiguas rutas de transhumancia, así como las zonas de invernada y estiaje.

El motivo de que las sedes episcopales, salvo el caso de Bayona, estén en la vertiente meridional del País, tiene raíces antiguas. El mayor número de ciudades desde la época romana y unas mejores vías de comunicación, así como la riqueza agrícola del antiguo «ager», favorecieron que el centro de gravedad de los Obispos se estableciese en la zona mediterránea.

Una sede del área atlántica

El Obispo eminentemente atlántico de Bayona se extendió por el litoral hasta establecer su límite con el Obispo de Pamplona en el río Oyarzun, abarcando también la zona del valle de Baztan.

Dena den, orientabide modura bada ere, har dezagun kontuan lehenaldi horretakoak direla «zero» eraketa duten izenak, esate baterako:

- Bixintxo (Gipuzkoa), Vicentejo (Araba) eta Bikendi (Bizkaia) San Bizenterentzat.
- Saturdi (Zaldibia), Sacernin (Iruñea), Saturde (Araba), Santurtzi (Bizkaia), Saturrarán («Saturren ibar» edo «San Saturnino» gisa, Gipuzkoan), denak ere San Saturninok hartzen dituen moldeak.
- Zipirio (Tolosa, Gipuzkoa) San Ziprianorentzat.
- Magdalena (Euskal Herri osoan, oro har), Santa Magdale-narentzat.
- Ibañeta (Nafarroa) San Joanentzat.
- Salvatore (Euskal Herri osoan, oro har), Sauveterre (Biarno frantsesean), Salvatierra (Araba) Salvatoreentzat.

Elizbarrutien sorrera

Erligio-gune horiek ez ziren gelditzen isolaturik, etengabeko harremanean baizik, eta sendotze-prozesuan elizbarrutien sorrera bultzatu zuen horrek.

Eliz erakunde horren banaketa geografikoak —Mañarikua maisuki aztertuak (25)— baditu aztertzea merezi duten hainbat ezaugarri.

XI. mendearen bukaeran elizbarrutiaren eskumeneko Euskal herriko lurraldeak izan ziren Valpuesta, Araba, Iruñea eta Baiona.

Elizbarrutiak eremu mediterraneoan

Elizbarrutien banaketa geografikoaren lehen begiradan, atentzia ematen du, Baionak izan ezik, gainerako guztiek izatea beren egoitza isurialde mediterraneoan: Valpuestan, Armentian eta Iruñean, hurrenez hurren.

Elizbarrutiak, bestalde, berezko batasuna eta nortasuna zuten lurraldeetan eratzen zirela jakinik, eta horiek biztanleen artean ohiko harreman eta mugimendurik gabe ez zirela gertatuko ikusirik, bitxia da konturatzea delako elizbarruti horientzat isurialdeen banalerroak ez zirela inolako muga, bai ordea, kostaldeko ibaiak. Ez da kasualitatea ibai horiek berak erromatarren garaian euskal leinuen arteko bereizketa-muga izatea, horregatik, nahiz eta mendeak igaro, euskalduna beste ezeren gaineratik artzain zela frogatzen da, eta antzinako transhumantzia-bideei ez ezik, negualdiak eta udaldiak igarotzeko guneei ere eutsi egiten zietela.

Beraz, elizbarrutiak, Baionakoa salbu, Euskal Herriko hego isurialdean egoteak antzinako sustraiak ditu. Bertan zeuden erromatarren garaian sortutako hiri gehienak eta bertan zeuden biderik onenak eta antzinako «ager» eremuko nekazaritza-aberastasunak, eta horiexek izan ziren elizbarrutien egoitza nagusia eremu mediterraneoan finkatzeko arrazoiak.

Eremu atlantikoko elizbarruti bat

Elizbarruti atlantiko bakarra, Baionakoa, kostaldetik barrena hedatu zen, Iruñeko elizbarrutiarekin bere muga Oiartzun ibaian finkatzeraino, Baztango ibarra ere bere baitan biltzen zuelarik.

Estos contactos naturales del litoral peninsular con el interior del País se van a ver confirmados por todo un rosario de donaciones de ermitas y monasterios costeros a otros meridionales de mayor importancia, como son San Salvador de Oña, San Juan de la Peña, San Millán de la Cogolla, San Salvador de Leire, Santa María La Real de Iratxe, Santa María de Pamplona y Santa María La Real de Nájera.

Repercusiones del peregrinaje en ambas vertientes

En Euskal Herria las repercusiones del peregrinaje van a ser parecidas en las dos vertientes, pero con matices.

Entre el 966 y el 971, tiene lugar un nuevo ataque de los normandos a las costas cantábricas, en el que destaca la toma de Santiago en el 968 y su permanencia en la ciudad durante dos años. Este acontecimiento infundirá miedo entre los peregrinos y paralizará casi totalmente su flujo hacia este centro religioso.

El año 997 el peligro viene por el Sur: Almanzor realiza una fuerte razzia en Santiago manteniendo así paralizado el peregrinaje.

Será con el comienzo del nuevo siglo, tras la desaparición de los peligros normando y árabe, cuando se reanude la peregrinación hacia Santiago de manera multitudinaria.

Tras la desaparición del peligro árabe por el Sur, la difícil ruta costera se va a ver relativamente abandonada en beneficio del camino meridional. En un primer momento, esta ruta seguirá en lo fundamental el mismo trazado de la antigua vía XXXIV; será en el siglo XI, durante el reinado del monarca navarro Sancho el Mayor, cuando se desvía de Pamplona hacia Estella y Logroño.

En torno al camino se construyen monumentales iglesias románicas y se fundan multitud de villas con el apoyo regio de los Fueros poblacionales de Jaca (1063), Logroño (1095) y Tudela (1119).

De la vertiente atlántica del País no tenemos tantos datos. A pesar de la mayor dificultad que ofrecía, en comparación con el camino meridional, la ruta costera no va a ser abandonada por ello.

En el período comprendido entre los comienzos del peregrinaje y el final de la Alta Edad Media, la vertiente atlántica del País va a llevar un proceso más lento y atrasado que la meridional. Así, por ejemplo, las villas no comenzarán a fundarse hasta finales del siglo XII.

A pesar de la falta de datos, tengamos en cuenta a modo orientativo que a esta época románica pertenecen las advocaciones de forma «Done», en abreviatura de Domine (Señor), como por ejemplo:

Donamaría (cuyo equivalente en la zona de influencia vizcaína es Andra Mari), Donibane (San Juan), Doneztebe (San Esteban), Donostia (San Sebastián).

Y una larga serie de casos alaveses como:

Donabares (Eguileta), Donabira (San Vicente de Arana), Donakua (Villafranca), Donatxeri (Salvatierra/Agurain), Donaletxira (Lagrán), Donapalayoa (Aberasturi), Donapaulo (Roitegi), Donastebia (Arluzea), Donela (Iruña), Donesti (Gamarra Mayor), Donimedia (Alda), Donikendi (Alegria), Donospide (Gamarra Mayor), Donoste (Gauna), Doñine (Antezana), etc.

Euskal Herrian, penintsulako kostaldeak barnealdearekin zituen harreman natural horiek egiazkoak zirela, kostaldeak hegoaldeko beste monasterio nagusiagoei, dohaintzan emandako ermita eta monasterio zerrenda luze batek ziurtatuko du. Hauek dira dohaintzak: San Salvador de Oña, San Juan de la Peña, Donemiliaga Kukulla, Leireko San Salbatore, Iratxeiko Santa Maria La Real, Iruñeko Santa Maria eta Naia-rako Santa Maria La Real.

Erromesaldien ondorioak bi isurialdeetan

Euskal Herrian erromesaldien ondorioak bi isurialdeetan antzerakoak izan baziren ere, izan zituzten desberdintasunak.

Normandiarrek berriro eraso zuten Kantauriko kostaldea 966tik 971rako bitarte horretan, eta nabarmentzekoa da 968an Santiago hartu eta bertan eman zituztela bi urte. Beldurra eragin zuen ekintza horrek erromesen artean eta, ondorioz, kasik erabat gelditu zuen erlijio-zentro horretarako jende-etorria.

Hegoaldetik iritsi zen arriskua 997an: Almanzorrek Santiagon razzia izugarri bat egin eta erromesbide guztiak eten zituen eta hala mantendu.

Hurrengo mendearen hasieran, normandiarren eta arabiarren arriskuak desagertu zirenean, hasi ziren erromesaldiak berriro, eta jendetsuak izan ziren oso.

Hegoaldetik arabiarren arriskua desagertuta, kostaldeko bide nekoso gutxi-asko alde batera utzi eta hegoaldekoa hartu zen haren ordezkari. Hasiera-hasieran bide horrek antzinako XXXIV. bidearen trazatua bera jarraitu zuen; Antso Nagusia nafar erregearen agintealdian, XI. mendean, desbideratu zen Iruñetik Lizarrara eta Logroño aldera.

Bide ertzetan eliza erromaniko ikusgarriak eraiki ziren eta hiribildu asko fundatu, erregeak emandako Jakako (1063), Logroño (1095) eta Tuterako (1119) hiri-gutunen babesean.

Euskal Herriaren isurialde atlantikoaz ez dugu datu handirik. Kostaldeko bideak hegoaldekoak baino zailtasun handiagoak izan arren, ez zen horregatik baztertuta gelditu.

Erromesaldiaren hasiera eta Goiz Erdi Aroaren bukaera bitartean, Euskal Herriaren isurialde atlantikoak hegoaldekoak baino prozesu geldiagoa eta atzeratuagoa izan zuen. Horiek horrela, XII. mendean hasi ziren hiribilduak fundatzen.

Datu falta sumatzen den arren, orientazio moduan, kontuan har dezagun aldi erromaniko horretakoak direla Domine (Jauna) hitzaren «Done» laburduraz osatzen diren deiturak, adibidez:

Donamaria, bizkaieraren eragin-eremuan Andra Mari duena baliokidea.

Donibane (San Joan), Doneztebe (San Esteban), Donostia (San Sebastian).

Eta arabaldeko lekuko-zerrenda luze bat, hala nola:

Donabares (Eguileta), Donabira (Done Bikendi Arana), Donakua (Villafranca), Donatxeri (Salvatierra/Agurain), Donaletxira (Lagrán), Donapalayoa (Aberasturi), Donapaulo (Erroitegi), Donastebia (Arluzea), Donela (Iruña), Donesti (Gamarra), Donimedia (Alda), Donikendi (Dulantzi), Donospide (Gamarra), Donoste (Gauna), Doñine (Antezana), etab.

Como hemos dicho, la entrada masiva de peregrinos no va a facilitar el nacimiento de villas costeras de manera inmediata, pero sí una proliferación de centros religiosos, sobre todo ermitas.

Quizás debido a la pobreza de la vertiente atlántica —siempre en comparación con la mediterránea— la mayoría de los centros religiosos se levantarán con material rápidamente perecedero (sobre todo, madera), por lo que los restos románicos que han perdurado hasta nuestros días no son tan numerosos como los del Sur del País.

Sin embargo, el románico vizcaíno presenta una característica singular: el ábside no es ovalado, sino plano. Se diferencia del románico alavés y navarro, y se asemeja curiosamente al románico irlandés. Según el erudito Gaya Nuño, esta «moda» fue traída por maestros canteros de Irlanda hacia el siglo XII. Ejemplos en Abrisketa, Zumetxaga y Bakio.

En Gipuzkoa no se ha conservado ningún ábside.

Además, con el objetivo de dar el máximo provecho a las construcciones en piedra, en muchas de las ermitas costeras se puede observar un diseño polifuncional: además de un recinto para los deberes religiosos, estos edificios eran utilizados como hospedaje para los peregrinos —en el zimitorio de los templos—, así como puestos de vigía tanto de caminos como de la costa e incluso para la defensa militar de la misma, como podrían ser San Juan de Gaztelugatxe, Saturraran, Santa Bata de Mutriku, San Antón de Getaria, etc.

A partir de la afluencia de los peregrinos, los Obispos con jurisdicción sobre Euskal Herria van a sufrir pequeños cambios, aunque sin importancia para lo fundamental. Así, la diócesis de Valpuesta será incluida en la de Burgos —y con ella las Encartaciones y parte de Álava—; el Obispado de Álava se incluirá en el de Calahorra y los de Pamplona y Bayona permanecerán, en lo que a nosotros nos respecta, prácticamente iguales.

Tanto en su disposición perpendicular al mar, como en sus límites fluviales en la costa, las diócesis no van a cambiar por el fenómeno del peregrinaje. Incluso las anteriores donaciones de monasterios costeros a centros más importantes del interior, van a continuar ahora a San Salvador de Ibañeta (Roncesvalles), a la Orden del Temple, al Gran Priorato de Navarra de la Orden de San Juan de Jerusalén, a Santa María de Iranzu, etc.

Avatares y motivaciones del peregrinaje a Santiago

Pero ¿qué podríamos decir de este fenómeno tan singular como es el del peregrinaje? ¿Qué motivaba a aquella gente para recorrer tan largas distancias?

La mayoría de los caminantes realizaban el peregrinaje como penitencia, aunque no faltaban motivos tan poco religiosos como el turismo, ganas de conocer nuevas lenguas y culturas, etc.

Santiago, de igual rango que Roma y Jerusalén, comenzó a atraer a partir del siglo X a romeros que acudían de toda Europa. Las órdenes monásticas (cluniacienses y agustinos) fomentaron esta corriente religiosa, mientras los mo-

Lehen esan dugun bezala, erromesen sarrera jendetsuak kostaldeari ez zion berehalakoan lagundu hiribilduak sortzen, bai ordea, erlijio-eraikuntzak ugaritzen, ermitak batez ere.

Agian, isurialde atlantikoaren pobretasuna zela-eta —beti ere, mediterraneoarekin alderatuz—, erlijiozko eraikuntza gehienak azkar hondatzen ziren materialez egin ziren, zurez alegia, horregatik gaur eguneraino iritsi diren eraikuntza erromanikoak ez dira Euskal Herriaren hegoaldekoak bezain ugariak.

Hala ere, erromaniko bizkaitarrari antzeko ezaugarriak ikusten zaizkio: absidea ez da arrauzkara, laua baizik. Arabako eta Nafarroako erromanikoa ez bezalakoa da, bitxia bada ere, irlandarraren itxurakoa. Gaya Nuño ikasiaren iritziz, *moda* hori hargin-maisu irlandarrek ekarria da XII. mende aldera. Horien adibide ditugu: Abrisketakoa, Zumetxagakoa eta Bakiokoa.

Gipuzkoan ez da abside bat bera ere gorde.

Horrez gainera, kostaldeko ermita gehien diseinua funtzio anitzekoa da, harrizko eraikinei ahal zen probetxurik gehiena ateratzeko. Erlijio-betebeharretarako esparruaz gain, erai-kin horiek —tenpluen zimitorioa— erromesen ostatu moduko zerbitzuetan erabiltzen ziren, eta bideen eta kostaldearen zelata-postu nahiz defentsa militar ere baziren, besteak beste, Gaztelugatxeko San Joan, Saturraran, Mutrikuko Santa Barbara, Getariko San Anton eta abarren antzekoak.

Halako erromes ugariaren ondorioz, Euskal Herriaren gain eskumena zuten elizbarrutiek aldaketa txiki batzuk nozitu zituzten, funtsezkoa ukitu ez bazitzairen ere. Hala, Valpuestako elizbarrutia Burgoskoan sartu zuten —eta horrekin batera Enkarerriak eta Arabaren zati bat—; Arabako elizbarrutia Kalagorrikoan sartu zuten eta Iruñekoak eta Baionakoak berdin samar jarraitu zuten, guri dagokigunez.

Nahiz itsasoarekiko eraketa perpendikularrean nahiz kostaldeko ibai mugen eraketan, elizbarrutiek ez zuten aldaketarik nozitu erromesaldien fenomenoagatik. Are gehiago, kostaldeko monasterioen aurreko dohaintzek jarraitu egin zuten Ibañetako (Orreaga) San Salbatoren, Tenplarioen, Jerusalemeko San Joanen Ordenako Nafarroako Prioretza Nagusian, Irantzuko Santa Marian eta abarretan.

Gorabeherak eta motibazioak Donejakuerako erromesaldietan

Baina, zer esan dezakegu erromesaldien fenomeno hain berezi horren inguruan? Zerk bultzatzen du jendea halako distantzia luzeak oinez egitera?

Bidazti gehientsuenek penitentzia moduan egiten zuten erromesaldia, nahiz eta tartean izaten ziren erlijioarekin zerikusirik ez zuten motibazioak, turismoa, beste hizkuntzak eta kulturak ezagutzea eta beste.

Santiago, Erroma eta Jerusalem mailan jarria zenez, X. mendetik aurrera erromesak erakartzen hasi zen, eta Europa osotik etortzen ziren. Monjeen Ordenek (klunitarrak eta agustindarrak) sustatu egin zuten erlijio-korrante hori, eta

narcas de los diversos reinos que atravesaban los peregrinos daban a éstos su protección.

El camino se vio jalonado de monasterios y hospitales que acogían a los viajeros, y las órdenes militares (a la vez monjes y policía de caminos), especialmente los templarios tuvieron sus casas al borde de la ruta para defenderlos.

La peregrinación quedó ordenada y codificada en el «Liber Sancti Iacobi», llamado también «Código Calixtino» por su atribución al Papa Calixto II, aunque en realidad sea una compilación revisada y en gran parte escrita por un clérigo de Poitou llamado Aymeric Picaud; es obra del siglo XII que estaba ya en Compostela antes de 1172.

La comunicación de la Península con Europa a través del Camino de Santiago fue extraordinariamente fecunda en el orden cultural y artístico, por el intercambio de influencias y por las aportaciones de los artistas viajeros; prueba de ello es la entrada del estilo románico.

En el aspecto social la peregrinación reactivó el Norte de la Península mediante el fenómeno de repoblación a través de la fundación de villas con beneplácito de los monarcas.

La enorme afluencia de gentes de toda Europa iniciada en el siglo X se mantuvo hasta el siglo XVI para ir decayendo paulatinamente hasta desaparecer casi por completo el siglo XVIII.

Repercusión en Euskal Herria

El paso de los peregrinos por nuestro País se remonta hasta los primeros años, ya que en el siglo X, debido a la incertidumbre del litoral, llegarían a Galicia empleando casi exclusivamente la antigua vía romana costera (o lo que quedaría de ella), aquella que la tabla de Peutinger (siglo III ó IV) señala desde Ossaron (Oiartzun) hasta Bricantia (A Coruña).

Con la desaparición de los peligros normando y árabe se abrirán dos nuevas rutas:

- una por la vertiente Sur, por Navarra y Rioja, abierta por Sancho III el Mayor de Navarra;
- otra por el mar, con la navegación de cabotaje.

La existencia de una infraestructura naval queda patente en el dato de que en el 999 una escuadra vasca ayudó a Gonzalo Moniz, señor de Oporto, en sus campañas militares.

El fenómeno del peregrinaje a Santiago, por su parte, va a pasar malos momentos hasta el siglo XI. El peligro árabe por el Sur empujará a los romeros hacia las vías de la costa, mientras que los ataques normandos les alejarán del mar. A pesar de los peligros, el peregrinaje no parará; y con él, la entrada de nuevas ideas y el contacto de lenguas y mentalidades diferentes.

erromesek zeharkatzen zuten erresuma bakoitzeko erregeak babesa ematen zieten.

Bide-ertz guztietan bidaztiei aterpea ematen zieten monasterioak eta ospitaleak sortu ziren han-hemenka, eta ordena militarrek (monje eta bide-poliziak ziren, aldi berean), bereziki tenplarioek, bide-ertzetan euren etxeak izan zituzten haiek defendatzeko.

Erromesaldia arauturik eta kodifikaturik gelditu zen «Liber Sancti Iacobi» edo Kalisto II.a Aita Santuarena omen zen «Código Calixtino» deiturikoan, berez, Poitou-ko apaiz Aymeric Picaud deritzonak bilduma aztertu eta hein handi batean berak idatzia zen arren; XII. mendeko obra hau 1172rako iritsia zen Donejakuera.

Europarekin zuen harremanean, Penintsulak ohiz kanpoko oparotasuna izan zuen kultur eta arte mailan, Donejakueko Bidearen bitartez, elkartrukeagatik eta bidazti ertilarien ekarpenengatik; estilo erromanikoaren sarrera da horren lekukoa.

Erromesaldiek biziberritu egin zuten penintsularen iparralde, gizarte mailan eta birpopulazte-fenomenoaren bidez, erregeen oniritziz hiribilduak sortuz.

Europa osoko jendearen emana, X. mendean hasi eta XVI. mendera arte iraun zuena, gainbehera hasi zen apurka-apurka, eta XVIII. mendean ia erabat desagertu zen.

Ondorioak Euskal Herrian

Lehen mendeetatik hasi ziren erromesak igarotzen gure herritik, X. mendean itsasertzekoak segurtasunik ez zuela-eta, soilik kostako erromatarren antzinako galtzadatik (edo gelditzen zenetik) iristen baitziren Galiziara, hain zuzen ere, Peutinger-en taulak (III edo IV. m.) Ossaron-etik (Oiartzun) hasi eta Bricantia (Coruña) bitartean markatzen duen bideetik.

Normandiarren eta arabiarren arriskuak desagertu zirenean, bi bide berri ireki ziren:

- bata, hego isurialdetik, Nafarroatik eta Errioxatik barrena, Nafarroako Antso III.a Nagusiak ireki zuena;
- bestea, itsasoz, kabotaje-nabigazioaren bidez egiten zena.

Ontzigitzak azpiegitura bat bazuela datu batek bistaratzen du, 999an euskal eskudra batek militar-kanpainetan Oportoko Gonzalo Moniz jaunari lagundu zioneko datuak alegia.

Donejakuerako erromesaldien fenomenoak ez zituen garai ederrak izan XI. mendera bitartean. Hegoaldeko arabiarren arriskuak erromesak kostaldeko bideetara bultzatzen zituen eta normandiarren erasoek itsasertzetik ihes eginarazten zieten. Arriskuak arrisku, erromesaldiak ez ziren bukatu; eta haiekin ideia berriak eta hizkuntza nahiz pentsaera desberdinak sartu ziren.



Bikingoen knarr-a lanerako itsasontzi sendoa zen, bestearen ondorengoa: luzea eta dotorea, herensugearen irudikoa; oihal marradunak zituen (atzean, eskuinean) eta gerran erabiltzen zuten.

El Knarr vikingo, robusto barco de trabajo, era un derivado del otro, largo y elegante, con forma de dragón y velas rayadas (atrás a la derecha), usado en la guerra.



SIGLO XI

La caza de la ballena y la minería

Con la llegada del nuevo milenio se van a mantener algunas constantes y van a hacer aparición otras nuevas. Entre las últimas cabe destacar un documento que confirma la práctica de la caza de ballenas.

El año 1059 Bayona obtiene el privilegio de vender productos de ballena, lo que evidencia su captura y todo lo que ello conlleva: embarcaciones apropiadas, buenas técnicas de navegación, instrumental apropiado, etc.

En el caso de que nuestros arrantzales practicasen ya esta caza desde el siglo VII, como es la opinión de Joseph Garat, este documento confirmaría el mantenimiento de capturas durante ese período de tiempo. De no ser así, la herencia normanda en la construcción naval habría sido decisiva para alcanzar el nivel técnico que se necesita para tal empresa.

El primer documento que habla de la caza de ballenas por los arrantzales peninsulares es bastante más tardío, ya que data del año 1200; pero ello no debe hacernos pensar que si los bayoneses la practicaban, no lo hicieron también los demás, dadas las relaciones de vecindad existentes.

Mineral

Entre las viejas constantes, hay que decir que se mantiene durante el siglo XI la exportación mineral de Somorrostro a puertos guipuzcoanos y franceses (26).

XI. MENDEA

Balea-harrapaketa eta meatzaritza

Milurteko berria iristean, bere horretan mantendu ziren zenbait gauza, aldatu gabe, baina beste zenbait berri ere azaldu ziren. Azken horietan azpimarratzeko bat, balearen ehi-za praktikatzeko dela egiaztatzen duen dokumentua da.

Baionak 1059an balearen produktuak saltzeko pribilegioa iritsi zuen, eta horrek agerian jartzen du balearen harrapaketa eta horrek zekarrena: itsasontzi egokiak, nabigazioko teknika onak, tresneria aproposa, etab.

Joseph Garat-en iritziaren arabera, gure arrantzaleek ehiza hori VII. mendetik praktikatu izan balu, dokumentu horrek berretsiko luke denbora tarte horretan guztian aritu zirela ehizan. Hala ez balitz, ontzigintzarako normandiarren herentzia ezinbestekoa izango zuten, halako lantegi baterako behar zen maila teknikoa iristeko.

Penintsulako arrantzaleek baleak harrapaketa hitz egiten duen lehen dokumentua dezentez beranduagokoa da, 1200 urteko data baitu; baina, horrek ez liguke pentsarazi behar baionarrek harrapatzen bazuten, gainerakoak praktikatzeko ez zutenik, auzo-harremanak izanda.

Mea

Aldatzen ez zirenen artean legoke mearen esportazioa, XI. mendean Somorrostrotik Gipuzkoako eta Frantziako portuetara egiten zena. (26)

EL CANTÁBRICO EN LAS RUTAS MARÍTIMAS

Rutas marítimas a Santiago

La ruta de Idrisi

El peregrinaje a Santiago, por otro lado, alcanza en el siglo XII su más alto nivel. Tanto la ruta marítima como las terrestres eran profusamente utilizadas por los peregrinos; esto es por lo menos, lo que nos dice el geógrafo árabe Al-Idrisi (1099-1166), autor de la descripción del mundo conocida como *Libro de Roger* (27).

Relatando la ruta costera que comienza en al-Faru (A Coruña), Idrisi nos dice que la misma transcurre por la orilla del mar hasta Bayona, apartándose hasta un día de la costa y acercándose otras veces a 15 millas, sin interrumpirse durante 9 jornadas, cada una a 30 millas (28).

La ruta marítima, sin embargo, es más larga en el tiempo, ya que dura hasta 13 jornadas. A este respecto, señalemos que la información que nos proporciona Idrisi del Golfo de Bizkaia es bastante deficiente.

Rutas normandas

No obstante, quienes comenzaron a abrir estas rutas fueron los normandos. En el año 1026 Canuto I el Grande, el rey escandinavo más ilustre, emprende una peregrinación a Roma y recalca en Galicia para avituallarse. Y es que, así como los países célticos sienten preferencia por Compostela, los escandinavos frecuentan Roma y Tierra Santa.

Hacia esos años hay noticias de una expedición de Olaf Haraldson «El Santo» (+ 1030), expedición que se desarrollaría por el Sur de Francia y por la costa cantábrica hasta Galicia.

En los años 1108-10 Sigurd Jorsalfar, rey de Noruega, organiza una Cruzada de 60 barcos y 1.000 hombres hacia Tierra Santa. Pasaron el invierno de 1108-09 en Inglaterra y el de 1109-10 en Galicia.

El año 1115 Haakon Pallsson, gobernador de las Orcadas, emprende un peregrinaje a Roma y pasa por Galicia.

El punto de referencia en Galicia es el *Farum Brigantium* que es como conocen los viajeros del Norte a la actual A Coruña.

Naves vikingas en peregrinaciones y cruzadas

En las primeras décadas del siglo XII se va a producir un hondo cambio en los vikingos, que dejaron entonces su paganismo para convertirse al cristianismo: y las naves vikingas que servían antes para llevar piratas se emplearán para llevar peregrinos (a Santiago) a Roma o a Tierra Santa y también cruzados escandinavos que lucharán contra los infieles en la Península Ibérica y en Tierra Santa. (29)

En 1147 los cruzados ingleses, flamencos y fisios, que iban camino de Palestina, debido al mal tiempo se refugiaron en la desembocadura del Duero. Allí entraron en contacto con Alfonso Enrique, Conde de Portugal, quien acaba de proclamar la independencia de Portugal. Convenció a los cruzados para la colaboración en la toma de Lisboa.

KANTAURI ITSASOA ITSAS IBILBIDEETAN

Donejakuerako itsas ibilbideak

Idrisiren ibilbidea

Donejakuerako erromesaldiek, bestalde, beren goien gradua iritsi zuten XII. mendean. Itsasoko ibilbideak nahiz lehorrekoak erromesaz gainezka izaten ziren; horixe da, behinik behin, Al Idrisi (1099-1166) geografo arabiarrek, *Libro de Roger* (27) izenez ezagutzen den munduaren deskribapena egin zuenak, esaten duena.

Kostaldeko ibilbidea kontatzerakoan, Idrisik dio, Al-Faru-en (Coruña) hasten dela eta itsasertzetik Baionaraino iristen; batzuetan kostatik egun bateko bidean aldenduz, eta besteetan 15 miliatara hurbilduz, hala, etenik gabeko 9 egun eginez, eta bakoitzean 30 milia. (28)

Itsasoko ibilbidea, aldiz, luzeagoa da denboraz, 13 egun ere irauten baitu. Horretaz, esan dezagun eskas samarra dela Idrisik Bizkaiko Golkoaz ematen digun informazioa.

Normandiarren ibilbideak

Dena den, normandiarrek izan ziren itsas ibilbide horietan sartu ziren lehenak. 1026an Kanuto I.a Handia, Eskandinaviako errege goren, erromesaldi batean abiatu zen Erromara eta Galizian porturatu zen hornidura egiteko. Izan ere, herri zeltentzat Donejakuek lehentasuna zuen bezala, eskandinaviarrek sarritan joaten ziren Erromara eta Lurralde Santura.

Garai horretan, Olaf Haraldson «Santuaren» (1030) espedizio bati buruzko aipamenak daude, alegia, Frantzia hegoaldeetik eta Kantauriko itsasertzetik Galiziaraino egitekoa zen bati buruzkoak.

Sigurd Jorsalfar Norvegiako erregeak, 1108-10an, 60 itsasontziko eta 100 gizoneko gurutzada bat antolatu zuen Lurralde Santurantz. Ingalaterran igaro zuten 1108-09ko negualdia eta Galizian 1109-10ekoa.

Haakon Pallsson, Orkadak uharteetako gobernadorea, 1115ean Erromara abiatu zen erromes eta Galiziatik igaro zen.

Galiziako erreferentzia-puntua *Farum Brigantium*-a da, horrelaxe ezagutzen baitzuten iparraldeko bidazteiek gaur egungo Coruña.

Bikingoen itsasontziak erromesaldi eta gurutzadetan

Bikingoengan aldaketa sakon bat gertatu zen XII. mendeko lehen hamarrekotan, orduan euren paganismoa utzi, eta kristautasunean sartu ziren: lehen itsaslapurrak garraiatzeko baliatzen ziren ontziak erromesak eramateko erabili ziren handik aurrera (Donejakuera, Erromara edo Jerusalemara), eta Iberiar Penintsulan nahiz Lurralde Santuan sinesgabeen aurka borrokatzera zihoazen Eskandinaviako gurutzatuak eramateko. (29)

1147an, Palestinar antz zihoazen gurutzatu ingeles, flandestar eta fisioak, eguraldi gaiztoarengatik, Dueroren bokalean babestu ziren. Han Alf ontso Enríquez, Portugalen independentzia aldarrikatu berria zuen Portugaleko Kondearekin, jarri ziren harremanetan. Hark gurutzatuak konbentzitu zituen Lisboa hartzen lagundu ziezaioten.

Una vez terminada la campaña, algunos cruzados siguieron el viaje hacia Oriente, pero muchos otros se quedaron como colonos bajo la corona portuguesa.

De su paso por nuestra costa tenemos unos datos a tener en cuenta. (30)

Los días empleados por estas embarcaciones desde que vieron los Pirineos hasta Santiago ascienden a unos 11 ó 12; también sabemos —y esto nos interesa especialmente— que el tramo Pirineos-Oviedo (de 350 a 400 km), quizás por la fuerza del viento del Golfo, lo realizaron en 3 días, lo que nos da una idea de las distancias que podían recorrer por estos años: unos 100 km diarios.

Algunos años más tarde, en 1190 y con motivo de la Tercera Cruzada, Ricardo Corazón de León navegó a Tierra Santa con una gran flota. Para entonces era rey de Inglaterra; y quizás debido a que también Aquitania se encontraba bajo su jurisdicción, incluyó naves labortanas en la expedición.

División eclesiástica y vecindad marítima

Astigarribia

Otro dato interesante de este mismo siglo XII lo tenemos en la consagración de la iglesia de San Andrés de Astigarribia por el Obispo de Bayona en 1108. El texto es el siguiente:

«Por mandato del Abad de San Millán fue consagrada la iglesia del Apóstol San Andrés en Astigarribia, en los confines de Vizcaya, por Bernardo, Obispo de Santa María de Lapurdi, siendo Prior en el monasterio el monje Pedro. Era milésima centésima cuadragesima sexta» (31).

El documento sitúa Astigarribia «en los confines de Vizcaya», donde en su momento Ptolomeo fijó la separación de vándulos y caristios, y donde en este siglo se hallaba el límite entre los Obispos de Pamplona y Calahorra.

Pero si Astigarribia, situada en la margen izquierda del Deba, pertenecía al Obispado de Calahorra ¿por qué la consagraba el Obispo de Lapurdi?

Quizás la respuesta a estas preguntas haya que hallarla no ya en la jurisdicción del Obispado de Bayona, sino en la vecindad, en la proximidad geográfica. La sede, Calahorra, se halla a unos 200 km de distancia y el Obispo de Bayona, más cercano, podía acercarse en un par de días de navegación, lo que explicaría su presencia en Astigarribia. El mar, una vez más, actuaría de factor de comunicación de vecindad geográfica.

La política en la historia del espacio marítimo

Las razones políticas también son fuente de noticias sobre el mar durante este siglo. Así, sabemos que Alfonso el Batallador, rey de Aragón y de Navarra, el año 1130 atacó el Castillo de Bayona con ayuda de una escuadra vasca.

Años más tarde, Sancho VI el Sabio de Navarra, buscando para su reino una salida segura al mar, fundó la villa de San Sebastián en 1180, atrayendo con las ventajas de su Fuero

Kanpaina amaitu zenean, gurutzatu batzuk Ekialderanzko bidean jarraitu zuten, baina beste asko kolono gisa geratu ziren portugaldarren koroapean.

Badira gure kostaldetik igaro zireneko zenbait datu kontuan hartzekoak. (30)

Itsasontzi horiek Pirinioak ikusetik Donejakueraino joateko 11 edo 12 egun behar izaten zituzten; bestalde, badakigu —eta hau bereziki interesgarri zaigu— Pirinioetatik Oviedorako tartea (350-400 km) 3 egunetan egin zutela, agian Golkoko haizearen indarrez, horrekin argi adieraziz, zenbatekoak ziren urte horietan egin zitzaizketen distantziak: egunean 100 km inguru.

Zenbait urte beranduago, 1190ean, Rikardo I.a Lehoi-bihotzak Lurralde Santura nabigatu zuen ontzidi handi batekin, Hirugarren Gurutzada zela-eta. Ordurako Ingalaterrako erregea zen, eta, beharbada Akitania ere bere eskumenean zuelako, Lapurdiko itsasontziak sartu zituen bere espedizioan.

Elizbarrutien banaketa eta itsasoko auzotasuna

AstigarribiaAstigarribia

Badugu XII. mende horretako beste datu interesgarri bat, 1108an, Baionako gotzainak Astigarribian San Andres eliza sagaratu zueneko da. Honako hau da testua:

Dokumentuak Bizkaiko muturrean kokatzen du Astigarribia,

bere garaian Ptolomeok barduliarren eta karistiarren muga finkatu zuen lekuan, eta mende horretan Iruñeko eta Kalagorriko elizbarrutien arteko muga egiten zen lekuan.

Baina, baldin Astigarribia, Deba ibaiaren ezker ertzean egonik, Kalagorriko elizbarrutikoa bazen, zergatik sagaratu zuen Lapurdiko gotzainak?

Beharbada galdera horren erantzuna ez da Baionako Gotzaindegiaren eskumeneko lurretan bilatu behar, baizik auzotasunean, hurbiltasun geografikoan. Kalagorria, egoitza, 200 km-ra zegoen eta Baionako Gotzaindegia, hurbilago zegoenez, bi egun nabigatuz gerturatu zitekeen; horrek azalduko luke haren presentzia Astigarribian. Berrito ere, itsasoa geografikoki auzo zirenen arteko komunikazio-eragilea zen.

Politika itsas esparruaren historian

Arazoi politikoak ere itsasoari buruzko albiste-iturri dira mende horretan. Hala, dakiguna da, 1130ean, Alfontso I.a Borrokalaria, Aragoi eta Nafarroako erregeak, Baionako Gazteluari eraso egin ziola euskal eskuadra baten laguntzaz.

Urte batzuk igarota, 1180an, Nafarroako Antso VI.a Jakitunak Donostia hiribildua fundatu zuen, eta bere erresumari itsasorako irtenbide seguru bat eman nahiez eta bere

poblacional tanto a los vecinos de la zona como, sobre todo, a los mercaderes gascones de la región de Bayona.

Fundación de la Villa de Bayona

Aun siendo la fundación de San Sebastián un acto significativo, precisamente la que marca una frontera entre dos etapas claramente diferenciadas, sus antecedentes se sitúan en la villa de Bayona.

Aunque el Fuero Municipal (Coutumes de la ville) lo extendió el monarca inglés Juan sin Tierra en 1215, hay antecedentes:

- Hacia 1125 Bayona recibe del Duque de Aquitania, Guillermo IX el Trovador, la primera carta de franquicias.

La villa crece multiplicando sus comunicaciones con las otras localidades en respuesta a las necesidades del comercio marítimo del que Bayona detentaba ya el monopolio. Así es como se construyen los dos puentes, uno sobre el Adour y otro sobre el Nive para poner en contacto a la ciudad con los mercados de Las Landas, Béarn, Lapurdi y Navarra.

El auge de la villa comienza en el comercio marítimo. Las materias resinosas, los vinos, los productos de la ballena daban vida a una navegación de cabotaje por la Península Ibérica, Bretaña y Normandía.

Con la abolición del *Droit de coutume* que gravaba un 5% la mercadería de exportación, gran cantidad de mercaderes vinieron a establecerse en la ciudad, preparando el desarrollo que conocerá con la ocupación inglesa.

- En 1130, debido a una cuestión de límites o a jurisdicciones feudales entre el nuevo duque de Vasconia y Aquitania, Guillermo X el Teólogo, y Alfonso I el Batallador, rey de Navarra, este último atacó Bayona retirándose una vez capturada en 1131.

Bayona, administración inglesa

- En 1155 se abre el período de administración inglesa, hasta 1451. De Leonor el título pasa a Ricardo Corazón de León (Duque de Aquitania: 1169-1199).

Este cambio abre a los navíos bayoneses los puertos y los mercados del reino de Inglaterra. Bayona conoció un enorme auge durante estos tres siglos, a pesar que en el siglo XII cambió la desembocadura del Adour hacia Capbreton.

Enrique II, marido de Leonor, otorgó a los bayoneses el monopolio de los fletes en el Adour y redujo los derechos de importación percibidos en Inglaterra sobre los vinos de Gascuña, uno de los principales recursos de Bayona. También se prohibió la venta de pescado fuera de los mercados bayoneses.

- En 1169 (y hasta 1199) Ricardo Corazón de León administra Lapurdi. Entre otras cosas, confirma con pequeñas reformas el Fuero otorgado por Guillermo IX el Trovador hacia 1125.

Este Fuero, concedido hacia 1174, otorga a los comerciantes bayoneses la franquicia de los pasajes que pagaban el Poitou, Aquitania y Gascuña con carácter de perpetuidad.

Hiri-gutunen abantailek erakarrita, inguruetako biztanleak ekarri zituen, baina bereziki, Baiona eskualdeko merkatari gaskoiak.

Hiribilduen fundazioa: Baiona

Donostia hiribildu fundatzea ekintza esanguratsua, hain zuzen ere, ongi berezitateko bi etapen arteko muga izanik ere, Baionako hiribilduaren sorrera lehenagokoa da.

Nahiz eta Joan Lurgabeak, errege ingelesak 1215ean emanak izan Udal Foruak (Hiribilduko ohiturak) badaude lehenagokoak ere:

- Akitaniako dukeak, Gillen IX.a Trobalariak lehen frankizia-gutuna eman zion Baionari, 1125. urte aldera.

Hazten zihoan hiribildua, Baionak monopolioa bidegabeki lortuta, itsas merkatartzako beharrei erantzuteko beste herrien arteko komunikazioak biderkatuta. Hala eraiki ziren bi zubiak, Aturriren gainean bata eta Errobiren gainean bestea, hiribildua harremanetan jartzeko, Landes, Biarno, Lapurdi eta Nafarroako merkatariekin.

Hiribilduaren gorakada itsas merkatartzarekin hasi zen. Kabotaje-nabigazioaren bizigarri ziren material erretxinadunak, ardoak edo balearen ekoizpenak, Iberiar Penintsulan, Britainian eta Norvegian barrena joanez.

Esportazioko salgaiak % 5az kargatzen zituen *Droit de coutumea* indargabetzean, merkatari asko etorri ziren hiribilduan finkatzera eta bertan hasi ziren ingelesaren okupazioarekin ezagutu zuen garapena prestatzen.

- 1130ean, Gillen X.a Teologoa, Baskoniako eta Akitaniako duke berriaren eta Alfontso I.a Borrokalaria, Nafarroako erregearen artean, mugen edo eskumen feudalei buruzko auzi bat bitarteko zelarik, azken horrek eraso egin zion Baionari eta, behin atzeman ondoren, 1131ean, erretiratu zen.

Baionan ingelesaren administrazioa

- Ingelesen administrazioaren aldia izan zen 1155etik 1451ra. Leonorrek zuen titulua Rikardo Lehoi-bihotzaren (Akitaniako dukea: 1169-1199) eskuetara pasa zen.

Aldaketa horrek Ingalaterrako erresumako portu eta azoketako bidea zabaldu zien baionarren itsasontziei. Hiru mende horietan Baionak gorakada handi bat izan zuen, nahiz eta XII. mendean Aturriren bokalea Capbreton aldera aldatu.

Enrike II.ak, Leonorren senarrak, Aturriko pleiten monopolioa eman zien baionarrei eta Ingalaterran jasotzen ziren Gaskoniako ardoen gaineko inportazio-eskubideetan murrizketak egin zituen, Baionako baliabide nagusiaren gain, alegia.

- 1169tik 1199ra arte Rikardo Lehoi-bihotzak administratu zuen Lapurdi. Besteak beste, Gillen IX.a Trobalariak 1125 aldera emandako Forua berretsi zuen, erreforma txiki batzuk eginda.

Foru horrek, 1174an emandakoak, merkatari baionarrei, Poitou-n, Akitanian eta Gaskonian ordaintzen zuten merkatari-tza-pasabideen betirako frankizia ekarri zien.

La presencia de población gascona está confirmada por topónimos bien elocuentes en la franja costera que va de Donostia-San Sebastián a Hondarribia: Urgull, Gros, Aiete, Polloe, Molinao (Pasaia), Higuier, etc. También es un hecho conocido que en Pasaia se habló gascón hasta fines del siglo XVIII.

La fundación de la villa de San Sebastián

Pero la fundación de la villa de San Sebastián ¿en qué contexto se produjo? En opinión de Manuel Lekuona:

«antes de todo esto (la fundación de la villa) lo único que había en toda esta contornada, era Hernani, cuya jurisdicción se extendía desde Buruntza hasta el mar. La primera aparición de San Sebastián en la Historia la hace en relación con Hernani: «Sanctum Sebastianum de Hernani» le llama el discutido documento de los «votos de San Millán» de Fernán González del año 939, e «in finibus Ernani ad litus maris» lo sitúa la famosa «donación a Leire» (32), ésta última de 1014.

Hernani a finales del siglo XII es una población eminentemente pastoril y reúne buenas condiciones: zona relativamente costera pero un tanto tierra adentro por la inseguridad del litoral.

Debido a la afluencia de peregrinos de Santiago por la costa, a fin de acoger a los infecciosos (lepra, peste), se funda un Lazareto en las afueras de Hernani bajo la advocación de San Sebastián, abogado por excelencia contra la peste. Este Lazareto, que estaba gobernado por un monje del monasterio de Leire, se instituyó con el tiempo en parroquia para los pastores y baserritarras del contorno que hasta el momento debían acudir a Hernani para sus deberes religiosos.

Comenzaría a llamarse San Sebastián el Antiguo a partir de la fundación de una nueva iglesia en territorio donostiarra. Ésta, en opinión de Lekuona, sería la de Santa María y más tarde vendría la fundación de San Vicente, la primera para los navarros y la segunda, de clara advocación gascona, para los venidos de la zona de Bayona.

La fundación de la villa de San Sebastián, que va a suponer un salto cualitativo en este nuevo acercamiento, a una costa todavía no segura, va a tener dos objetivos fundamentales en los que el mar juega un papel determinante: por un lado, la defensa de la costa y por otro, potenciar el comercio con Bayona.

En el primer objetivo, la defensa, jugará un papel fundamental el castillo de la Mota así como los muros de las mismas iglesias de Santa María y San Vicente.

En el segundo objetivo, el comercio con Bayona, serán piezas fundamentales los mercaderes gascones con su experiencia y conocimientos.

Retorno a la costa

La fundación de San Sebastián, por último, supone una vuelta lenta pero segura a la costa; vuelta potenciada por los monarcas y que aspira a recuperar la antigua situación de la época romana, pero ahora apoyada evidentemente sobre unas bases nuevas.

Herri gaskoien presentzia kostaldeko toponimoetan gelditu zen egiaztaturik, Donostiatik Hondarribira bitartean: Urgull, Gros, Aiete, Polloe, Molinao (Pasaia), Higer eta abarretan. Gauza jakina da, horrez gain, Pasaian gaskoia hitz egin zela XVIII. mendearen bukaera arte.

Hiribilduen fundazioa: Donostia

Baina, zein testuingurutan fundatu zen Donostia hiribildu? Manuel Lekuonaren iritsiz:

«horren guztiaren aurretik (hiribilduaren fundazioa) ingurune horretan zegoen guztia, Hernani zen, haren eskumenekoa zen Buruntzatik itsasora bitartekoa. Donostia historian lehen aldiz Hernanirekin loturik azaldu zen: «Sanctum Sebastianum de Hernani» deitzen dio Fernán Gonzálezen 939ko «votos de San Millán» dokumentu eztabaidatuak, eta «in finibus Ernani ad litus maris» kokamena ematen dio «donación a Leire» (32) 1014ko dokumentu famatuak.

Artzaintza du lanbide Hernaniko herriak XII. mendearen bukaeran eta baldintza egokiak ditu: kostaldetik hurbil samar dago, baina itsasertzak dituen segurtasun ezagatik, apur bat barrualderantz kokaturik.

Donejakuera kostaldetik zihozten erromesak ugari zirenez, legenarraz eta izurriaz kutsaturik zetozonei laguntzeko, Hernani inguruan Lazareto (ospitale) bat sortu zen San Sebastian izurriaren aurkako babesle nagusiaren izenpean. Lazareto hori, Leire monasterioko monje baten agindupean zegoena, gerora parroki bilakatu zen, ordura arte eliz eginkizunetara Hernaniraino joan behar zuten inguruko artzain eta baserritarrentzat.

San Sebastian Antiguoa izena ematen hasi zitzaion donostiarren lurraldean eliza berri bat sortu zenetik aurrera. Eliza hori, Lekuonaren iritziz, Santa Maria zen, eta geroagokoa da San Bizente elizaren sorrera: lehena nafarrentzat, eta bigarrena, gaskoien izen garbikoa, Baiona aldetik zetozenentzat.

San Sebastian hiribildua fundatzeak, kostaldera hurbilagoitze horretan urrats handi bat izan zenak, artean segurtasun erabatekorik ez bazen ere, itsasoarekin zerikusi handiko bi helburu nagusi zituen: batetik, kostaldea zaintzea, eta bestetik, Baionarekin merkataritza indartzea.

Lehen helburuan, defentsarakoan, funtsezkoa izan zuen Mota gazteluaren zeregina eta baita Santa Maria eta San Bizente elizetako hormek ere.

Bigarren helburuan, Baionarekiko merkataritzan, funtsezko osagaiak izan ziren merkatarik gaskoia, beren esperientzia eta ezaguerekin.

Kostaldera itzultzea

Donostia fundatzeak, azkenik, kostaldera itzultzea ekarri zuen, itzulera geldoa baina segurua; erregeek sustatutako itzulera izan zen, erromatarren garaiko egoera berreskuratzea helburu hartuta, baina, bistakoa denez, oraingoan oinarri berrien gainean.

No obstante, el medio que rodeaba a la villa de San Sebastián no había cambiado excesivamente con los años. García de Cortazar nos lo describe con pocas palabras:

«...la condición espesamente boscosa del área (Norte) creadora de una potente biomasa que dificultaría la actividad agrícola, estimulando casi exclusivamente la ganadería, limitaba las posibilidades demográficas de la zona, manteniéndolas, probablemente, por debajo del nivel de los cinco habitantes por kilómetro cuadrado». (33)

«En cambio, el empuje marineru e, incluso, pescador de estos núcleos [vizcaínos] debía ser, todavía a mediados del siglo XII, inferior al de los relativamente próximos de Laredo y Colindres. Los Votos de San Millán, al menos, mientras reclaman de Vizcaya los bueyes [...de unaquaque alfoce (de Vizcaya) singulos boves (70) pág. 84] esperan conseguir en esas localidades, tal vez de cada casa, *singulus utres olei*, lo que hace sospechar ya un aprovechamiento de la grasa de grandes animales marinos, quizá de las mismas ballenas». (34)

El espacio geográfico costero

En resumen, los ocho siglos de la Alta Edad Media van a acarrear un repliegue geográfico de los asentamientos costeros motivado por la piratería; repliegue que, aun siendo reforzado por la presencia normanda, no implicará la desaparición de la navegación y de las rutas marítimas.

El espacio geográfico que los romanos crearon en la zona costera, precisamente basada en las rutas de cabotaje, permanecerá latente durante estos siglos y también ampliado con la aportación normanda de nuevos derroteros hacia Inglaterra y el Norte de Europa.

El momento que indica la salida de este estado latente será precisamente el movimiento de retorno a la costa iniciado con la fundación de San Sebastián; pero este movimiento acarrea una dinámica que, aun siendo tanto o más interesante que la anterior, pertenece a una etapa histórica que por sus características específicas merece un estudio aparte.

Hala ere, Donostia hiribilduaren ingurunea urteekin ez zen gehiegi aldatu. Hitz gutxitan deskribatzen digu García de Cortazarrek:

«...baso trinkoa du alderdi horrek (Iparra) eta biomasa indartsua sortzen duenez, nekazaritza-jarduerak eragotziko lituzke, abeltzaintzarako egokia izanez, baina eremu horretako aukera demografikoa mugatuz, ziur asko, kilometro karra-tuko bost biztanletik behera mantenduko bailituzke». (33)

«Aldiz, gune horietako (bizkaitarrak) marinelen eta baita arrantzaleen bultzada ere, gertuan zituzten Laredo eta Colindres-koak baino apalagoa izango zen XII. mendearen erdialdera. Votos de San Millan haiek Bizkaitik idiak eskatzen zituzten bitartean [...de unaquaque alfoce (Bizkaikoak) singulos boves 84. or.], beste herri horietan, agian, etxe bakoitzean, eskuratu nahi zituzten *singulus utres olei* horiek pentsarazten digute ordurako itsas animalia handien gantza aprobetxatzen zutela, beleena bera agian». (34)

Kostaldeko esparru geografikoa

Laburbilduz, Goiz Erdi Aroko zortzi mende haiek geografian kokalekuen atzera-biltze bat eragin zuten itsaslapurreten ondorioz; normandiarrek agertzeak atzera-biltze hura irmoagoa baldin bazen ere, ez zen horregatik nabigaziorik eta itsasbiderik desagertu.

Erromatarrek kostaldean sortu zuten esparru geografikoa k, kabotaje-ibilbideetan oinarrituak, itxuraz geldirik jarraitu zuen mende horietan zehar, baina hedatu ere egin ziren Ingalaterrara eta Europa iparralderantz, normandiarren ekarpena ziren itsasbide berrietatik.

Ez kutuko egoeratik irteteko unea izango da Donostiaren fundazioarekin hasitako kostalderako hurbilpena, hain zuzen ere; baina mugimendu horrek ekarri zuen dinamika, aurrekoa bezain edo are interesgarriagoa izanik ere, beste aldi historiko batekoa da, eta ezaugarriak kontuan hartuta, aparteko azterketa bat egitea merezi du.

NOTAS

- (1) GARCÍA DE CORTÁZAR, J. *Historia General de la Alta Edad Media*. Madrid, 1970. LACARRA, J. *Historia de la Edad Media*. Barcelona, 1978. MARTIN, J. *La Península en la Edad Media*. Barcelona 1979.
- (2) IDACIO. *Chronicon, ad olump. CCCIX*; edic. MOMMSEM. MGH. AA. 11 (En MAÑARIKUA. II Semana...).
- (3) LABURU, M. *Jalones en la historia de la arquitectura naval vasca*. Itsasoa 1. Etor Donostia-San Sebastián, 1986.
- (4) LABURU, M. Op. cit.
- (5) CARO BAROJA, J. *Los vascos y el mar*. Ed. Txertoa, pág. 19.
- (6) DE ITURRIZA Y ZABALA, J.R. *Historia General de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones. Fuentes para la historia de Vizcaya*. Bilbao, 1967.
- (7) DE MAÑARIKUA, A.E. *Historiografía de Vizcaya*, págs. 149-150. MATTO-SO. *As fontes do nobiliario*. Págs. 42-46.
- (8) CARO BAROJA, J. *Los vascos y el mar*, Ed. Txertoa, págs. 22-23.
- (9) Poema de Fernán González. Clásicos castellanos, 128. Espasa Calpe, 1978.
- (10) DE TUY, L. *El Tudense*. Por encargo de BERENGUELA (1171-1246), reina de Castilla y de León, escribió el *Chronicon Mundi* (1236), una recolección de noticias desde los orígenes del mundo hasta 1236, totalmente acrítica y en ocasiones voluntariamente fabulosa. En esta crónica recoge la leyenda de BERNARDO DEL CARPIO.
- (11) JIMÉNEZ DE RADA, R. Escribió *De rebus Hispaniae* o Historia gótica, también conocida como *Crónica del Toledano*, recogiendo también la leyenda del mencionado BERNARDO DEL CARPIO.
- (12) BANUS Y AGUIRRE, J.L. *Glosas Euskaras*. La Voz de España.
- (13) BANUS Y AGURRE, J.L. Op. cit.
- (14) La lápida dice así: *In gratiarum actione pro victoria obtenta et cumplimiento voti facti Deo et Beate Marie semper virgini Era octingentesima decima quarta quando irimus ad Orierriagam et saltum pirinei, nunc de Roncos valles, preliaturi contra exercitum Caroli Magni, Francorum Regis, cum nostro. Basconie populo pro se et sociis suis De Pasaxe victoribus. loannes de Ubila Me fecit.*
- (15) BANUS y AGUIRRE, J.L. Op. cit.
- (16) Carta-Pueba de Cestona. En GOROSABEL, P. *Diccionario de los Pueblos de Guipúzcoa*.
- (17) SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. *Vascos y navarros en su primera historia*. Ediciones del Centro. Madrid, 1974.
- (18) CARO BAROJA, J. *Los vascos y el mar*. Ed. Txertoa, pág. 21.
- (19) SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. Op. cit.
- (20) DE LEKUONA, M. Op. cit., pág. 214.
- (21) DE MAÑARIKUA, A.E. *Introducción del Cristianismo en el País Vasco. Euskal Herria Historia y Sociedad*. Caja Laboral Popular, 1985.
- (22) DE LEKUONA, M. *Antigüedad de nuestro Cristianismo*. Kardaberaz bilduma, 28.
- (23) SAYAS ABENGOECHEA, J. J. Op. cit. págs. 47-48.
- (24) DE BARANDIARAN, J.M. *Excavaciones delante de unas grutas artificiales en «El Montico» de Charratu y en Sarracho (Izkiz-Álava)*. Bol. de la Inst. Sancho el Sabio, 10. Vitoria-Gasteiz 1966 págs. 173-184.

OHARRAK

- (1) GARCÍA DE CORTÁZAR, J. *Historia General de la Alta Edad Media*. Madrid, 1970. LACARRA, J. *Historia de la Edad Media*. Barcelona, 1978. MARTIN, J. *La Península en la Edad Media*. Barcelona 1979.
- (2) IDACIO. *Chronicon, ad olump. CCCIX*; MOMMSEM. MGH Argit. AA. 11 (MAÑARIKUA. II Semana...).
- (3) LABURU, M. *Jalones en la historia de la arquitectura naval vasca*. Itsasoa 1. Etor Argit. Donostia-San Sebastián, 1986.
- (4) LABURU, M. Op. cit.
- (5) CARO BAROJA, J. *Los vascos y el mar*. Txertoa Argit, 19. or.
- (6) ITURRIZA Y ZABALA, J.R. *Historia General de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones. Fuentes para la historia de Vizcaya*. Bilbo, 1967.
- (7) MAÑARIKUA, A.E. *Historiografía de Vizcaya*, 149 150. or. MATTO-SO. *As fontes do nobiliario*. 42 46. or.
- (8) CARO BAROJA, J. *Los vascos y el mar*, Txertoa Argit., 22 23. or.
- (9) Fernán González. en olerkia. Clásicos castellanos, 128. Espasa Calpe, 1978.
- (10) DE TUY, L. *El Tudense*. BERENGUELA, Gaztela eta Leongo erreginaren aginduz (1171-1246) idatzi zuen *Chronicon Mundi* (1236), munduaren sorreratik 1236. urtera bitarteko aipamenen bilduma, guztiz kritikarik gabea eta batzuetan berariaz guztiz alegiazkoa. BERNARDO DEL CARPIOren elezaharraren kronika jaso duen kronika da.
- (11) JIMÉNEZ DE RADA, R. Idazle honek idatzi zuen *De rebus Hispaniae* edo *Historia gótica*, *Crónica del Toledano* izenez ere ezagutzen dena; hemen ere jaso da goien aipatu dugun BERNARDO DEL CARPIOren elezaharra.
- (12) BANUS Y AGUIRRE, J.L. *Glosas Euskaras*. La Voz de España.
- (13) BANUS Y AGURRE, J.L. Op. cit.
- (14) Oroitarriak dio: *In gratiarum actione pro victoria obtenta et cumplimiento voti facti Deo et Beate Marie semper virgini Era octingentesima decima quarta quando irimus ad Orierriagam et saltum pirinei, nunc de Roncos valles, preliaturi contra exercitum Caroli Magni, Francorum Regis, cum nostro. Basconie populo pro se et sociis suis De Pasaxe victoribus. loannes de Ubila Me fecit.*
- (15) BANUS y AGUIRRE, J.L. Op. cit.
- (16) Zestoako Hiri-gutuna. GOROSABEL, P. *Diccionario de los Pueblos de Guipúzcoa*.
- (17) SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. *Vascos y navarros en su primera historia*. Ediciones del Centro. Madrid, 1974.
- (18) CARO BAROJA, J. *Los vascos y el mar*. Txertoa Argit, 21. or.
- (19) SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. Op. cit.
- (20) LEKUONA, M. Op. cit., 214. or.
- (21) MAÑARIKUA, A.E. *Introducción del Cristianismo en el País Vasco. Euskal Herria Historia y Sociedad*. Euskadiko Kutxa, 1985.
- (22) LEKUONA, M. *Antigüedad de nuestro Cristianismo*. Kardaberaz bilduma, 28.
- (23) SAYAS ABENGOECHEA, J. J. Op. cit. 47 48. or.
- (24) BARANDIARAN, J.M. *Excavaciones delante de unas grutas artificiales en «El Montico» de Charratu y en Sarracho (Izkiz-Álava)*. Bol. de la Inst. Sancho el Sabio, 10. Vitoria-Gasteiz 1966. 173 184. or.

- (25) DE MAÑARIKUA, A.E. *Obispos en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya hasta el siglo XI*. Vitoria-Gasteiz, 1963.
- (26) DE UGALDE, M. *Síntesis de la Historia del País Vasco*. Ed. Sendoa.
- (27) DUBLER, C.E. *Los Caminos a Compostela en IDRISI*. Revista al-Andalus, vol. XIV.
- (28) DUBLER, C.E. Op. cit., pág. 71.
- (29) GONZÁLEZ LÓPEZ, E. *Las fronteras marítimas atlánticas de Galicia: de la Prehistoria a la Baja Edad Media*. Ediciós do Castro, págs. 82-94.
- (30) DUBLER, C.E. Op. cit.
- (31) MARTÍNEZ DÍEZ, *Guipúzcoa en los albores de su Historia. Siglos X-XII*. Apéndice documental n.º 16.
- (32) DE LEKUONA, M. Las parroquias de San Sebastián. Aspectos históricoarqueológicos. *Kardaberaz bilduma*, 25.
- (33) GARCÍA DE CORTÁZAR, J. y otros. *Vizcaya en la Edad Media*. Tomo 1, págs. 33-34.
- (34) GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A. y otros. Op. cit., pág. 86.
- (25) MAÑARIKUA, A.E. *Obispos en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya hasta el siglo XI*. Vitoria-Gasteiz, 1963.
- (26) UGALDE, M. *Síntesis de la Historia del País Vasco*. Sendoa Argit.
- (27) DUBLER, C.E. *Los Caminos a Compostela en IDRISI*. Al Andalus Aldizkaria, XIV. libk.
- (28) DUBLER, C.E. Op. cit., 71. or.
- (29) GONZÁLEZ LÓPEZ, E. *Las fronteras marítimas atlánticas de Galicia: de la Prehistoria a la Baja Edad Media*. Ediciós do Castro, 82 94. or.
- (30) DUBLER, C.E. Op. cit.
- (31) MARTÍNEZ DÍEZ, *Guipúzcoa en los albores de su Historia. Siglos X XII*. Dokumentu eranskina 16. zk.
- (32) LEKUONA, M. Las parroquias de San Sebastián. Aspectos históricoarqueológicos. *Kardaberaz bilduma*, 25. or.
- (33) GARCÍA DE CORTÁZAR, J. eta beste batzuk. *Vizcaya en la Edad Media*. 1. libk., 33 34. or.
- (34) GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A. eta beste batzuk. Op. cit., 86. or.



Karlomagno itsas eszena batean. Irudiko ontzia anakronismoa bat da, izan ere, askoz geroagokoa da.
(Miniatura. Sarrazenoen aurka. Parisko Liburutegi Nazionala).

Carlo Magno en una escena naval. La nave representada es un anacronismo, pues pertenece a una época muy posterior.
(Miniatura. Contra los sarracenos. Biblioteca Nacional de París).

Gurutzatuen bidea / Ruta de los cruzados.

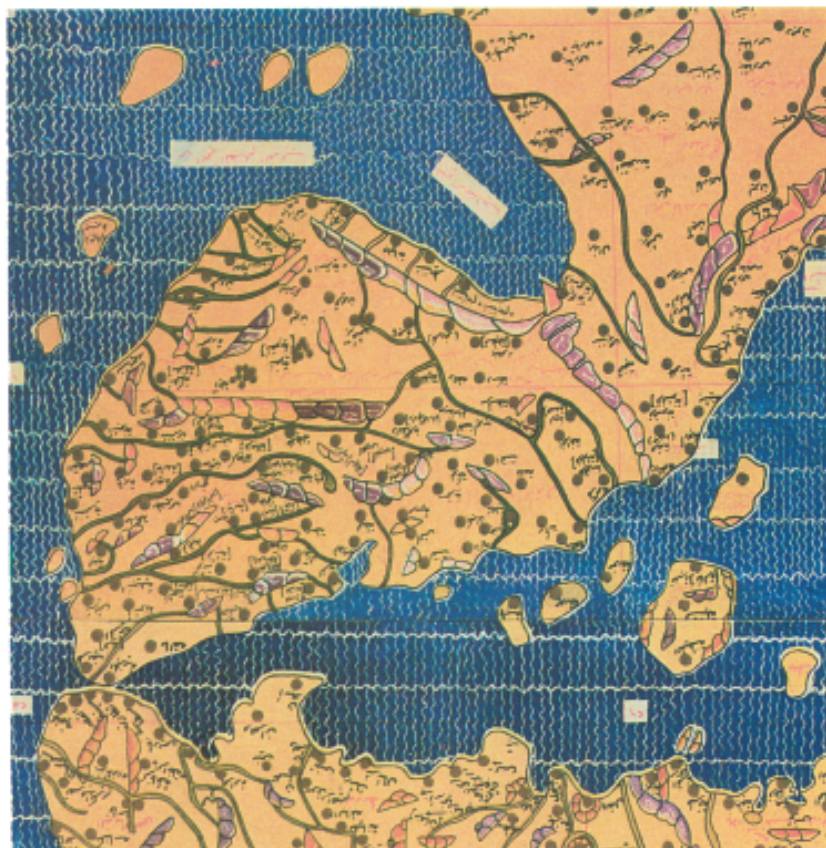
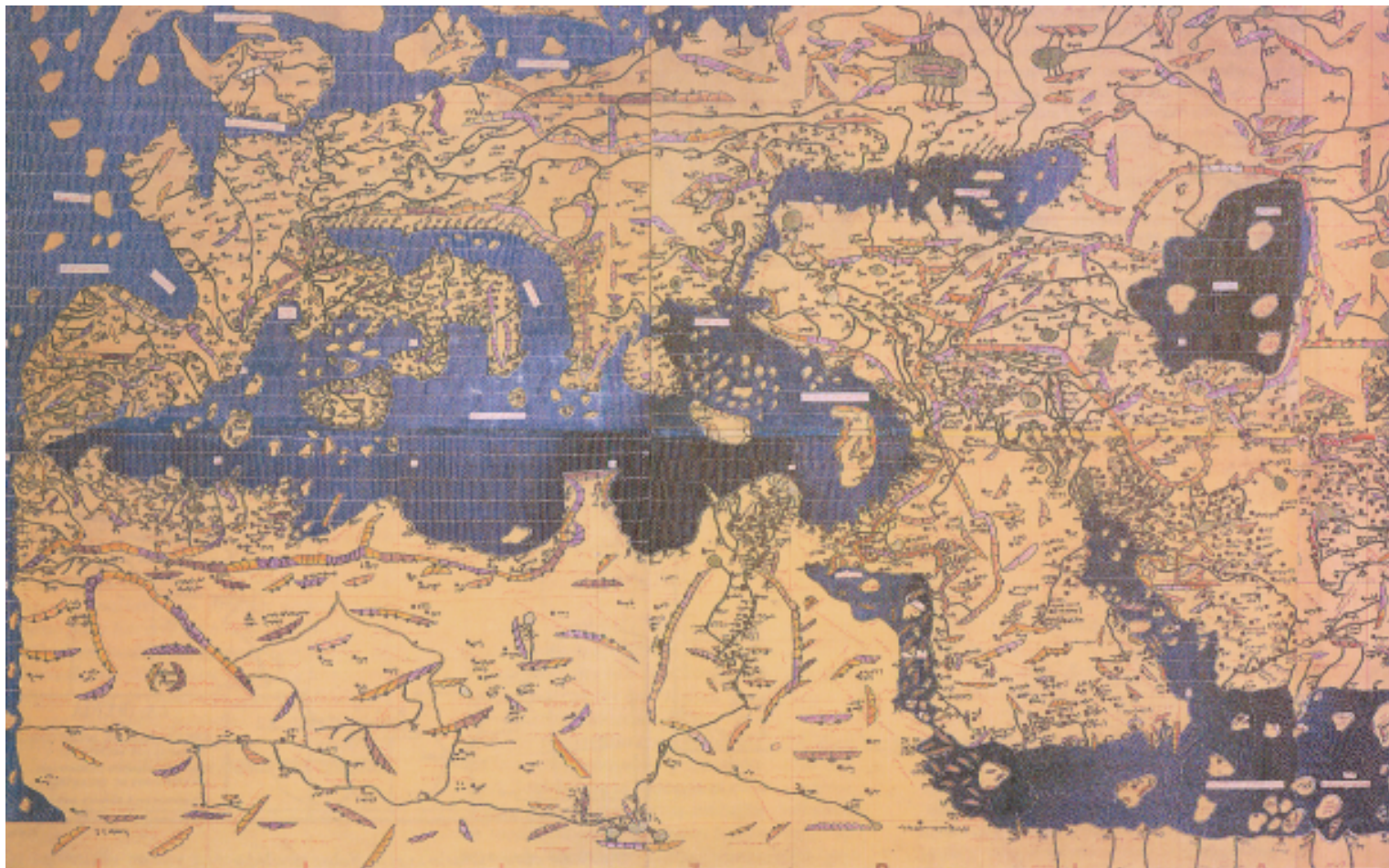




Rikardo I.a *Lehoi-bihotza* Gurutzadarantz ontziratuta
(Miniatura. Honako lan honen inkunabile bat: A. Vêrard-en «Lancelot du Lac» 1490, Paris).

Ricardo Corazón de León embarcado hacia las Cruzadas.
(Miniatura del incunable «Lancelot du Lae» de A. Vêrard 1490. París).

IDRISIREN MAPA ETA DONEJAKUERAKO ITSASBIDEA



Penintsularen xehetasuna Idrisiren mapan. Argi eta garbi markaturik daude Pirinioak, Kantabriako mendikatea, kostaldeko espazioa, Ebro eta Aturi ibaien arroak eta Oiarsoko tontorra.

Detalle de la Península en el mapa de Idrisi. Claramente señalados el Pirineo, la cordillera Cantábrica, el espacio costero, las cuencas del Ebro y del Adour, y el promontorio de Oiarso.



Idrisiren mapa.

Kantabriako mendikatearen eta itsasoaren artean bada nabarmentzen den espazio bat kostaldean (Idrisen planisferioa. Espainiar-Arabiarr Institutua. Madril).

Mapa de Idrisi.

Se distingue un espacio costero entre la Cordillera Cantábrica y el mar. (Planisferio Idrisi. Instituto Hispano-árabe. Madrid).

Santiagoko bidearaen testigantza Zaldibarren.

Testimonio de la presencia del camino de Santiago en Zaldibar.



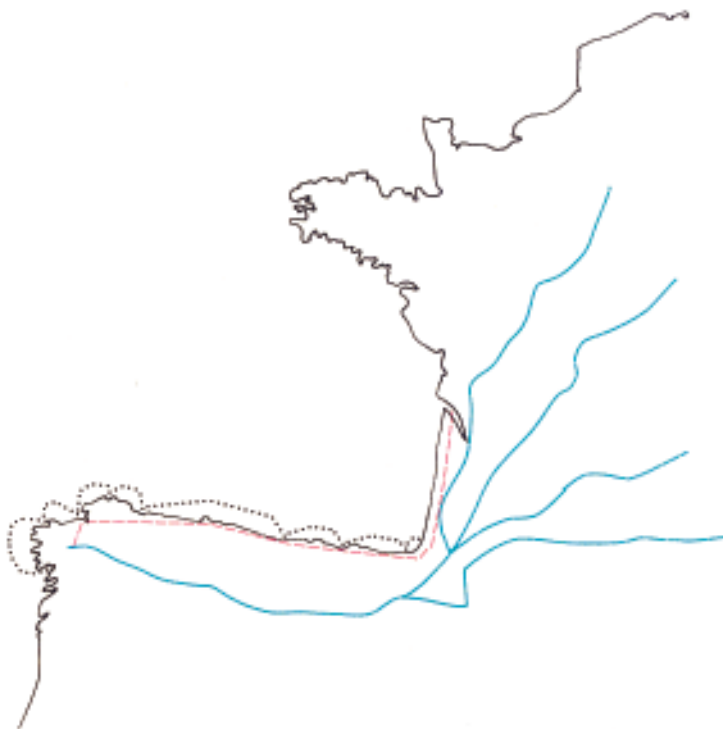
ESPAZIOAK ETA GERTAKARI HISTORIKOAK



Donejakue Bidea, Euskal Herrian
Camino de Santiago, en Euskal Herria.

Mugimendu espiritualen eskema,
Irlanda eta Ingalaterraren eta kontinentearen artekoa.
Mugimendu espiritual horiek, Donejakueko
erromesaldiekin eta Gurutzadekin batera,
garai hartako gizarte-erlijio joerako
ezaugarriak agertzen dituzte.

Esquema de corrientes espirituales
entre Irlanda e Inglaterra y el continente.
Estas corrientes espirituales,
junto con la peregrinación a Santiago y las Cruzadas,
perfilan una de las características
socio-religiosas de esta época



Donejakue Bidea eta frantsesen etorria.
Camino de Santiago con los flujos franceses.



Tribuen banaketa / División tribal.



Euskalkiak / Dialectos del euskera.



Arabiarren, barbaroen eta Karlomagoren sartu-irtenak. Itsasoko espazioa beti bazterrean gelditu izan da, antza denez.

Incursoiones árabes, bárbaras y de Carlo Magno. El espacio marítimo parece haber quedado siempre el margen.



Elizbarrutien banaketa XI. mende bukaera bitartean
División eclesiástica hasta fines del siglo XI.



Artzain-populazioak Donostia fundatu zen garaian (urdinez). Goiz Erdi Aroko gotorlekuak itsasertzean.
Poblaciones pastoriles en tiempo de la fundación de San Sebastián (azul). Fortificaciones costeras alto-medievales.

ESPAZIOAK ETA GERTAKARI HISTORIKOAK



Biztanle-dentsitate mapa mendebaldeko Europan eta Berant Erromatar Inperioaren garaian. (Ikusi, *Geografía histórica de Europa occidental en la Edad Media*. Smarkin. Akal argit.).

Mapa de densidad de la población en la Europa occidental en la época del Bajo Imperio romano. (Cfr. *Geografía histórica de Europa occidental en la Edad Media*. Smarkin. Edit Akal).

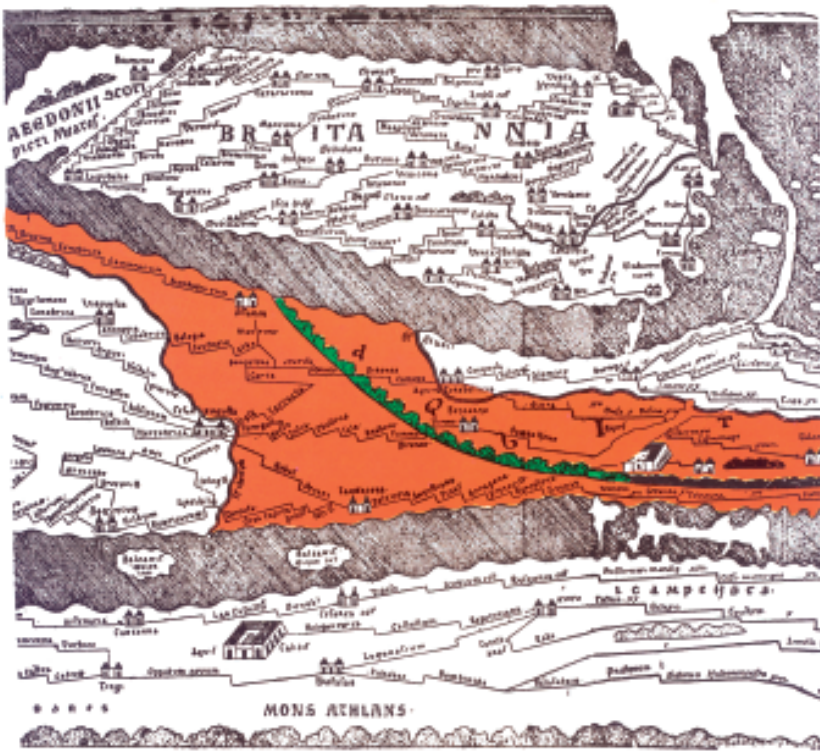
Jatorri zelta duten izenak, Galiako gerretan Zesarrek latinera itzulitako herri nagusienak.

Mapa hau lehen irudikatu dugun maparen (penintsulako herriena) osagarri da. Atlantiko itsasertzeko gertueneko herriak erakusten dizkigu (Ikusi, *Historia de las grandes civilizaciones*. Fernán Devismes. I. libk., Espasa Calpe Argit).

Nombres de origen céltico de los principales pueblos transcritos en latín por César en su guerra de las Galias. Este mapa se complementa con el anteriormente reproducido (con los pueblos peninsulares). Nos muestra los pueblos ribereños atlánticos más inmediatos.

(Cfr. *Historia de las grandes civilizaciones*. Fernán Devismes. Tomo I. Edit. Espasa Calpe).





Peutinger-en Taularen zatia. Pirinioak berdez margoturik daude eta marroiez Ebro eta Aturri ibaiaren arroak, alde banatan. Beti agertzen da Pirinioen erreferentzia, bai Ebrorena bai Aturrirena ere, euskal espazioaren erreferentzia eta antolamenduko espazio handiak finkatuz.

Fragmento de la tabla de Peutinger. Se ha coloreado en verde el Pirineo y en marrón a ambos lados la cuenca del Ebro y la del Adour.

La referencia pirenaica está siempre presente e igualmente lo están el Ebro y el Adour estableciendo los grandes espacios de referencia y articulación del espacio vasco.

Pirinioak zein Akitania eta Ebro ibaiaren sakonuneen irudikatzeak Peutinger-en Taulan. Antza denez, Estrabonen deskribapena bat dator irudikatze horrekin, berak esaten duenez, Pirinioak Ozeanoan amaitzen dira eta haien aurrez aurre Iparraldera dago Britainia. «Haren mendebaldeko alderdia (zeltikoarena) itsaso britainiarrak bustitzen du. Halaxe da, Britainiako uharte osoa zelten kostaldearen paraleloan dago...» (Proleg. III, 28).

Nabigatzaile frisiarren merkataritzako joan-etorriak V. mendetik VII. mendera (Salin-ek *La civilización merovingia*, II. liburukian dioenaren arabera).

Corrientes comerciales de los navegantes frisones del siglo V al VII. (Según Salin, *La civilización merovingia*, tomo II).

Representación del Pirineo y de las depresiones Aquitana y del Ebro en la tabla de Peutinger. La representación parece responder a la descripción de Estrabón que dice que los Pirineos terminan en el Océano y frente a ellos hacia el Norte está Britainia. «Su lado septentrional (de la Céltica) está bañado por el mar británico. En efecto, toda la isla de Britainia corre paralela a toda la costa Céltica...» (Proleg. III, 28).



Bikingoen jarduera-mapa / Mapa de actividades vikingas.



GEOGRAFÍA E HISTORIA EN EL ESPACIO MARÍTIMO VASCO

LA BAJA EDAD MEDIA (S. XII-XV)

por JUAN JOSÉ BIKANDI

INTRODUCCIÓN

L

La fundación de las villas costeras de Bayona y de San Sebastián

La fundación de la villa de San Sebastián, supone para el litoral cantábrico un hito que diferencia dos etapas muy diferentes: el final de una situación de inseguridad y replegamiento poblacional en el interior de las rías y el comienzo de una apertura hacia el mar y la infinidad de territorios a través del cual nos relacionamos.

Esta nueva etapa, que se abre con la fundación de la villa donostiarra hacia el año 1180, va a continuar con unas características parecidas hasta finales del siglo XV, en el que un acontecimiento tan importante como el descubrimiento y posterior conquista y colonización de América va a marcar el final de esta etapa y el comienzo de otra bien diferente.

Pero antes de entrar a analizar las características de este período, se impone, siquiera someramente, un repaso de los antecedentes que dieron lugar a la situación del País con la que nos encontramos a finales del siglo XII.

Antecedentes del retorno a la costa

Distribución de las tribus vascas perpendicularmente a la costa

Recordando las primeras noticias históricas que tenemos de nuestro País, la llegada de los romanos supuso un cambio de mentalidad en todos los sentidos con respecto al que tenían nuestros antepasados. La distribución de las tribus vascas a ambos lados de la divisoria de aguas, de manera perpendicular al mar y con los límites comunes en los ríos, vimos como evidenciaba la naturaleza pastoril de las mismas; la escasa relación con el mar se realizaba a través de los monoxilos, más fluviales que marinos, de herencia cultural neolítica.

GEOGRAFIA ETA HISTORIA EUSKAL HERRIKO ITSAS EREMUAN

BERANT ERDI AROA (XII-XV. M)

JUAN JOSE BIKANDI

SARRERA

K

Kostaldeko bi hiribilduren fundazioa: Baiona eta Donostia

Kantauri kostaldearentzat bi aro oso desberdin markatzen dituen gertakaria izan zen Donostia hiribilduaren fundazioa: batetik, ziurtasunik ezaren eta populazioak itsasadarretan gora atzera egin zueneko aldiaren bukaera eta, bestetik, itsaso aldera irekitzea eta haren bitartez ezin konta ahala lurraldeekin harremanetan hastea.

Aro berri horrek, 1180 aldera Donostia hiribildua sortzearekin hasi zenak, ezaugarri berdintsuekin jarraitu zuen XV. mendera bitartean, eta orduan gertakari oso garrantzitsu batek, Amerikaren aurkikuntza eta ondorengo kolonizazioak, aro horren bukaera eta beste oso aro desberdin baten hasiera ekarri zuen.

Baina, aro berriaren bereizgarriak aztertzen hasi aurretik, derrigorrezkoa zaigu, laburki bederen, XII. mendearen bukaeran Euskal Herrian aurkituko dugun egoera eragin zuten aurrekariet gainbegiratu bat ematea.

Kostaldera itzultzea: aurrekariak

Euskal leinuak

kostaldearekiko perpendikularki antolatua

Euskal Herriaz ditugun aipamen historikoak gogora ekarriz, erromatarren etorrerak gure arbasoek lehendik zuten pentsamoldea aldatzera bultzatu zuen, zentzu guztietan. Lehendik ikusi dugu banaleroaren bi isurialdeetan, itsasoarekiko perpendikularrean eta ibaiak bata bestearekiko muga zituztela antolatuturik egoteak gure leinuen artzain-izaera agerian jartzen zutela; itsasoarekin zuten harreman apurra, neolitikoko kultur ondare ziren monoxiloen bidez lantzen zuten, alegia itsasorako baino ibaietarako egokiagoak ziren ontziez.

Distribución romana del espacio

Los romanos, pueblo de origen mediterráneo, llegaron al País con una mentalidad diferente: su concepto de la riqueza se basaba en la trilogía mediterránea (trigo, vid y olivo), por lo que diferenciaron la zona «rica», el *ager*, de la «pobre», el *saltus* (bosque). Sobre estas bases, la vertiente sur del País conoció una mayor actividad romana que la vertiente norte; no obstante, y como se está demostrando con el tiempo, la presencia romana en la franja cantábrica fue mayor de lo que hasta hace poco tiempo se pensaba.

La mayor presencia romana en el sur ayudó a la proliferación de poblamientos así como la de vías de comunicación. La vertiente norte, menos colonizada y con una orografía complicada, distribuye los poblamientos por la costa —y no en el interior— y utiliza fundamentalmente las vías fluviales y marinas para la exportación de otras riquezas que no fueran las típicamente mediterráneas, como la madera, minerales, pescado, etc. El uso de las vías fluviales no fue obstáculo para que se utilizaran otros caminos terrestres.

Las diferencias que sin duda existirían entre las dos vertientes de la divisoria de aguas se vieron incrementadas con la presencia romana.

Navegación de cabotaje y vecindad costera

Y en lo que hace referencia a la vertiente cantábrica, los romanos establecieron sobre la base de la navegación de cabotaje un espacio de vecindad en el Golfo de Bizkaia, por lo menos entre *Amanum Portus*, luego *Flaviobriga* (Castro Urdiales), *Oeasso* y *Burdigala* (Burdeos), puntos de extracción y destino del mineral de hierro de Somorrostro, sin olvidar los amarraderos de *Vesperies*, *Tritium Tuboricum*, *Menosca*, *Morogui* y *Lapurdum*.

Inseguridad costera y retraimiento de la población al interior

Con la caída del Imperio romano y la invasión germánica las noticias de nuestro País comienzan a escasear. Empieza un largo período en el que la piratería, causa inequívoca de la inseguridad que imperaba en el mar, hará desaparecer los poblamientos costeros debido a un repliegamiento de la población hacia el interior de las rías. No obstante, los conocimientos técnicos y la infraestructura de vías terrestres y marinas que dejaron los romanos como legado continuarán latentes.

Fundación de las villas y retorno a la costa

El final de este largo período va a concluir con la fundación de las villas costeras, siempre en las cercanías de algún poblamiento pastoril o arrantzale.

La importancia de este fenómeno es enorme; con el antecedente de Bayona, pionera de las villas costeras vascas, la fundación de Donostia en la contornada de Hernani va a ser consecuencia de la anterior creación de un espacio costero seguro y abre una etapa en la que la vuelta a la costa ya va a ser definitiva, sobre las bases del comercio y la defensa militar.

Erromatarren esparru-banaketa

Erromatarrek, jatorriz herri mediterranea izaki, gure Herrira beste pentsaera batekin iritsi ziren: haien aberastasunean buruzko kontzeptua trilogia mediterraneoan oinarritua zen (garia, mahatsa eta olio), horregatik, bereizi egin zituzten, lur «aberatsa» edo *ager* eta lur «gosea» edo *saltus* (basoa). Hori oinarritzat hartuta, gure herriko hego isurialdean iparrekotan baino handiagoa izan zen erromatarrek jarduna; hala ere, denborak frogatzen duenez, duela gutxira arte pentsatzen zena baino handiagoa izan zen haien presentzia Kantauriko kostaldean.

Hegoaldean erromatar gehiago izateak populaketak eta komunikazioak ugaritzea ekarri zuen. Iparreko isurialdea, halako kolonizatorik ez eta orografía zaila zuenak, populatzeak kostan zehar banatu zituen —eta ez barrualdean— eta itsasoko eta ibaietako ibilbideak erabiltzen zituzten beste ondasunak, batez ere, mediterraneoko tipikoak ez zirenak esportatzeko: zura, meak, arraina eta abar. Hala ere, garraino-bide gisa ibaiak ibiltzea ez zen eragozpen izan lehorreko bideak erabiltzen jarraitzeko.

Zalantzarik gabe, erromatarren etorrerarekin areagotu egin ziren banalerroaren bi isurialdeetako desberdintasunak.

Kabotaje-nabigazioa eta itsasbazterreko auzotasuna

Kantauriko isurialdeari dagokionez, erromatarrek kabotaje-nabigazioan oinarritzen zen auzotasun-esparru bat ezarri zuten Bizkaiko Golkoan: *Amanum Portus*, gerora *Flaviobriga* (Castro Urdiales) deitzen zena, *Oeasso* eta *Burdigalaren* (Bordele) artean bai, bederen; Ezkerraldeko burdina minera ateratzeko eta helmugara iristeko puntuak markatuz, *Vesperies*, *Tritium Tuboricum*, *Menosca*, *Morogui* eta *Lapurdum*-eko amarralekuak eta antzekoak ahaztu gabe.

Kostaldekoko segurtasun eza eta populazioa atzera egiten

Erromatar Inperioa erori eta germaniarren inbasioa gertatu zenean, gure herriko aipamenak gutxituz joan ziren. Aro luze baten hasiera zen, itsaslapurretak ziren itsasoan zegoen segurtasun ezaren ageriko arrazoia eta horrek kostaldeko populazioak desagerrarazi egin zituen, populazioak itsasadarretan atzera egitea erabakitzearen ondorioz. Hala ere, bizirik jarraitu zuten erromatarren ondoreak, ezaguera teknikoek eta lehorreko nahiz itsasoko azpiegiturek.

Hiribilduen fundazioa eta kostaldera itzultzea

Beti kostaldean, artzain edo arrantzale-populazioak zeuden lekuetatik hurbil, hiribilduak fundatzean eman zitzaion bukaera aro luze horri.

Sekulakoa da fenomeno horren garrantzia; Baiona, euskal kostaldeko lehen hiribildua, aurrekari izanda, Hernaniren ingurumarian Donostia sortzea kostaldean lehenbizi esparru seguru bat sortu izanaren ondorioa izan zen, eta, merkataritza eta defentsa militarra oinarri hartuta, kostalera itzultzea behin betirako etapa berri baten hasiera.

BAYONA

La única villa de Lapurdi

Como ya hemos apuntado anteriormente, en Lapurdi la única villa es Bayona; sin embargo Goyhenetxe es de la opinión de que para el siglo XI el Obispo de Bayona ya habría fundado las «salvatierras» de Biellenave (Basusarri), Bielefranque (Villefranque) y quizás Getaria/Guéthary, tomando bajo su protección las poblaciones rurales de estos lugares.

También en Lapurdi el barrio Bastide de Senpere/Saint-Pée-sur-Nivelle guardaría el recuerdo de una bastida abortada; por último Ainhoa, fundación de los premonstratenses de Urdax, parece haber sido una bastida si hacemos caso de su plano, aunque a partir de 1249 se incorporó a Lapurdi sin ningún status particular.

Como ya hemos comentado, Bayona fue la única villa de Lapurdi, de la que además se separó en 1215 sin que por ello dejara de ser el centro económico de este territorio y de Euskal Herria continental entera.

Sus orígenes, como sabemos, se hunden en la antigua *Lapurdum* fundada por los romanos con objetivos básicamente militares.

El desarrollo como villa

Pero en lo que a su desarrollo como villa se refiere debemos tomar como punto de partida el siglo XII: antes de la fundación de Donostia, concretamente hacia el año 1125, Guillermo IX, Duque de Aquitania, concedió la primera carta de franquicias a los laboriosos habitantes de Bayona.

Debido a estas ventajas, la villa conoce un desarrollo económico y demográfico sin precedentes, multiplicando sus comunicaciones con las localidades limítrofes; favorecida por el monopolio del comercio marítimo, levanta los dos puentes sobre el Adour y sobre el Nive para facilitar el trasiego de mercancías con las Landas, el Béarn, Lapurdi y Navarra.

Los vinos, las materias resinosas y los productos derivados de las ballenas fortalecieron la navegación de cabotaje por todo el Golfo de Bizkaia, pero sobre todo por Bretaña y Normandía.

Con la abolición del «Droit de coutume», que gravaba un 5% la mercadería de exportación, gran cantidad de mercados vinieron a establecerse en la villa, preparando el desarrollo que conocerá con la ocupación inglesa.

La administración inglesa

En 1155 Ricardo Corazón de León hereda la región de Lapurdi de su madre Leonor de Aquitania, comenzando así el período de administración inglesa.

Este cambio aparentemente sin importancia abre sin embargo a los navíos bayoneses los puertos y los mercados del reino de Inglaterra.

Enrique II, marido de Leonor, otorgó a Bayona el monopolio de los fletes en el Adour y redujo los derechos de importación percibidos en Inglaterra sobre los vinos de Gascaña, uno de los principales recursos de la villa labortana.

BAIONA

Lapurdikoko hiribildu bakarra

Lehen esan dugun bezala, Lapurdiko hiribildu bakarra Baiona zen; alabaina, Goienetxeren iritziz, Baionako gotzainak eraikiak zituen XI. menderako honako «salvatierras» hauek: Biellenave (Basusarri), Bielefranque (Villefranque) eta agian baita Getaria ere, leku horietako landa-populazioak bere babespean harturik.

Lapurdikoko Senpereko Bastida auzoak ere, agian bertan behera utzitako bastida baten oroitzapena gorde du; azkenik Ainhoan, Urdazubiko premonstratenseen fundazioaren kasuan, badirudi bastida bat izan zela oinplanoei begiratzen badiogu, nahiz eta, 1249an, Lapurdin inolako status berezirik gabe sartu zen.

Azaldu dugu lehen ere, Baiona izan zela Lapurdiko hiribildu bakarra, eta harengandik bereizi egin zen 1215ean, baina ez zion utzi, horregatik, lurralde horretako eta Euskal Herri kontinental osoko guneko ekonomiko izateari.

Gauza jakina den bezala, Baionaren jatorria erromatarrek beren helburu militarretarako fundatu zuten antzinako *Lapurdum*-en sustraitzen da.

Garapena hiribildu moduan

Baiona, hiribildu gisa izan zuen garapenari buruzkoan, XII. mendea hartuko dugu abiapuntu: Donostiaren fundazioaren aurretik, 1125an zehatzago esateko, Gillen IX.a Akitaniako dukeak Baionako biztanle saiatuei lehen frankizia-gutuna eman zien urtea.

Abantaila hori zela bide, aurrekaririk gabeko garapen ekonomikoa ezagutu zuen hiribilduak, auzoko herriekin zituen harremanak biderkatuz; itsasoko merkataritzaren monopolioarekin aberasturik bi zubi eraiki zituen Aturri eta Errobi ibaien gainean, Landak, Biarno, Lapurdi eta Nafarroarekin trukatzeko zituen merkantzien joan-etorria errazteko.

Ardoek, material erretxinadunak eta balearen produktu deribatuek sendotu egin zuten Bizkaiko Golko osoan zehar egiten zen kabotaje-nabigazioa, baina bereziki Britainia eta Normandian zehar egiten zena.

Esportazioko salgaiak % 5az kargatzen zituen *Droit de coutume* hura indargabetu zenean, egundoko merkataria samalda etorri zen hiribilduan finkatzera, ingelesten okupazioarekin izango zuen garapenari ataria prestatuz.

Ingelesen administrazioa

Rikardo I.a Lehoi-bihotzak 1155ean, Lapurdiko eskualdea Leonor bere amarengandik oinordetzan hartu zuenean, orduan hasi zen ingelesten administrazioa.

Itxuraz garrantzi handirik ez zuen aldaketa horrek ordea, ingelesten erresumako portu eta azoketako ateak ireki zituzten Baionako itsasontziei.

Enrike II.a Leonorren senarrak Aturriko pleiten monopolioa eman zion Baionari eta Ingalaterran murriztu egin zituzten Gaskoniako ardoen –Lapurdikoko hiriaren baliabide nagusia– gaineko inportazio-eskubideak.

A partir de 1169 —y hasta 1199— Ricardo Corazón de León administra personalmente Lapurdi. Con ánimos de ayudar a sus habitantes concede un fuero a Bayona hacia 1174, que viene a ser el primitivo de 1125 con algunas reformas (1). Estas ventajas otorgan a los comerciantes bayoneses, con carácter de perpetuidad, la franquicia de los pasajes que pagaban en el Poitou, Aquitania y Gascuña.

Por fin, será en 1215 cuando el monarca inglés Juan Sin Tierra conceda el Fuero Municipal o *Coutumes de la ville*, redactadas sobre la base de la Carta de La Rochelle. A través de estas costumbres se crea la comuna o municipalidad independiente por el que el antiguo Colegio de 12 Jurados asistido por un Concejo y, en casos excepcionales, por todos los habitantes llamados para ello, es reemplazado por una organización diferente: se crean las figuras de 1 alcalde, 12 jurados, 12 concejales y 75 consejeros («el Alcalde y los cien Pares»). Las elecciones, que eran anuales, las realizaba la Asamblea, formada por quienes habían sido jurados, concejales o consejeros. Ésta designaba 3 candidatos, de los que el Senescal de Gascuña elegía al definitivo.

Como se puede observar, el nacimiento y desarrollo de Bayona tiene su fundamento en el comercio marítimo; es por tanto una villa abierta al mar y receptora de las mercancías que a ella llegan y que por ella se envían.

Su influencia en el nacimiento de San Sebastián es muy importante, sobre todo, como vamos a ver a continuación, en lo que a la redacción de su Fuero poblacional se refiere.

SAN SEBASTIÁN

Antecedentes de la concesión del Fuero

Antes de entrar directamente en el análisis de su peculiar Fuero, veamos en qué contexto nació la villa donostiarra. La situación de la costa, y más en concreto de Gipuzkoa, con relación a los núcleos políticos circundantes, es difícil de precisar. A este respecto Banús y Agirre nos dice:

«en el período anterior al 1200 se pueden registrar varias oscilaciones, a manera de movimientos de péndulo, en la posición con respecto a Navarra y Castilla, de toda o de parte de la actual Guipúzcoa. Este alternativo gravitar de Guipúzcoa del lado de uno y otro poder en presencia, creo que no está definido exactamente ni por la palabra influencia ni por la palabra soberanía. Más bien me parece que es algo intermedio, que quizás pudiera describirse como el estatuto político de una marca o región fronteriza aún fluida en el cual son elementos determinantes unas posiciones militares muy concretas —castillos o fortalezas— que, por su robustez y situación y las fuerzas armadas que las guarnecen, ejercen sobre la población esparcida por los valles y montes circundantes un poder, que participa al mismo tiempo de la autoridad inmediata respaldada por las armas y de la influencia determinada por el prestigio y nivel de vida más elevado de la potencia a la que se adscribe en cada período aquel puesto militar. Adscripción que lo mismo podía tener lugar por establecimiento de unas fuerzas reales o simplemente por una suerte de vínculos de vasallaje del dueño de aquel puesto». (2).

El marco geográfico en el que se fundará la villa de San Sebastián qué duda cabe que se localizaría en la «marca o región fronteriza» que apunta Banús. Sin embargo, como acertadamente apunta Manuel de Lekuona, antes que la villa es el poblamiento pastoril de Hernani:

Rikardo I.a Lehoi-bihotzak berak administratu zuen pertsonalki Lapurdi, 1169tik hasi eta 1199ra bitartean. Bertako biztanleei laguntzeko asmoz, foru bat eman zion Baionari 1174 aldera, 1125eko lehenengoaren berdina, baina erreforma batzuk eginda (1). Abantaila horiek betirako frankizia eman zion Baionako merkatariei, Poitou, Akitanian eta Gaskonian ordaintzen zuten igarobideena.

Azkenean, Joan Lurgabea errege ingelesak 1215ean eman zion Udal Forua edo *Coutumes de la ville*, Arroxelako Gutunaren oinarri gainean idatzitakoa. Ohitura horietatik sortu zen herri-komuna edo udaltasun independentea, eta horren ondorioz, antzinako 12 epaileen elkargoa, Kontzejuak edo kasu berezi-berezietan horretarako deitzen ziren biztanle guztiez bildutakoa, beste erakunde batek ordezkatu zuen. Hauek ziren karguak: 1 alkatea, 12 epaile, 12 zinegotzi eta 75 kontseilari (*Alkatea eta ehun Pareak*). Hauteskundeak, urtero egiten zirenak, lehenago epaile, zinegotzi eta kontseilari izandakoek osatzen zuten Batzarrak egiten zituen. Honek 3 hautagai izendatzen zituen eta Gaskoniako Senekalak hautatzen zuen behin betikoa.

Ikusi daitekeenez, Baionaren fundazioak eta garapenak itsasoko merkataritzan zituen zimenduak; beraz, itsasora irekita zegoen hiribildua, beregana iristen ziren merkantzien hartzailea zen eta bere bidez bidaltzen zirenen.

Balio handikoa izan zen honen eragina Donostia hiribilduaren sorreran, batez ere, berehala ikusiko dugun bere Populazte Foruaren idazketari buruzkoan.

DONOSTIA

Aurrekariak Foruaren emakidan

Zuzenean bere Foru berezia aztertzen hasi aurretik, ikus dezagun zein testuingurutan sortu zen Donostia hiribildua. Inguruko gune politikoari buruzkoan kostaldeak, batez ere Gipuzkoako kostaldeak, nolako egoera duen zehazten oso zaila da. Horri buruz hau dio Banus Agirrek:

Donostia hiribildua fundatzeko esparru geografikoa Banusek dioen «marca o región fronteriza» delakoan kokatua izango zen, ez dago zalantzarik. Alabaina, Manuel Lekuonak oso egoki dioen bezala, hiribildua baino lehenagokoa zen Hernaniko artzain-kokalekua:

«antes de todo esto (la fundación de la villa) lo único que había en toda esta contornada, era Hernani, cuya jurisdicción se extendía desde Buruntza hasta el mar. La primera aparición de San Sebastián en la Historia la hace en relación con Hernani: Sanctum Sebastianum de Hernani le llama el discutido documento de los votos de San Millán, de Fernán González del año 939, e «in finibus Ernani ad litus maris» lo sitúa la famosa donación a Leire» (3), ésta última de 1014.

Siguiendo la opinión de Lekuona, Hernani a finales del siglo XII sería una población eminentemente pastoril que reunía buenas condiciones: zona relativamente costera pero un tanto tierra adentro por la inseguridad del litoral.

San Sebastián el Antiguo

Debido a la afluencia de peregrinos de Santiago por la costa, a fin de acoger a los infecciosos (lepra, peste), se fundaría un lazareto en las afueras de Hernani, junto a la costa, bajo la advocación de San Sebastián (Done Sebastián/Donsostie/Donostia), abogado por excelencia contra la peste. Este lazareto, que estaría situado en las proximidades del actual barrio del Antiguo, estaba gobernado por un monje del monasterio de Leire y se instituyó con el tiempo en parroquia para los pastores y baserritarras del contorno que hasta entonces debían acudir a Hernani para cumplir con sus deberes religiosos.

Este centro religioso comenzaría a llamarse San Sebastián el Antiguo a partir de la fundación una nueva iglesia en sus contornos. Ésta, en opinión de Lekuona, sería la de Santa María y más tarde vendría la fundación de San Vicente, la primera para los navarros y la segunda, de clara advocación gascona, para los venidos de la zona de Bayona.

El que se considere que la presencia de un lazareto sea indicio de la existencia de una ruta costera de peregrinación a Compostela, es rechazada sin embargo por autoridades como Vázquez de Praga, Lacarra y Uria:

«Nos parece aventurado fijar un camino por la mera existencia de un hospital u hospedería —pues es sabido, los había en todas partes, y muy especialmente en las grandes iglesias o monasterios— aunque en ellos se hable de peregrinos, pues ésta es una voz usada en la Edad Media para todo transeúnte, aunque no fuera precisamente devoto de Santiago (...). Más importancia tiene el estudio de las vías comerciales, que muchas veces eran creadas por los peregrinos y otras eran éstos los que se acomodaban a las ya existentes» (4).

Merezca o no el nombre de «vía de peregrinación», lo cierto es que sobre la antigua ruta Ossaron-Bricantia de la Tabla de Peutinger (Oiartzun-La Coruña) nos aparece ahora un lazareto dedicado a San Sebastián, en el que en sus proximidades va a nacer una villa.

El hecho de que en muchas ocasiones a lo largo de la Alta Edad Media un centro religioso sea el núcleo sobre el que se constituye una nueva población es muy significativo. A este respecto el medievalista Pérez de Urbel afirma:

«existe un hecho que nos puede dar una idea de este servicio monacal —el de la fundación de las iglesias rurales, como base de la sociedad nueva en los siglos de la Reconquista— y es que apenas hay valle o pueblo en todo el Norte de España donde antiguamente no se levantara un monasterio y el monasterio fue casi siempre el núcleo primero de la repoblación» (5).

Como en la gran mayoría de las fundaciones de las villas medievales, también en Donostia-San Sebastián el factor

Lekuonaren iritzia irarrituz, XII. mendean, Hernani baldintza onak zituen artzain-populazio bat izango zen guztiz: kostaldetik hurbil samar, baina itsasertzeko segurtasun ezagatik, apur bat barnealderantz kokatua.

San Sebastian Antigua

Kostaldetik Donejakuera zihoazen erromesak ugari zirenez, legenarraz eta izurriaz kutsaturik zetozei laguntzeko, Hernani inguruan lazareto (ospitale) bat eraiki zuten San Sebastian (Done Sebastian/Donsostie/Donostia) izurriaren aurkako babesle nagusiaren izenpean. Lazareto hori, gaur egungo Antiguotik hurbil egongo zena, Leireko monasterioko monje baten agindupean zegoen. Eta denborak aurrera egin ahala, parroquia bilakatu zen, ordura arte eliz eginkizunetara Hernaniraino joan behar zuten artzain eta baserritarrentzat.

Eliza edo erlijio-gune horri San Sebastian Antigua izenez deitzen zitzaion, haren inguruan beste eliza bat eraiki zuten. Berri hori, Lekuonaren iritziz, Santa Maria izango zen eta beranduago etorriko zen San Bizente: lehena, nafarrentzat, eta bigarrena, gaskoien izen garbia duena, Baiona aldetik zetozenentzat.

Lazareto bat egon izana Donejakerako kostaldeko erromes-bide bat izan zenaren arrasto modura hartzea ez dute onartzen Vázquez de Prada, Lacarra eta Uria bezalako adituek.

Erromes-bide izena merezi ala ez merezi, kontua da orain Peutinger-en Taulako Ossaron Bricantia (Oiartzun-Coruña) antzinako ibilbidean San Sebastiani eskainitako lazareto edo ospitale moduko bat agertzen dela, eta haren inguruan laster sortzekoa zen hiribildu bat.

Oso esanguratsua da Goiz Erdi Aroan zehar lehenagoko erlijio-gune bat izandako erdigune baten gainean populazio berri bat eratu izana sarritan agertzea. Horri dagokionez Pérez Urbel Erdi Aroko adituak hau dio:

Erdi Aroko hiribilduen fundazio gehien-gehienetan bezala, Donostiakoan ere garrantzi handia izan zuten «frankoek».

«franco» tiene gran importancia. Así como en las villas de Euskal Herria meridional y también en la continental la presencia de población francesa que, llegando por las rutas de peregrinaje, se asentaba en el nuevo poblamiento tiene mucho peso, en el caso donostiarra el fenómeno adquiere caracteres especiales, puesto que la población inmigrada va a ser eminentemente marina, practicante del comercio marítimo.

A este respecto es conocida la opinión que Serapio Mujika tenía, sobre cómo y cuándo llegaron los gascones a la bahía donostiarra:

«El año 1152, la Guyena dejó de formar parte del señorío del rey de Francia para pasar a poder de la casa real de Inglaterra por casamiento de Doña Leonor con el Duque de Normandía, heredero presunto del trono de Inglaterra, y que después le ocupó con el nombre de Enrique II de la dinastía de los Plantagenets.

Los gascones, alborotados con el cambio de Señor y estimulados por los partidarios de la casa real francesa, se levantaron en armas más de una vez contra su nuevo dueño, y en algunas de estas revueltas se produjo, sin duda, la corriente emigratoria que llevó a los gascones a desalojar en grandes masas las tierras en que tenían su asiento, si es que no fueron expulsados por los nuevos señores para librarse enemigos tan pertinaces» (6).

Sea por estos motivos, sea por otros —entre los que cabría destacar el encajamiento del Adour en Baiona y su desvío hacia Capbreton—, el caso es que se fue constituyendo una colonia gascona en la desembocadura del Urumea. Y el monarca navarro Sancho el Sabio concedió el Fuero de San Sebastián a estos inmigrados, los cuales, por la toponimia y onomástica que ha quedado entre el Bidasoa y el Oria se puede concretar que procedían de la zona de Gave de Pau y Gave de Oloron, en el Béarne.

No obstante, como veremos más adelante, las instituciones de derecho mercantil marítimo recogidos en el Fuero poblacional son típicamente bayonesas, por lo que no debemos descartar el paso de esta población por la mencionada villa.

Comentarios al Fuero

Llama la atención que en los fueros navarros anteriores al de Donostia-San Sebastián, las exenciones de pago de lezda (impuesto que afectaba al tráfico comercial) se conceden de manera muy genérica, mientras que en el Fuero donostiarra —artículos 1-2, 3, 4 y 5— se especifica mucho más. Ello pudo deberse a que la lezda adquirió mucha importancia en los ingresos de la Hacienda Real o quizás a que la vida comercial en San Sebastián estuviera lo suficientemente evolucionada.

El artículo 1-10, referente al naufragio en el término donostiarra, no tiene parentesco en los fueros navarros ni, por supuesto, en el de Jaca. Es un artículo típicamente marino.

Por ello, su origen tenemos que buscarlo en los usos y costumbres comunes de los marinos del Golfo de Gascuña, uso por otra parte que contrasta fuertemente con el del Mediterráneo, en donde todo naufragio era considerado «*res nullius*» y por tanto pasaba a la propiedad del primero que le echara mano.

Euskal Herriaren hegoaldeko nahiz kontinente aldeko hiribilduetan erromes-bideetatik iritsi ziren frantsesak populazio berrietan finkatzea garrantzi handiko gertakaria zen; gainera, Donostiaren kasuan ezaugarri berezi batzuk zituen, izan ere immigratutako marinela itsas merkataritzan ziharduen jendea zen.

Gai horri buruz, gaskoiak Donostiako badiara noiz eta nola iritsi zirenari buruz, ezaguna da Serapio Mujikaren iritzia:

Arrazoi horiengatik nahiz beste batzuegatik —agian, Baiónan Aturri lohiz bete zela-eta Capbreton aldera desbideratu zelako—, baina, kontua da Urumearen bokalean gaskoiak kolonia bat eratzen joan zirela. Garai hartan Nafarroako errege Antso Jakitunak Donostiako Forua immigrante horiei eman zien eta, Bidasoa eta Oriaren artean gelditu zen toponimia eta onomastikak ikusita, zehatz esan daiteke Biarnoko Gave de Pau (Paueko uhaitza) eta Gave de Oloron (Olorueko ibaia) aldetik etorriak zirela.

Dena den, aurrerago ikusiko dugun bezala, itsas merkataritza-zuzenbideko erakundeak, Populatzeko Foruan bildu zirenak baiónar tipikoak dira, hortaz ez guke baztertu behar populazio hori hiribildu honetatik igaro izana.

Foruari buruzko azalpena

Deigarri gertatzen da Nafarroako foruetan, Donostiako foruen aurrekoak direnetan, lezdaren (merkataritzako joan-etorri zegoien zerga) ordainketa-salbuespena hain modu zehaztu gabean ematea, Donostiako Foruan —1., 2., 3., 4., eta 5. artikulua— askoz gehiago zehazten zenean. Beharbada, lezda Errege Ogasuneko diru-sarreretan lortu zuen garrantziagatik izango zen edo Donostian merkataritza-bizimodua nahikoa garatua zegoelako agian.

1. eta 10. Artikulua, Donostian, bere mugetan izandako urperaketa bati buruzkoa. Nafarroako foruetan ez dago horren antzekorik, ezta Jakakoan ere, jakina. Itsasoari buruzko artikulua tipikoa da.

Horregatik, horren jatorria Gaskoniako Golkoko itsasgizonen erabilera eta ohitura arruntetan bilatu behar da; bestalde, mediterraneoaren aldean kontraste handia zen, izan ere, han edozein urperaketa «*res nullius*» gisa hartzen zen eta, ondorioz, lehenik harrapatzen zuena jabetzen zen hartaz.

La confirmación del origen atlántico de este uso lo tenemos en tres ejemplos netamente oceánicos, como son:

- Un texto otorgado por Ricardo Corazón de León, Rey de Inglaterra y de Guyena, en 1190 cuando, habiéndose sumado a la Cruzada a Tierra Santa con la flota laborantana, una tempestad arrojó contra la costa de Chipre varios de sus navíos, aprovechando el señor de aquella zona para apoderarse de los restos del naufragio.

Quizás fue el fuerte contraste entre las conductas atlántica y mediterránea lo que animó al monarca a redactar esta carta.

- Una de las cláusulas de las «*Assises de la court des barons*» de Jerusalén es de la misma tendencia jurídica. Pero no nos engañemos por su situación geográfica en el Mediterráneo, ya que esta «*Court des barons*» así como la «*Court des borgés*» eran tribunales establecidos por Godofredo de Bouillon en la Ciudad Santa después de la conquista por los cruzados.

- El artículo 45 de los «*Roles de Oleron*» también recoge este antiguo uso atlántico.

Años más tarde de la fundación de Donostia podemos comprobar la presencia de este uso en la villa vizcaína de Gaminiz/Plentzia; en efecto, el infante Don Juan, Señor de Bizkaia, en el Privilegio de 15 de diciembre de 1374, que confirmó ya siendo Rey en 1389, mandó que «*quando acaeciese perio (naufragio) de nabe o de galea o de bajel, o de otro nabio, qualquier que todas las cosas que pudieren ser cobradas del dicho perio que fuesen para los Señores cuias eran antes*» (7).

Este mismo artículo 1-10 del Fuero donostiarra establece que los derechos que el mercader de la nave naufragada tiene que abonar para recuperar la misma y sus mercancías son exactamente los mismos que se fijan en el artículo 1-3 para las naves extranjeras.

Hostalaje

Los artículos IV-5, 6 y 7, los referentes al hostalaje, recogen 3 facetas distintas:

- Los derechos de almacenaje puro y simple: art. IV-5.

- Los derechos por venta en el almacén
* según tarifas específicas: art. IV-6,
* a medias: art. IV-7.

Comparando estos artículos con sus correspondientes del Fuero de Estella y con una «*coutume*» bayonesa de 1272 atribuida a Bertrand, Vizconde de Labort entre 1125 y 1168, se puede afirmar que los artículos donostiarras se parecen más a los bayoneses que a los estelenses, no sólo en la regulación de las 3 modalidades de hostalaje que se pueden dar —almacenaje puro, venta en almacén a medias o según tarifa—, sino incluso en los derechos que algunos epígrafes tienen señalados.

Por este motivo, Banús y Aguirre comenta:

«*No nos atrevemos a decir que la «coutume» bayonesa sea el antecedente inmediato de estos tres capítulos del fuero donostiarra; pero sí creemos que puede afirmarse dentro de los límites de una razonable probabilidad que el uso de Bayona sea más antiguo que la reglamentación donostiarra y que ésta fue la ordenación jurídica de ese uso anterior por los francos de San Sebastián, procedentes según toda verosimilitud de la región bayonesa*» (8).

Hiru adibide ozeaniko arbitan ematen zaigu ohitura horren jatorri atlantikoaren indargarria, hala nola:

- 1190ean Ingalaterrako eta Guienako Erregeak, Rikardo Lehoi-bihotzak, eman zuen idatzian, Lapurdiko ontzidía Lur Santura Gurutzadan zihoanarekin elkartu zen ekaitz batek bere ontzi batzuk Zipreko kostaldearen kontra bota zituenean, eta lur haietako jauna baliatu zen hondoratutako ontzi hondarrez.

Agian, jokabide atlantikoaren eta mediterraneoaren arteko kontraste gogorrak bultzako zuen erregea idatzi hura idaztera.

- Jerusalemeko «*Assises de la court des barons*» hartako klausula bat joera juridiko berekoa da. Baina, ez gaitezen engaina hura Mediterraneoan zegoelako, izan ere, nola «*Court des barons*» hau, hala «*Court des borgés*» hura Lur Santua gurutzatuek konkistatu ostean, Godofredo Bouillongoak ezarritako epaitegiak ziren.

- «*Roles de Oleron*» haien 45. artikulua ere jasotzen du ohitura atlantiko hura.

Urte batzuk beranduago, Donostia fundatu ostean frogatu ahal izan zen ohitura hori bazegoela Bizkaiko Plentzia hiribilduan; halaxe da, Don Joanek, Bizkaiko Jaun infanteak 1374ko abenduaren 15eko Pribilegioan, gerora errege zela 1389an berretsi zuenean, honako hau agindu zuen «*quando acaeciese perio (naufragio) de nabe o de galea o de bajel, o de otro nabio, qualquier que todas las cosas que pudieren ser cobradas del dicho perio que fuesen para los Señores cuias eran antes*» (7).

Donostiako foruko 1. eta 10. artikuluek beraiek ezartzen zuten, hondoratutako ontzia eta merkantziak berreskuratzeko, merkataria ordaindu behar dituen eskubideak eta atzerriko ontzientzat 1. eta 3. artikuluan ezartzen zirenak berdin-berdinak zirela.

Ostatatzea

Ostatatzeari dagozkion IV-5., 6. eta 7. artikuluek 3 alderdi desberdin biltzen dituzte:

- Biltegitratze-eskubide hutsak eta soilak: IV-5. art.

- Biltegian saltzeagatiko eskubideak

* tarifa espezifikoen arabera: IV-6. art.,

* erdizka: IV-7. art.

Artikulu hauek berari dagozkion Lizarrako Foruarekin eta, 1125 eta 1168 bitartean, Lapurdiko bizkonde izan zen Bertrand-en 1272ko «*coutume*» baionarrarekin alderatzen badiugu, esan daiteke Donostiako artikulua baionarren artikuluen antzekoagoak direla lizarratarrenenak baino; ez gerta daitezkeen hiru ostatatze moduetan soilik —biltegitratze hutsa, biltegian saltzearen erdizkakoa edo tarifaren arabera—, baizik eta baita izenburu batzuek markatuak dituzten eskubideetan ere.

Hori dela-eta, hau dio Banús Agirrek:

Debido al articulado mercantil y al afán de los sucesivos monarcas castellanos a partir de 1200 de fortalecer Gipuzkoa como salida al mar y como paso a Lapurdi, el Fuero de San Sebastián se extenderá por la costa a las villas de Hondarribia (1203), Getaria (1209), Mutriku (1209), Zarautz (1237), Rentería (1320), Zumaia (1347), Ursurbil (1371), Orio (1379) y Hernani (antes de 1380).

Como dato a señalar, digamos que también se extendió a Santander con la fundación de San Vicente de la Barquera (1210).

Villas y rutas vascas

Tomando Euskal Herria en su totalidad, una lectura del espacio a medida que progresa la fundación de las villas nos lleva a la conclusión de que existen 2 áreas geográficas con dinámicas diferentes:

- las villas de la vertiente meridional y de Euskal Herria continental deben su nacimiento fundamentalmente a su ubicación en el Camino de Santiago;
- las villas vizcaínas y guipuzcoanas, junto con Bayona, responden a la consolidación de la ruta económica N-S, ruta de salida hacia el mar.

Las villas meridionales

Realizando una lectura del espacio de las villas meridionales, observamos que, para la fundación de San Sebastián (1180) en la costa, ya estaban fundadas en el Sur las siguientes villas: Jaca (1063), Lizarra (1090), Arguedas (1092), Logroño (1095), Caparrosa (1102), Marcilla (1115), Gallipienzo (1119), Tudela (1119), Puente la Reina (1122), Sangüesa (1122), Cáseda (1129), Carcastillo (c. 1129), Peralta/Azkoien (1144), Monreal (1147), Olite (1147), Peña (1150), Tafalla (1157), Laguardia (1164), San Vicente de la Sonsierra (1172) y Los Arcos (1175).

Por su ubicación y por el orden de nacimiento resulta evidente la relación de todas estas villas con el Camino de Santiago, concretamente con los ejes:

- Roncesvalles-Pamplona-Puente la Reina-Estella-Logroño,
- Jaca-Puente la Reina-Estella-Logroño,
- sin olvidar el camino más antiguo de Pamplona-Huarte Arakil-Salvatierra/Agurain-Miranda de Ebro.

Las villas septentrionales

Las villas septentrionales de Bajanavarra y Zuberoa también responden a su ubicación en la ruta jacobea.

Bajanavarra recibe en Izura las rutas de París, Vezelay y Cluny para canalizarlas a través de Saint-Jean-Pied-de-Port y Roncesvalles hacia Pamplona.

Las de Zuberoa se localizan en una ruta secundaria que iba de Mauleón por Tardets hacia Roncal para enlazar con la gran ruta Jaca-Estella.

Las villas de Gipuzkoa y Bizkaia

En lo que respecta a la lectura espacial de las villas de Gipuzkoa y Bizkaia podemos establecer las siguientes fases:

Merkataritza-artikuluengatik eta Gaztelako erregeek, 1200etik hasita Gipuzkoak itsas aldera irteera eta Lapurdira igarobidea izan zezan, sendotasuna ematen etengabeko ahaleginaren ondorioz, Donostiako Forua kostako hiribilduetara hedatu zen: Hondarribia (1203), Getaria (1209), Mutriku (1209), Zarautz (1237), Errenteria (1320), Zumaia (1347), Ursurbil (1371), Orio (1379) eta Hernani (1380 baino lehen).

Esan dezagun ohar aipagarri gisa, Foru hori Santanderrera-ino iritsi eta San Vicente de la Barquera fundatu zuela (1210).

Euskal Herriko hiribilduak eta bideak

Euskal Herria bere osotasunean hartuta eta hiribilduen fundazioak garatu ahala, eremuaren azterketa bat eginda, aterako dugun ondorioa da bi gune geografiko zeudela, hots, dinamika desberdineko guneak:

- hego isurialdeko hiribilduak eta Euskal Herri kontinentalekoak, Donejakue Bidean egotearen ondorioz sortu zirela batez ere.
- Bizkaiko eta Gipuzkoako hiribilduak, Baionarekin batera, itsasora irtenbidea ematen zion I-H ibilbide ekonomikoa finkatzearen ondorioz.

Hegoaldeko hiribilduak

Hegoaldeko hiribilduen eremuak aztertuta, zera ikusiko dugu: kostaldean Donostia sortu zenerako (1180), hegoaldean sortuak zirela honako hiribilduak, Jaca (1063), Lizarra (1090), Arguedas (1092), Logroño (1095), Caparrosa (1102), Martzilla (1115), Galipentzu (1119), Tuteria (1119), Gares (1122), Zangoza (1122), Kaseda (1129), Zarrakaztelu (1129 aldera), Azkoien (1144), Elo (1147), Erriberri (1147), Peña (1150), Tafalla (1157), Guardia (1164), San Vicente de la Sonsierra (1172) eta Los Arcos (1175).

Hiribildu hauek Donejakue Bidearekin duten zerikusia agerikoa da duten kokamenagatik eta fundatu zireneko hurrenkeragatik, hain zuzen ere ardatz hauekin:

- Orreaga, Iruñea, Gares, Lizarra eta Logroño,
- Jaca, Gares, Lizarra, Logroño,
- eta biderik zaharrena ahazturik ez uzteko, Iruñea, Uharte Arakil, Agurain, Miranda Ebro.

Iparreko hiribilduak

Nafarroa Behereko eta Zuberoako iparraldeko hiribilduak ere duten kokamenagatik Donejakue Bidean daude.

Nafarroa Behereak Izuran biltzen zituen Paris, Vezelay eta Cluny, eta handik bideratzen Donibane Garazi eta Orreagan zehar Iruñea aldera.

Zuberoakoak bigarren mailako bide batetik zihoazen Mauletik eta Atharratetik Erronkari aldera, handik Jakatik Lizarrarako bide nagusiari lotzeko.

Gipuzkoako eta Bizkaiko hiribilduak

Gipuzkoako eta Bizkaiko hiribilduen eremua aztertzeari dagokionez, honako fase hauek finka ditzakegu:

1. Antes de 1180

Bayona y quizás San Sebastián son las únicas villas fundadas y por tanto las puertas de entrada y salida de mercancías para el interior.

2. De 1180 a 1237

En Gipuzkoa se observa un interés por la salida al mar con la fundación de Donostia-San Sebastián (1180), Hondarribia (1203), Getaria (1209), Mutriku (1209) y Zarautz (1237).

En Bizkaia, con la fundación de Balmaseda (1199), Orduña (1229), Bermeo (1236) y Plentzia (1236), el interés de la salida al mar también resulta evidente.

Además, se refuerza la ruta Vitoria/Gasteiz-Orduña-Balmaseda-Castro Urdiales (fundada en 1163).

3. De 1237 a 1287

En Gipuzkoa se refuerzan las rutas de salida al mar por las cuencas del:

- Oria —con la fundación de Tolosa (1256), Segura (1256) y Ordizia (1256)—
- Deba —se fundan Arrasate/Mondragón (1260) y Bergara (1268)—.

En Bizkaia, aunque no con tanto vigor, también se consolida la ruta de:

- Vitoria/Gasteiz hacia Plentzia y Bermeo con la fundación de Otxandiano (1250),
- Vitoria/Gasteiz-Castro Urdiales con la fundación de Lanestosa (1287) anteriormente mencionada.

4. De 1300 a 1365

En Gipuzkoa,

- Errenteria (1320) y Zumaia (1347) refuerzan la ruta de salida al mar,
- las demás villas nacen en las proximidades de los lindes con Bizkaia por motivos de conflictos fronterizos; así Azpeitia (1310), Azkoitia (1324), Leintz-Gatzaga (1331), Elgeta (1335), Deba (1343), Soralue/Placencia de las Armas (1343), Eibar (1346) y Elgoibar (1346).

En Bizkaia se observa

- con la fundación de Bilbao (1300), Portugalete (1322), Lekeitio (1325) y Ondarroa (1327), se potencia una primera fase de reforzamiento de la costa;
- Areatza/Villaro (1338) refuerza la ruta hacia el mar;
- con la fundación de Markina (1355), Elorrio (1356) y quizás Ermua (fundada antes de 1372), siguiendo la tónica de un ligero retraso con respecto a Gipuzkoa, viene la reacción vizcaína frente a la muga gipuzcoana.

5. De 1365 a 1383

En Gipuzkoa, independientemente del papel que jueguen por su ubicación, la fundación de las nuevas villas se debe al interés expreso de los mismos pobladores. Así Usurbil (1371), Orío (1379), Zestoa (1383), Urretxu (1383) y Hernani (fundada antes de 1380).

1. 1180 baino lehen

Baiona eta agian Donostia dira sortutako hiribildu bakarrak eta, ondorioz, barnealdearentzat merkantzien sarrera eta irteerako ateak.

2. 1180tik 1237ra

Gipuzkoan itsasora irteera emateko ardura ikusten da honako fundazio hauekin: Donostia (1180), Hondarribia (1203), Getaria (1209), Mutriku (1209) eta Zarautz (1237).

Bizkaian ere nabaria zen itsasora irtenbide bat izateko interesa fundazio hauetan: Balmaseda (1199), Orduña (1229), Bermeo (1236) eta Plentzia (1236).

Horrez gainera, sendotu egin zen ibilbide hau ere: Gasteiz, Orduña, Balmaseda, Castro Urdiales (1163an fundatu zena).

3. 1237tik 1287ra

Gipuzkoan honako arro hauetatik sendotu ziren itsasorako irteerak:

- Oria –Tolosa (1256), Segura (1256) eta Ordizia (1256)—
- Deba –Arrasate (1260) eta Bergara (1268)—.

Bizkaian, halako kemenik ez ikusi arren, honako ibilbide hau finkatu zen:

- Gasteiztik Plentzia eta Bermeo aldera, Otxandio fundatuta (1250),
- Gasteiz-Castro Urdiales, lehen ere aipatu dugun Lanestosa fundatzearekin (1287).

4. 1300etik 1365era

Gipuzkoan,

- Errenteriak (1320) eta Zumaiak (1347) itsasorako irteera sendotu zuten,
- gainerako hiribilduak Bizkaiko mugen inguruan sortu ziren, mugakideen arteko gatazkak zirela-eta; hala, Azpeitia (1310), Azkoitia (1324), Leintz Gatzaga (1331), Elgeta (1335), Deba (1343), Plentzia (1343), Eibar (1346) eta Elgoibar (1346).

Bizkaian hau sumatzen da,

- Bilbo (1300), Portugalete (1322), Lekeitio (1325) eta Ondarroa (1327) fundatzean, kostaldearen lehen sendotze-fasea bultzatu zen.
- Areatzak (1338) bidea sendotu zuen itsasorantz;
- Markina (1355), Elorrio (1356) eta agian Ermua (1372 baino lehen sortua) fundatzean, oraindik ere Gipuzkoa baino apur motelago ibiliz, bizkaitarren erantzuna iritsi zen gipuzkoarren mugaren aurrean.

5. 1365etik 1383ra

Gipuzkoan, kokamenagatik zuten egitekoa edozein izanda ere, hiribildu berriak bertako biztanleen interes garbi batenagatik fundatu ziren. Hala, Usurbil (1371), Orío (1379), Zestoa (1383), Urretxu (1383) eta Hernani (1380 baino lehen fundatua).

En Bizkaia las nuevas fundaciones refuerzan las rutas comerciales ya existentes: Gernika (1366), Gerrikaiz (1366), Ugao-Miraballes (1375), Mungia (1376), Larrabetzu (1376), Errigoiti (1376) y quizás Durango (fundada antes de 1372).

Sin embargo, como ya lo apuntaba Manuel de Lekuona para el caso de San Sebastián, conviene tener en cuenta que todas estas villas se levantaron en los contornos de poblamientos pastoriles anteriores, como son los casos del litoral:

- Begoña para Bilbao,
- Luno para Gernika,
- Itziar para Deba,
- Aizarna-Aizarnazabal para Getaria y Zumaia,
- Aia y Elkano para Orio y Zarautz,
- Hernani para Donostia
- Oiartzun para Hondarribia y Erretera.

Poblamientos pescadores anteriores a las villas

Aunque no tan numerosas, también tenemos noticias de la existencia de poblamiento arrantzale en el lugar o en las proximidades de estas villas costeras, y anterior a ellas, como se puede ver en varios ejemplos.

En el primer caso, **Mutriku** (fundada en 1209) aparece como «Mortricu» en un documento del año 1200 por el que el monarca Alfonso VIII y su mujer Leonor conceden a perpetuidad a la Orden de Santiago la primera ballena anual que capturasen los arrantzales de esa población:

«Dono igitur nobis illam ballenam quam homes de mortricu sub annuo reddito tenent mihi dare ut eam vobis unoquoque anno in perpetuum tribuat sine aliqua contradictione eo modo quo mihi tribuere tenebant» (9).

La población de **Lezo** aparece mencionada en la Carta-Puebla de Hondarribia (1203) en los siguientes términos:

«Item, dono vobis Guillelmum de Lazon et socios suos, ut sint vestri vicini» (10).

En el caso de **Zarautz**, fundada en 1237, en un párrafo de su Carta-Puebla, delatando la existencia anterior de una población dedicada a tales menesteres, se menciona la caza de la ballena en los siguientes términos:

«et si mactaveritis aliquam ballenam detis mihi unam tiram k capite usque ad caudam, sicut forum est» (11).

En Lapurdi, aunque como ya hemos dicho la única villa fue Bayona, no por ello debemos pensar que no existía población arrantzale en su costa. Así, se tiene noticia que para el año 1059 el Vizconde de Lapurdi recibía el lardo de la primera pieza capturada.

Bidart aparece mencionada por vez primera en el «*Libro de Oro*» de Bayona en el folio 14, correspondiente a los años 1150-1170. Esta población fue en origen de Getaria, ya que utilizaban la atalaya y el puertecillo para guardar sus barcos y, sin duda, para trabajar con las ballenas que capturaban.

Bizkaian fundazio berriek lehendik merkataritza-bide zirenak indartu zituzten: Gernika (1366), Gerrikaitz (1366), Ugao (1375), Mungia (1376), Larrabetzu (1376), Errigoiti (1376) eta Durango agian (1372 baino lehen fundatua).

Hala ere, Manuel Lekuonak Donostiaren kasuan idatzi zuen bezala, kontuan hartzea komeni da hiribildu horiek guztiak aurreko artzain-kokalekuen inguruetan altxatu zirela, kostaldeko kasuak lekuko:

- Begoña Bilborako,
- Lumo Gernikarako,
- Itziar Debarako,
- Aizarna-Aizarnazabal Getaria eta Zumaiarako,
- Aia eta Elkano Orio eta Zarautzentzako,
- Hernani Donostiarako,
- Oiartzun, Hondarribi eta Erreteriarako.

Hiribilduak baino lehenagoko kokalekuak

Hain ugari ez badira ere, baditugu kostako hiribildu horien lekuan bertan edo inguruetan nahiz lehenagokoetan arrantzale-kokalekuak bazireneko aipamenak, zenbait adibideetan ikus daitekeen bezala:

Lehenengo kasuan, **Mutriku** (1209 fundatua) «Mortricu» gisa azaltzen da 1200 urteko dokumentu batean, Alfontso VIII.ak eta bere emazte Leonorrek betirako emakida egin zien Santiago Ordenakoei herri horretan arrantzaleek harrapatzen zuten urteko lehen balea:

Lezo herria honako hitz hauekin azaltzen da Hondarribiko Hiri-gutunean (1203):

1237 fundatu zen Zarautzen kasuan, Hiri-gutuneko paragrafo batean, halako zereginetan lehendik jarduten zuen herri bat izan zela agerian jartzen duen batean, balearen harrapaketa honako hitz hauekin aipatzen da:

Lapurdin, nahiz eta lehen ere esan dugun Baiona izan zela hiribildu bakarra, horregatik ez dugu pentsatu behar bere kostaldean arrantzale-herririk izan ez zenik. Horiek horrela, gauza jakina da 1059rako Lapurdiko bizkondeak jasotzen zuela harrapatutako lehen balearen gantza.

Bidarteren aipamena azaltzen da lehen aldiz, Baionako «*Urrezko Liburuan*» 14. orrian, 1150-1170eko urteei dagokienetan. Herri hori jatorriz Getariarena izan zen, izan ere talaia eta portutxoaren beren ontziak babesteko erabiltzen baitzituzten eta, nola ez, harrapatzen zituzten baleen lanak egiteko.

Senpere aparece en el mencionado Libro como *Johannus de San Pedro* para 1170.

Saint-Jean-de-Luz se menciona como *Santo Johanne de Luis* para 1186. En el Libro está calificado como «baronía», por lo que debemos considerar más que probable la presencia de un centro militar para la protección de la población, centro que podríamos situarlo en las alturas de Akotz.

Guéthary aparece mencionada por el último Vizconde de Lapurdi, Guillermo Ramón, en 1193 como de reciente fundación.

Senpere, 1170rako, aipatu Liburu horretan *Johannus de San Pedro* izenez azaltzen da.

Donibane Lohitzune *Santo Johanne de Luis* izenez aipatzen da 1186rako. Liburuan «baroigo» modura kalifikaturik dagoenez, oso litekeena da bertako populazioa zaintzeko militar-zentro bat izana, Akotzeko gainean koka dezakeguna hain zuzen.

Getaria, 1193ko fundazio berri gisa aipatzen du Lapurdiko azken bizkondeak, Guillermo Ramonek.



LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS Y SU ASPECTO MARÍTIMO

ECONOMÍA EUROPEA

De igual manera que en Euskal Herria, también en Europa las regiones eran consideradas ricas y pobres en función de la trilogía mediterránea del trigo, la vid y el olivo. Sin embargo, como ya hemos apuntado anteriormente, la actividad económica que marca la diferencia entre la Alta y la Baja Edad Media va a ser el comercio.

En efecto, si hasta el momento el comercio de grandes distancias no ha tenido excesiva fuerza, a partir de ahora, siguiendo las rutas abiertas por peregrinos y cruzados, va a acarrear la expansión demográfica, técnica, intelectual y de bloques de poder, transformando Europa radicalmente.

Mercados y ferias van a ser precisamente los polos entre los que circule el comercio a partir del siglo XII. Dependiendo de su naturaleza podían ser: locales, regionales, nacionales.

La reglamentación de mercados y ferias desde un primer momento fue recogida por los árabes, que en estas actividades económicas estaban mucho más adelantados que los reinos cristianos.

Los mercados tenían un calendario anual más o menos fijo y regular; las ferias, sin embargo, no eran tan continuas como los mercados.

Las ferias internacionales, por último, se situaban en puntos estratégicos de la vía Norte-Sur, Báltico-Mediterráneo, Flandes-Venecia.

Las rutas y los transportes

Aunque los caminos no mejoran sustancialmente de épocas pasadas, a partir del siglo XII se recuperan algunos que habían dejado de ser utilizados.

Las rutas utilizadas eran:

- Terrestres: que generalmente eran antiguas calzadas romanas y también caminos de herradura. Debido a la progresiva mayor utilización de los mismos, tanto los concejos como los señores feudales afectados se preocupan por cuidarlos, cobrando para ello un pequeño peaje entre los transeúntes a fin de facilitar el acceso de los mercados y sus mercancías a las ferias y mercados.

Los caminos que, en consecuencia, mejor se cuidaban no eran generalmente los más cortos, sino los que iban uniendo los mercados y ferias más famosas.

- Fluviales: eran las vías más seguras y baratas. En el período de pocos años se hacen navegables muchos ríos europeos: Rhin, Danubio, etc.

- Marítimos: a pesar de los inconvenientes, eran las rutas de transporte más seguras y rentables económicamente. Además, con los nuevos adelantos técnicos que tienen lugar durante estos primeros siglos de la Baja Edad Media, las cargas transportadas van siendo cada vez mayores y el tiempo de autonomía de las embarcaciones cada vez más largo, por lo que la navegación de cabotaje va siendo sustituida poco a poco por la de alta mar.

JARDUERA EKONOMIKOAK ITSASOAREKIKO IKUSPEGIAN

EUROPAKO EKONOMIA

Euskal Herrian bezalaxe, Europan ere eskualdeak hiruko mediterraneoaren arabera, –garia, mahatsa eta olioaren arabera– kontsideratzen ziren aberats edo behartsu. Alabaina, lehen ere esan dugu merkataritzak markatu zuela Goiz Erdi Aroaren eta Berant Erdi Aroaren arteko diferentzia.

Hala da, ordura arte distantzia handiko merkataritzak indar gehiegirik ez bazuen izan ere, ordutik aurrera, erromesek eta gurutzatuek irekitako ibilbideei jarraituz, Europa errotik eraldatu zuen zabalkunde demografiko, tekniko, intelektual eta indar-blokeak ekarri zituen.

XII. mendetik aurrera, feria eta azokak izango dira zehazki, merkataritzaren joan-etorrirako guneak. Izatasunaren arabera honakoa hauek izan zitezkeen: tokikoak, eskualdekoak, nazionalak.

Lehen momentutik ferietako eta azoketako arautegia arabiarrek bildu zuten, horrelako jarduera ekonomikoetan kristau-erresumak baino askoz aurreratuagoak baitzeuden.

Merkatuek urteko egutegi arautu eta gutxi-asko finkatu bat zuten; azokak, aldiz, ez ziren feriak bezain sarriak.

Nazioarteko azokak, azkenik, Ipar-Hego, Baltikoa-Mediterraneo, Flandes-Venecia ibilbideetako puntu estrategikoen jartzen ziren.

Ibilbideak eta garraioak Las rutas y los transportes

Bideak funtsean aurreko aldietakoak baino hobek ez ziren arren, XII. mendetik aurrera ordurako jada erabiltzen ez ziren batzuk berreskuratu ziren.

Hauek dira erabiltzen zirenak:

- Lehorrekoak: normalean erromatarren antzinako galtzadak izaten ziren, edo baita ferra-bideak ere. Bide horiek gero eta gehiago erabiltzen zirenez, zegokien kontzeju eta jaun feudalak arduratzen ziren haiek zaintzeaz; horretarako bide-sari txiki bat kobratzen zuten bidaztien artean merkatariei eta merkantziei feria eta azoketara iristen laguntzeko.

Horren ondorioz, ondoen zaintzen ziren bideak ez ziren normalean motzenak izaten, baizik eta feria eta azoka famatuenak elkartzen zituztenak.

- Ibaietakoak: biderik seguruenak eta merkeenak ziren. Urte gutxiren buruan nabigagarri bilakatu ziren Europako ibai asko: Rhin, Danubio, etab.

- Itsasokoak: eragozpenak eragozpen, horiexek ziren biderik seguruenak eta ekonomikoki errentagarrienak. Gainera, Berant Erdi Aroko lehen mendeetan zehar gertatu ziren aurrerapen teknikoei esker, gero eta karga handiagoak garraiatzen ziren eta itsasontzien autonomia-denbora ere gero eta luzeagoa, hori zela-eta apurka-apurka itsas zabaleko nabigazioak ordezkatu zuen kabotaje-nabigazioa.

Los barcos más utilizados eran la galera en el Mediterráneo y la coca en el Atlántico Norte y el Báltico, siendo su capacidad de carga bastante parecido, aunque con una pequeña ventaja para la coca (unas 250 t).

Focos del Comercio:

Mediterráneo, Champagne y la Hansa del Báltico

A nivel europeo, los tres focos de comercio más importantes fueron el Mediterráneo, Champagne y el Báltico.

Mediterráneo

Destaca la ciudad adriática de **Venecia**, que tenía fondacos —auténticas «embajadas comerciales»— en varias ciudades bizantinas, además de su propia ruta comercial: Adriático-islas Jónicas-Egeo.

Génova fue la única ciudad mediterránea que pudo estar a la altura de Venecia.

Ambas ciudades llegaron en 1299 a un acuerdo diplomático por el que aceptaron mutuamente una división de áreas mercantiles: Génova se quedó con el norte y el este mediterráneo (Grecia, Bizancio, etc.) mientras que Venecia aseguraba el sur y el oeste (Tiro, Egipto, etc.).

En el mercado mediterráneo los productos comercializados eran el algodón indio, almizcle, esclavos, especias, pimientos, palomas, perfumes, colorantes, azafrán, canela, dátiles, etc., por un lado; por el otro, telas ricas flamencas, vidrios, armas, manufacturas de hierro, vino de Borgoña, aceite, etc.

Champagne

Sus antecedentes se remontan hasta el siglo IX, en que parece que esta región ya era frecuentada por los escasos comerciantes de la época. Antes de 1140 es probable la existencia de ferias establecidas y patrocinadas por señores feudales.

Su situación geográfica es privilegiada: para cualquier comerciante norteyuropeo, Champagne es paso obligatorio en el acceso al Mediterráneo; es una región que intercomunica las ciudades italianas, francesas y alemanas.

Las relaciones que llegó a tener Champagne con otros centros comerciales europeos fue muy importante.

«Hansa»

Esta es una denominación genérica que expresa cualquier asociación de mercaderes, pero con el tiempo se la fue conociendo como el nombre propio de una organización mercantil concreta: la alemana.

Sus comienzos se sitúan en el año 900 y su centro fue Colonia. Comenzó como modelo urbanístico y durante el siglo X se construyeron ciudades en el Báltico con el mismo plano que ésta. En el siglo XI ya son 40 las ciudades hermanadas en la Hansa; en el XII son 250 y en el XIII, contando ciudades y colonias, son 600.

Basado en las Órdenes Militares, surgió en Alemania el movimiento de reconquista llamado «Sturm Nach Osten» (Reconquista hacia el este) que fue paralelo a la misma actividad económica de la Hansa.

Ontzi erabilienak galerak ziren Mediterraneoan eta kokak Ipar Atlantikoan eta Baltikoan. Biek ere karga-educiera antzekoa zuten, baina abantaila txiki bat zuen kokak (250 tonakoa).

Salerosketa guneak:

Mediterraneo, Champagne eta Baltikoko Hansa

Europa mailan, hiru merkataritza-gune nagusiak Mediterraneo, Champagne eta Baltikoa izan ziren.

Mediterraneo

Azpimarragarriena **Venezia** hiri adriatikoa da, fonaco izeneko —egiazko «merkataritza-enbaxadak»— biltegiak zituen honek Bizantzioko hainbat hiritan eta bere merkataritza-ibilbidea gainera: Adriatikoa, Joniako Uharteak, Egeo.

Genoa izan zen Veneziaren mailan egon zen hiri mediterraneo bakarra.

Bi hiriak hitzarmen diplomatiko bat egitera iritsi ziren 1299an eta merkataritza-guneen banalerroa onartu zuten elkarrekin: Genoa iparraldearekin eta ekialde mediterraneoarekin (Grezia, Bizantzio etab.) geratu zen, Venezia, berriz, hegoaldea eta mendebaldearekin (Tiro, Egipto, etab.).

Mediterraneoko azokan merkaturatzen ziren produktuak ziren, batetik, Indiako kotoia, musketa, esklaboak, espezieak, piperbeltza, usoak, lurrin gozoak, koloratzaileak, azafraina, kanela, datilak, etab., eta bestetik, Flandesko oihal aberatsak, beirak, armak, burdina-manufakturak, Burgundiako ardoak, olioak, etab.

Champagne

IX. menderaino egiten dute atzera honen aurrekariak, eta garai hartan ziren merkataria apurrek jada sarritan bisitatzen zuten eskualdea zela adierazten. Oso litekeena da 1140 baino lehen jaun feudalak feriak eratzea eta sustatzen jardutea.

Kokamen geografiko pribilegiatua du: Europa iparreko edozein merkatarientzat Champagne derrigorrezko igarobidea zen Mediterraneoan iristeko; hiri italiarrak, frantsesak eta alemaniarrek elkarlotzen dituen eskualdea da.

Oso baliosoak izan ziren Champagnen beste merkataritza-gune europarrekin izan zituen harremanak.

«Hansa»

Izen generikoa da Hansa eta edozein merkataria-elkarte adierazten du, baina denborak aurrera egin ahala izen berezi gisa hartu zen merkataritza-erakunde zehatz batena: alemaniarrena.

Elkarte hori 900 aldera sortu zen eta Kolonia izan zen bere erdigunea. Hirigintzako eredu gisa hasi zen eta X. mendean zehar haren plano bereko hiriak eraiki ziren Baltikoan. XI. mendean jada 40 hiri ziren Hansan senidetuak zeudenak; XII.ean 250 eta XIII.ean 600era iritsi ziren, hiri eta koloniak zenbatuta.

Ordena Militarretan oinarrituta, birkonkistatze-mugimendu bat sortu zen Alemanian, «Sturm Nach Osten» (birkonkistatzea ekialderantz) izenekoa, Hansaren jarduera ekonomiko beraren paraleloa izan zena.

Al poco de comenzar la expansión de la Hansa, Rubeca o Lübeck sustituyó a Colonia como centro neurálgico. La ampliación de la Hansa se extendió por el Mar del Norte y el Báltico, creando ciudades (Riga, Rostok, Reval, etc.), pero no constituyéndose nunca como un Estado independiente.

Su organización administrativa era muy respetuosa. Se reunían en «Dietas» o asambleas, las ciudades tenían la facultad de declarar la guerra con el bloqueo comercial, etc.

Sus rutas comerciales y las zonas de influencia más importantes fueron:

- Novgorod-Reval-Wisby-Lübeck.
- Bergen-Jutlandia-Lübeck.
- Islandia-Hamburgo-Londres-La Rochelle.
- Dantzing-Jutlandia-Edimburgo-Londres.

Fundamentalmente la vida comercial de la Hansa báltica se basó en cuatro colonias y cinco regiones.

Las colonias fueron Novgorod, Bergen, Brujas y Londres, lugares completamente independientes y centros de intercambio con otros focos comerciales: ingleses, flamencos, vascos, etc.

Las cinco regiones son:

- Región alemana: de esta región obtenían cereales, vinos, miel, productos derivados del bosque, etc.
- Países del Báltico: de aquí obtenían pieles, madera, cereales y productos derivados de animales de grasa.
- Escandinavia: comerciando con el hierro, pieles, carne, mantequilla y pescado en salazón.
- Canal de la Mancha: de Londres y Flandes obtenían lana, paños flamencos y productos del Levante.
- Europa Meridional: llegaron hasta Setúbal (Portugal) en un principio, pero los navegantes vascos les cortaron las rutas y ya únicamente bajaron hasta La Rochelle, donde se aprovisionaban de sal, lana castellana e hierro vasco.

El foco de Champagne

De estos tres focos comerciales europeos, el Mediterráneo, Champagne y el Báltico destacó por su ubicación estratégica el segundo: Champagne.

Desde un comienzo, el éxito de las ferias de Champagne se debía sobre todo a la combinación de las fábricas textiles flamencas, por un lado, con los comerciantes italianos y provenzales por otro.

Los mercaderes flamencos transportaban sus telas a las ferias de Champagne; de aquí iban a Génova, de donde se exportaban a los fondacos del Levante.

Los mercaderes flamencos importaban de Champagne las telas de seda, orfebrerías, especias y vinos de Francia.

En Flandes, a su vez, los mercaderes del Norte se abastecían de estos productos además de los paños de Flandes. La ruta comercial que unía Champagne con el Báltico estaba constituida básicamente por las cinco ferias flamencas de Brujas, Ypres, Lille, Thortont y Messines.

Rubeca edo Lübeck-ek izan zen Koloniaren ordeko gune-rik garrantzitsuena Hansaren hedapena hasi eta berehala. Hansaren hedapena Iparreko Itsasotik eta Baltikotik zabaldu zen, Riga, Rostok, Reval eta abar hiriak sortuz, baina behin ere ez zen iritsi Estatu independente bat eratzerara.

Oso adeitsua zen haren antolamendu administratiboa. «Dietas» izeneko parlamentuetan edo batzarretan biltzen ziren, eta hiriek bazuten gerra aitortzeko eskumena, merkatarien blokeoak eginez, etab.

Haien merkataritza-bideak eta haien eragin-punturik garrantzizkoenak hauek ziren:

- Novgorod-Reval-Wisby-Lübeck.
- Bergen-Jutland-Lübeck.
- Islandia-Hamburgo-Londres- Arroxela.
- Dantzing-Jutland-Edinburgo-Londres.

Muinean Baltikoko Hansaren merkataritza-bizimodua lau kolonia edo bost eskualdeetan oinarriturikoa zen.

Koloniak hauek izan ziren: Novgorod, Bergen, Brujas eta Londres; guztiz independenteak eta beste merkataritza-guneekin elkartruckerako lekuak ziren, hala nola, ingeles, flandestar, euskaldun eta abarrekin.

Bost eskualdeak hauek dira:

- Alemaniakoa: eskualde honetatik sortzen zituzten laboreak, ardoa, ezitia, basoko ekoizpenak, etab.
- Baltikoko herrialdeak: horietatik lortzen zituzten larruak, zura, laboreak eta animalia gantzetik eratorritako ekoizpenak.
- Eskandinavia: burdina, larruak, haragia, gurina eta arrain gazituak.
- Mantxako kanala: Londrestik eta Flandesetik artilea, oihal flandestarrak eta Levanteko ekoizpenak.
- Europa Hegoaldea: hasiera batean Setúbal-eraino (Portugal) iritsi ziren, baina euskal nabigatzaileek ibilbideak moztu zizkieten eta handik aurrera Arroxelaraino baizik ez ziren iristen, eta han egiten zuten gatza, artile gaztelarra edo euskal burdinaren hornidura.

Champagneko gunea

Europako hiru merkataritza-gune horietatik –Mediterraneo, Champagne eta Baltikoa– bere kokamen estrategikoagatik Champagne gailendu zen.

Hasiera-hasieratik, Champagneko azokak arrakastatsuak ziren, hantxe elkartzen baitziren, batetik ehungintzako lan-tegi flandestarrak, bestetik, Italiako eta Proventzako merkataria.

Merkatari flandestarrek Champagneko azoketara garraiatzen zituzten beren oihalak; handik Genoara eramaten zituzten, Levanteko fondaco (italieraz) dendetara esportatzeko.

Flandesko merkatariek Champagnetik zetazko oihalak, urrezko bitxiak, espezieak eta Frantziako ardoak inportatzen zituzten.

Flandesen, berriz, iparreko merkataria ekoizpen horiez hornitzen ziren, oihal flandestarrez gain. Champagne Baltikoarekin elkartzen zuen merkataritza-bidea funtsean Brujas, Ypres, Lille Thortont eta Messinako bost azoka flandestarrek osatzen zuten.

Decaimiento

Durante el siglo XIII estas ferias alcanzaron su apogeo. El siglo XIV fue, sin embargo, la de su perdición, sobre todo debido a cuatro factores independientes, pero a veces coincidentes en el tiempo:

- La guerra de Flandes contra Francia de 1302 a 1320.
- La sustitución del comercio errante por hábitos comerciales más sedentarios.
- El desarrollo de la navegación directa de los puertos de Flandes e Italia con Inglaterra.
- La Guerra de los Cien Años (1337-1453), que fue el final.

Gainbehera

Azoka horiek XIII mendean zehar iritsi zuten goien gradua. Hala ere, XIV. mendea hondameneko mendea izan zen, batez ere lau eragile independente, baina batzuetan aldi bereko, zirela bide:

- Frantziaren aurkako gerra Flandesen 1302tik 1320ra.
- Merkataritzan, ohitura sedentarioago batek ordezkatu zuen merkataritza ibiltaria.
- Flandesko eta Italiako portuen zuzeneko nabigazioaren garapena Ingalaterrakoekin.
- Ehun Urteko Gerra (1337-1453), errematea ekarri zuena.



Donostiako irudia (1500-1650) / Grabado de Donostia-San Sebastián (1500-1650)

LA ECONOMÍA VASCA

La pesca

La pesca, teniendo en cuenta el porcentaje de villas costeras, era una actividad económica fundamental. En las Cartas-Puebla a este respecto tenemos varias menciones:

- la de Zarautz (1237), haciendo referencia a la ballena (12);
- las de Plentzia (1299) y Portugaleta (1322), señalando los términos para matar ballenas (13);
- la de Deba (1343) quejándose de su lejanía del mar (14).

En esta actividad, la pesca de la ballena va adquiriendo cada vez más importancia a medida que nos acercamos al siglo XV. Recordemos que la primera noticia de esta actividad económica se remontaría al siglo VII, como parece deducirse de un documento, similar a una factura, del año 670, en el que se justifica un envío de 40 moyos (unas 10 toneladas) de aceite de ballena hecho por vascos a la Abadía de Jumiéges, sita a orillas del Sena.

Este recibo, en opinión de Joseph Garat, por la importancia del pedido y la lejanía de la Abadía, demuestra la existencia de un comercio fijo y asentado en la fama ballenera de los vascos; fama que no podía mantenerse sobre la base del aprovechamiento de las ballenas varadas en la costa, ni aun sobre la captura de presas ocasionales (15).

Sea como fuere, la captura de un cetáceo suponía una extraordinaria fuente de ingresos para las economías de las villas costeras, a pesar de que apenas se consumía nada de las piezas. A este respecto Ciriquiain Gaiztarro afirma:

«Los vascos no debieron de utilizar para su consumo, ni siquiera para su uso, los productos de la ballena. Han sido siempre muy finos en sus gustos. Al menos no conozco referencias de que comieran ballena. Ni siquiera las lenguas, que se tenían por exquisitas.»

Navajero dijo que los franceses las consideraban como plato muy sabroso y Rodney Gallop, por su parte, dice que era un bocado especial que se reservaba, a veces, para el Obispo. Pero no creo que fuera para su mesa; seguramente lo dice por la reserva que los pescadores hacían de las lenguas, para sus iglesias.

Lope de Isasti, que vivió en la época, aún brillante, de los balleneros, no dice que los productos de la ballena se consumieran en el País. Al contrario, habla de que se exportaban:

«De esta grasa, —dice—, se abastecen algunas tierras de España, particularmente las de Navarra y Campos, para alumbrarse y labrar paños, y para algunas enfermedades del ganado, de que han hecho experiencias y se han llevado bien. Llévase por mar a Flandes, Inglaterra y otras grandes Provincias.»

En otro pasaje nos cuenta, ya lo he dicho, que si la ballena es nueva, «la guardan en salmuera para comida de los franceses» (16).

La conserva

Fuertemente relacionada con la pesca se encuentra la sal, indispensable para la conservación del pescado. En Gipuzkoa, la única fuente de abastecimiento de sal era Leniz, cuyas salinas pasan a propiedad real con la fundación de la villa (17). Ante la imposibilidad de cubrir las necesidades propias, Gipuzkoa importará sal (18).

EUSKAL EKONOMIA

Arrantza

Arrantza funtsezko jarduera ekonomikoa zen, kostaldeko hiribilduen ehunekoa kontuan hartzen badugu. Horri buruzko hainbat aipamen ditugu hiri-gutunetan:

- Zarauzkoa (1237), baleari buruzko aipamena (12);
- Plentziakoa (1299) eta Portugaletekoa (1322), baleak hiltzeko moduari buruzkoa (13);
- Debakoa (1343) itsasotik urruti egotearen protesta eginez (14).

Jarduera horretan, balearen harrapaketak gero eta garrantzi handiagoa hartzen zuihoan XV. mendera hurreratu heinean. Gogora dezagun jarduera ekonomikoa horren lehen aipamena VII. mendearaino egingo lukeela atzera, 670eko faktura moduko batetik atera daitekeenez; ohar horretan frogatzen da arrantzale euskaldunek egindako 40 moyo (10 tona, gutxi gorabehera) balea-olio bidali zituztela Sena ertzean zen Jumiéges Abadiara.

Joseph Garat-en iritziz, errezibo horrek erakusten du, eskaeraren kopuruagatik eta abadiaren urruntasunagatik, euskaldunek izan zutela balearen ehiza sonatuan finkatu eta kokatutako merkataritza bat, eta ez kostan lehorreratuak gelditutako baleak aprobetxatuz soilik, ezta noizbehinkako harrapaketez egindakoa ere, ezingo baitzioten sonari eutsi. (15)

Dena den, halako zetazeo bat harrapatzea ezohiko diru-sarrerari handi bat zen kostaldeko hiribilduen ekonomian, nahiz eta ez zuten balearen zati bat ere kontsumitzen. Hara zer dioen Zirikiain Gaiztarrok horri buruz:

Frantsesentzat oso jaki gozoa zela zioen Navajero eta Rodney Gallop-ek, berriz, batzuetan gotzainarentzat gordetzen zen mokadu berezia zela esaten du. Baina ez zen bere mahairako izango; ziur asko arrantzaleek beren elizetarako gordetzen zituzten mingainengatik esango du.

Lope Isastik, artean baleazaleentzat garai distiratsuak ziren aldi bizi zenak, ez du esaten balearen ekoizpenak gure herrian jaten zirenik. Alderantziz, esportatzeko zirela esaten du:

Beste pasarte batean kontatzen digu, lehen ere esan dut, balea berria bazen, «gatzunetan gordetzen dute frantsesentzat jaki izateko» (16).

Kontserbazioa

Arrantzarekin estuki loturik agertzen da gatza, ezinbestekoa baita arraina kontserbatzeko. Gipuzkoan, gatz hornitzaile bakarra Leintz zen, eta hiribildua fundatzean erregeren jabego izatera pasa zen hanko gatzaga (17). Bertako beharrak berdintzeko lain ez zegoenez, Gipuzkoak gatza inportatu egiten zuen (18).

Comercio terrestre entre las vertientes

Los dos espacios que tan claramente diferencia la divisoria de aguas en Euskal Herria adquiere tal importancia diferenciadora que el que las transacciones comerciales se realicen desde o hacia la costa peninsular o continental queda en un plano secundario.

Hay que tener en cuenta que los territorios costeros eran la salida natural al mar tanto de Álava —encuadrada en Castilla— como en Navarra. Por este motivo, los productos destinados a la exportación (lana, vino, etc.) llegaban fácilmente en la costa a cambio de los típicos de esta zona (hierro y derivados, pescado, derivados de la ballena, etc.).

Navarra en busca de la salida al mar

En el caso de Navarra, que tenía entidad de Reino, hay que tener en cuenta que, a diferencia de Castilla y Aragón, había quedado encerrada sin salida al mar. Pero ello no fue obstáculo para que canalizara su comercio tanto hacia el Cantábrico como, de manera más secundaria, hacia el Mediterráneo.

Las salidas naturales del viejo Reyno hacia el Cantábrico eran Bayona y Donostia-Sanebastián. Debido a intereses políticos de otros reinos que intentaban ahogar su economía, Navarra se vio obligada a utilizar la diplomacia para llegar a acuerdos comerciales bien con los bayoneses, bien con los donostiarras, según las circunstancias del momento.

A modo de ejemplo, veamos dos de los muchos acuerdos a los que llegaron los navarros con estas villas costeras.

Contrato con Baiona

En 1204, tras la reciente pérdida de Gipuzkoa en 1200 a manos del monarca castellano Alfonso VIII, Navarra establece un contrato con Bayona sobre las siguientes bases:

- el monarca navarro se compromete a proteger a los comerciantes bayoneses durante el viaje desde las mismas afueras de la villa costera;
- en caso de conflicto armado, los bayoneses tendrán el amplio plazo de un año para abandonar Navarra;
- los conflictos comerciales que pudieran surgir serán juzgados en un plazo máximo de ocho días por representantes jurados de las dos partes;
- a cambio de estas ventajas, Bayona se compromete a no realizar actos hostiles contra Navarra, sin perjuicio de su fidelidad al Rey de Inglaterra.

Contrato con San Sebastián

En 1401 Navarra establece un contrato con San Sebastián por el que se decide la exención de diezmos a las mercancías que son enviadas desde el Reyno a Flandes por la mencionada villa costera. En el texto del contrato, a modo de confirmación por parte del monarca castellano Enrique III, se afirma:

«que los dichos mercaderes por qualesquier mercadurias et haverias que llevaren o traxeren de fuera de los my reynos a cargar y descargar en la mi villa de San Sebastián para llevar a Flandes y otros qualesquier lugares por mar, o llevaren para el reyno de Navarra, por tanto que no sean tenudos de pagar diezmo alguno por ellos, salvo los otros derechos reales antiguamente usados así se usaban de dar y pagar en tiempos del rey don Fernando e del rey don Alonso...» (19).

Lehorreko merkataritza isurialdeen artean

Euskal Herrian bi eremuak hain garbiki bereizten dituen banalerroak, halako garrantzi bereizlea hartu zuen, non ez duen halako garrantzirik merkataritza-akordioak penintsulako edo kontinenteko kostaldetik edo kostalderantz egiten ziren jakiteak.

Kontuan hartu behar da kostaldeko lurraldeak zirela itsasorako irteera naturala bai Arabarentzat —Gaztelan bildurik— bai Nafarroarentzat. Horregatik, esportaziorako gaiak (artilea, ardoa, etab.) erraz iristen ziren kostaldera bertako gai tipikoak trukatzuz (burdina eta deribatua, arraina, balearen deribatua, etab.).

Nafarroa itsasorako irteera bila

Kontuan hartu behar da, Nafarroa erresuma zen kasuan, hesiturik eta itsasorako irteerarik gabe gelditu zela, Gaztela eta Aragoi ez bezala. Baina hori ez zen eragozpen izan bertako merkataritza Kantauri aldera eta, oso bigarren mailan, Mediterraneo aldera bideratzeko.

Bi ziren Erresuma zaharraren irtenbide naturalak Kantauri aldera, Baionakoa eta Donostiakoa. Nafarroako ekonomia ataka estuan jarri nahi zuten beste erresumetako interes politikoak zirela-eta, merkataritza-hitzarmenak lortzeko, diplomazia erabili beharrean gertatu zen bai baionarrekin bai donostiarrekin, unean uneko egoeren arabera.

Adibide gisa, ikus ditzagun nafarrek kostaldeko hiribilduekin egin zituzten hitzarmen ugari haietako bi bederen.

Hitzarmena Baionarekin

Gipuzkoa 1200ean Gaztelako errege Alfontso VIII.aren eskuetara erori ondoren, 1204an, Nafarroak hitzarmen bat egin zuen Baionarekin honako oinarri hauen gainean:

- Nafarroako erregek merkatarik baionarrak babesteko hitza eman zuen, kostaldeko hiribilduaren kanpoaldetik hasi eta bidaia osoan zehar.
- gatazka armaturik baldin bazen, merkatarik baionarrek urtebeteko epe luzea izango zuten Nafarroa uzteko;
- merkataritza mailan sor zitezkeen gatazkek zortzi eguneko epean epaitu beharko zituen bi alderdietako ordezkarien auzitegiak.
- abantaila horien ordainez, Baionak hitza eman zuen Nafarroaren aurkako haserre-ekintzarik ez zuela egingo, beti ere, Ingalaterrako Erregearekiko leialtasuna kaltetu gabe.

Hitzarmena Donostiarekin

Nafarroak 1401ean hitzarmen bat ezarri zuen Donostiarekin, hitzarmen horren bidez, aipatu kostako hiribildu horretatik Flandesera Erresumatik bidaltzen ziren merkantzien hamarrenen salbuespena erabakitzen zuen. Hitzarmeneko testuan, Gaztelako errege Enrike III.aren berrespen modura, hau adierazten zen:

Salida al Mediterráneo

De los intentos de salida terrestre hacia el Mediterráneo por parte de Navarra es buen ejemplo la política de compra de castillos realizada por Sancho el Fuerte en tierras de

Aragón y en frontera musulmana durante la primera mitad del siglo XIII:

- en 1209 se hizo con Salvatierra de Escó, Petilla y Gallur;
- en 1212 con Trasmoz;
- en 1213 con Chodes y Zalatorri;
- en 1214 con Burbáguena, Ródenas, Jorcas, Olocau y Linares;
- en 1215 con Abengalbón y Peña de Arañón (éste en territorio musulmán);
- en 1219 con Grisén;
- en 1221 con Sádaba y Los Fayos;
- y por fin en 1231 con Ferrera, Ademuz y Castelfabio.

Además, no hay que olvidar que el Señorío de Albarracín pertenecía a la familia navarra de los Azagra, lo que ayudaba a la consolidación de esta política mediterránea.

La necesidad de Navarra de llegar a acuerdos con bayoneses y donostiarras a fin de hacer posible el trasvase comercial desde y hacia el mar era considerable si se tiene en cuenta que las dinastías de origen francés que regían los destinos del viejo Reyno tenían territorios en Francia: en distintas épocas, Astarac, Cominges, Champaña, Evreux, Meulan, Angulema, Longueville, Mortain, Beaumont Le Roger, Cherburgo, etc.

A pesar de que la Guerra de los Cien Años (1337-1453), los intereses coyunturales y los cambios dinásticos provocaron numerosos cambios y trueques territoriales, durante tres siglos (XIII-XV) los monarcas navarros debieron atender a intereses económicos y políticos que superaban ampliamente el actual territorio navarro.

El mantenimiento de unas mínimas relaciones comerciales con Champagne, Angulema o Longueville obligaba a mantener una vía abierta hacia el mar, como ya hemos visto, bien por San Sebastián bien por Bayona.

De la presencia de Navarra en el Mediterráneo tenemos noticias para el siglo XII del judío navarro Benjamín de Tudela, en su periplo por el Mediterráneo, al hablar de Alejandría (Egipto) afirma:

«Es país de comercio y tráfico para todos los pueblos y desde todo reino cristiano vienen allí: por una parte, desde el país de Venecia, Lombardía, Toscana, Apulia, Melfi, Sicilia, Calabria, Rumania, Jazaria, Patzinakia, Hungría, Bulgaria, Racuvia, Croacia, Esclavonia, Rusia, Alemania, Sajonia, Dinamarca, Gurlabia, Irlanda, Trana, Frisia, Escocia, Inglaterra, Gales, Flandes, Roter, Normandía, Francia, Poitou, Anjou, Borgoña, Moriana, Provenza, Génova, Pisa, Gasuña, Aragón y Navarra» (20).

Con estos antecedentes, no es de extrañar la posterior política mediterránea de Sancho el Fuerte con la compra de castillos a lo largo del valle del Ebro durante el siglo XIII. Además, más tarde, coincidiendo con la dinastía francesa de Evreux (1328-1425), Navarra cedió Nantes y Meulan por Montpellier en 1365, lo que nos puede servir como orientación a la hora de considerar la presencia navarra en el Mediterráneo.

Irteera Mediterraneo aldera

Nafarroak Mediterraneorantz lehorretik irteera bila egin zuten ahaleginen lekuko garbia dugu Antso II.a Azkarrak Aragoiko lurraldeetan eta musulman-herrien mugan XIII. mendean lehen erdian gazteluak erosteko politika:

- 1209an, Salbaterra Ezka, Petilla eta Gallur bereganatu zuten;
- 1212an, Trasmoz;
- 1213an, Chodes eta Zalatorri;
- 1214an, Burbáguena, Ródenas, Jorcas, Olocau eta Linares;
- 1215ean, Abengalbón eta Peña de Arañón (hau musulmanen lurraldean);
- 1219an, Grisén;
- 1221ean, Sábada eta Los Fayos;
- eta azkenik, 1231ean, Ferrera, Ademuz eta Castelfabio.

Gainera, ez da ahaztu behar Albarracín Jaureria Nafarroako Azagarrena zela eta horrek lagundu egiten zuela politika mediterraneo hori sendotzen.

Handia zen Nafarroak, merkataritza batetik bestera joanazte aldera, baionarrekin eta donostiarrekin hitzarmenak egitera iristeko premia, baldin eta kontuan hartzen bada Frantzia lurraldeak zituztela Erresuma zaharraren norabideak markatzen zituzten frantses jatorriko dinastiek, hala nola: Astarac, Cominges, Champaña, Evreux, Meulan, Angulema, Longueville, Mortain, Beaumont Le Roger, Cherburgo, etab. Ehun Urteko Gerra gorabehera (1337-1453), aldaketa asko eragin zituzten ezkontzako interesek eta dinastia aldaketek, mudantza eta truke ugari ekarri zituzten, eta errege nafarrek, hiru mendeetan zehar (XIII-XV), gaur egungo Nafarroa baino askoz lurralde handiago baten interes ekonomiko eta politikoez ardura behar izan zuten.

Champagne, Angulema edo Longuevillerekin gutxieneko merkataritza-harreman batzuei eutsi ahal izateko, itsaso aldera bide ireki bat mantentzea eskatzen zuen, nola Donostiatik hala Baionatik, ikusi dugun bezala.

Nafarroa XII. menderako Mediterraneoan azaltzen zeneko aipua Benjamin Tuterakoa judu-nafarrak egiten digu, Mediterraneoan zehar egindako biran, Alexandriaz hitz egiterakoan hau dio:

Aurrekari horiekin, ez da harrizkoa Antso Azkarraren ondorengo politika mediterranea, XIII. mendean Ebro ibarraren luzerako gazteluak erosi zituenekoa. Gainera, gerora, Evreuxko dinastia frantsesa agintean zela (1328-1425), Nafarroak 1365ean Nantes eta Meulan Montpellier-en ordeztu zituzten, Nafarroaren Mediterraneoan presentzia aztertzerakoan orientabide gerta dakiguke.

Comercio marítimo peninsular y extranjero

Comercio peninsular

La existencia del comercio estrictamente peninsular, del que no tenemos muchos datos, queda de manifiesto cuando con motivo del nacimiento de la Hermandad de las Marismas (1296), de la que hablaremos más adelante, sus componentes toman el acuerdo de cortar todo comercio con Castilla en tanto en cuanto el rey no cesara en su intento de imponer derechos de los que estaban libres las villas costeras (21).

Otro dato muy significativo es el hecho de que el monarca, a través de las Cartas-Puebla, concede la exención de portazgos a todas las villas excepto en Sevilla, Murcia y Toledo (22).

Los mercaderes que realizaban este comercio eran los mulateros, acemileros y trajineros anteriormente mencionados. Llevaban hacia la costa tanto trigo como aceite, vino, etc.; hacia el interior llevaban aceite de ballena y pescado fresco y en salazón sobre todo.

Relaciones peninsulares

A nivel peninsular, tanto guipuzcoanos como vizcaínos mantienen relaciones comerciales con tres zonas:

- **Litoral cantábrico y gallego:** lo que en un comienzo fueron relaciones de pesca, ayuda mutua, etc., debido a la vecindad que proporciona el mar, estas relaciones culminaron en la Hermandad de las Marismas (1296). No obstante, a medida que nos acercamos al siglo XV la relación queda en un mero aprovechamiento de la sal, tanto para el ganado como para el pescado en salazón.
- **Litoral andaluz:** ya desde el siglo XIII se constata la presencia vasca en Sevilla con vistas al control del Estrecho, de cuya zona comercial obtenían tanto aceite como trigo.
- **Litoral portugués:** no hubo intercambios comerciales de importancia. Generalmente, a la vuelta del litoral andaluz, los transportistas vascos utilizaban los puertos portugueses para descansar y para cargar algunos productos del País con vías al transporte al Atlántico Norte.

Relaciones europeas

A nivel europeo la presencia vasca destaca sobre todo en cinco regiones:

- **Gascuña:** cuyo centro comercial estaba en Burdeos. Las relaciones con los labortanos fueron en un primer momento de carácter pesquero; sin embargo, durante y posterior a la Guerra de los Cien Años se llegó a tratados bilaterales que dieron comienzo a unas relaciones más comerciales, importándose trigo y transportando el vino gascón a Inglaterra.
- **Bretaña:** con su centro comercial en Nantes. Destacan las relaciones de los bretones con Bilbao por medio de la «Confederación de la Contratación», por la que los nanteses lograron que sus comerciantes asentados en Bilbao tuviesen los mismos privilegios que los mismos bilbaínos.

Itsasoko merkataritza penintsulan eta atzerrian

Penintsulako merkataritza

Soilik penintsulan egiten zen merkataritzari buruz datu askorik ez dugun arren, agerian gelditzen da, beranduago hitz egingo dugun Marismaseko Ermandadea sortu zela-eta (1296) bertako kide guztiek Gaztelarekin edonolako merkataritza-harremanak mozteko erabakia hartu zuten, harik eta kostaldeko hiribilduek ez zituzten eskubideak ezartzeko ahaleginean erregeak etsitzen ez zuen bitartean (21).

Beste datu oso esanguratsu bat da erregek hiri-gutunen bidez bidesarien salbuespenak ematea hiribildu guztiei, Sevilla, Murtzia eta Toledori izan ezik (22).

Mandazainak, zamaltzainak eta tratulariak ziren merkataritza hori egiten zuten merkatariak. Kostaldera garia, olioia, ardoa eta abar eramateko eginkizuna zuten; barnealdera, berriz, balearen olioia eta arrain freskoa nahiz, batez ere, arrain gazitua.

Penintsulako harremanak

Penintsula mailan, gipuzkoarrek nahiz bizkaitarrek zituzten merkataritza-harremanak hiru gunetan:

- **Kantauriko nahiz Galiziako itsasertzak:** hasieran, arrantzatza-harremanak, elkarren laguntza eta abar izan zirenak, itsasoak ematen zuen auzotasuna dela bide, harreman horiek Marismaseko Ermandadera (1296) iritsi ziren azkenean. Alabaina XV. mendera hurbiltzen ari garen heinean, harreman haiek abereentzat eta arrainak gazitzeko gatzaz baliatzeko bestetarako ez ziren izan.
- **Andaluziako itsasertza:** XIII. mendeko euskaldunak hantxe sumatzen dira Sevillan Itsasarteko kontrolari begira, merkataritza-gune hartantxe lortzen baitzituzten olioia eta garia.
- **Portugaleko itsasertza:** Ez zen elkartruke baliosorik egon. Normalean Andaluziako itsasertzetik zetozela garraiari euskaldunek portu portugaldarrak erabiltzen zituzten atsedeen hartzeko eta Atlantiko ipar aldera eramateko herri hartatik zenbait ekoizpen kargatzeko.

Europako harremanak

Europa mailan euskaldunak batez ere bost eskualdeetan nabarmentzen dira:

- **Gaskonia:** Bordelen zuen merkataritza-gunea. Lapurtarrekin hasieran arrantzatza-harremanak izan zituzten; hala ere, Ehun Urteko Gerra bitartean eta ondoren, bien aldeko hitzarmenak medio, merkataritzan oinarrituriko harremanetan hasi ziren, garia inportatzen zuten eta gaskoien ardoa Ingalaterrara garraiatzen.
- **Bretania:** Nantesen zuen merkataritza-gunea. Azpimarragarriak dira «Confederación de la Contratación» zeritzonaren bidez bretainiarrek Bilborekin izan zituzten harremanak, izan ere, nantestarrek Kofradiaren bidez lortu zuten Bilbon finkatuak zituzten merkatariek bilbotarrek zituzten pribilegioak izatea.

Los comerciantes de Bilbao llevaban lana castellana, hierro en bruto y labrado (armas, clavos, etc.), y más secundariamente salazón y cueros. A cambio traían paños (aunque de menor calidad que los flamencos), vino (de buena calidad, de la región de Poitou) y también trigo.

- **Normandía:** su centro comercial era Rouen, por donde se canalizaba el importante comercio de París, siguiendo el Sena. Los vascos —guipuzcoanos sobre todo— llevaban lana, hierro en bruto y labrado, y también fruta levantina, corcho, etc. De allí traían paños y trigo.

En su conjunto el comercio con esta región era deficitario, por lo que se compensaba la balanza comercial ofreciendo los puertos vascos a los normandos para que éstos los utilizaran como escala en su comercio con el Norte de África.

- **Flandes:** en esta región destacan por mucho los centros comerciales de Brujas y Amberes, ciudades comunicadas por el canal de Zwyn. Los vascos llevaban lana, hierro, vinos andaluces y riojanos, frutas de Levante, etc.; por el contrario importaban paños y objetos artísticos, como miniaturas, etc.

El comercio con esta región comenzó a decaer por el encenagamiento del Zwyn, que dejó a Brujas casi incomunicada y sustituida comercialmente por Amberes; y por el descubrimiento de América, lo que provoca que el centro de atención comercial se desvíe hacia el Oeste.

- **Inglatera:** los vascos comenzaron a entablar relaciones comerciales con Inglaterra a través de Gascuña. Primeramente transportaban el vino gascón, pero más tarde ampliaron las exportaciones con la lana castellana, el hierro, vinos castellanos, caballos andaluces, etc. La presencia guipuzcoana es continua a partir de la segunda mitad del siglo XIV, con un fondaco y Casa-Lonja en Londres.

La tendencia francófila de los Trastámara castellanos puso en peligro las relaciones anglo-guipuzcoanas, las cuales se mantuvieron gracias a los tratados particulares que se establecieron con Inglaterra. Estas relaciones concluyeron en 1482 cuando se estableció que todo tratado bilateral que pudiera dañar los intereses de la Corona de Castilla podía ser anulada por ésta.

Ordenamiento jurídico del comercio marítimo

Establecidas las áreas geográficas en las que la presencia vasca fue importante, veamos a continuación qué nos dicen los Fueros, Ordenanzas y Cartas-Pueblas vascas sobre este comercio marítimo.

En el Fuero de San Sebastián

En primer lugar tenemos el Fuero de San Sebastián (1180), cuyo texto, debido a su extensión por la costa guipuzcoana y santanderina —recordemos que San Vicente de la Barquera se funda el año 1210 en base a este Fuero— marca la pauta comercial de las villas que la asumen.

En el texto destacan los esfuerzos para facilitar la importación de productos básicos, como son los alimenticios (23). No obstante, además de las vituallas, sabemos que a las villas llegaban pieles y cueros (de carnero, cordero, conejo,

Bilboko merkatariek Gaztelako artilea, burdina landugabea eta landua (armak, iltzeak, eta beste) eta, beste maila batean, gatzituak eta larrua. Trukean oihalak ekartzen zituzten —kalitatez flandestarrak baino apalagoak ziren—, ardo —kalitate onekoa, Poitou eskualdekoa zen— eta garia.

- **Normandia:** Rouen zen honen merkataritza-gunea, eta Senari jarraituz, handik barrena bideratzen zen Parisko merkataritza garrantzitsua. Euskaldunek —batez ere gipuzkoarrek— artilea, burdina landugabea eta landua, nahiz Levanteko fruituak, artelazkiak, etab. Oihalak eta garia ekartzen zuten handik.

Eskualde horretan merkataritza, oro har, defizitarioa zen, horregatik, merkataritza-balantza konpentsatzeko, normandiarrei portuak eskaintzen zitzaizkien, ipar Afrikarekiko merkataritzan bertan geldialdia egiteko erabil zituzten.

- **Flandes:** eskualde honetan Zwyn kanalak lotzen zituen Brujas eta Anberesko merkataritza-guneak nabarmentzen ziren, askoz gainera. Euskaldunek artilea, burdina, Andaluziako eta Errioxako ardoak, Levanteko fruituak, eta beste eramaten zituzten; ekarri, berriz, oihalak eta objektu artistikoak: miniaturak eta abar.

Eskualde horrekin zuen merkataritza gainbehera hasi zen, Zwyn lohiztatu zelako, Brujas ia guztiz inkomunikaturik utzi eta merkataritza mailan Anberesek ordezkatu zuenenean, eta, Amerika aurkitu zelako, merkataritzaren ardura-gunea mendebaldera desbideratu zenean.

- **Ingalaterra:** euskaldunak Gaskoniaren bitartez hasi ziren Ingalaterrarekin harremanak izaten. Lehenik gaskoinen ardo garraiatzen zuten, baina beranduago beren esportazioak zabaldu egin zituzten, gaztelarren artileaz, burdinaz, gaztelarren ardoez, andaluziarren zaldiez eta abar. Euskaldunen presentzia ia etengabekoa da XIV. mendearen erditik hasita, Londresen fondako bat eta Saltoki Etxe bat zituztelarik.

Gaztelako Trastamaratarren frantses-zaletasunak arriskuan jarri zituen anglo-gipuzkoarren harremanak, baina Ingalaterrarekin finkatu ziren hitzarren partikularrei esker, eutsi ahal izan zitzairen. 1482an bukatu ziren harreman horiek, Gaztelako Koroaren interesak honda zitzakeen alde biko tratatu oro, hark baliogabetu zezakeela xedatu zenean.

Itsasoko merkataritzaren ordenamendu juridikoa

Euskaldunentzat garrantzizkoak izan ziren eremu geografikoak finkatu ondoren, ikus dezagun jarraian zer esaten diguten Foruek, Ordenantzek eta Hiri-gutunek itsasoko merkataritzari buruz.

Donostiako Foruan

Lehenik Donostiako Forua dugu (1180), alegia Gipuzkoako eta Santanderko kostaldean zabaldu zen testua —gogora dezagun Foru hau oinarri hartuta fundatu zela 1210ean, San Vicente de la Barquera—, nor bere gain hartzen duten hiri-bilduen merkataritza-jarraibideak markatzen dituen.

Testuan agerian daude oinarritzko produktuak inportatzeko ahaleginak, hala nola, elikagaiak (23). Alabaina, janariez aparte, jakin badakigu hiribilduetara larruak iristen zirela (ahari, ardi, untxi, basakatu, etxe-katu, azeri, katagorri, erbi, ahun-

gato salvaje, gato doméstico, zorra, ardilla, liebre, cabrío, vaca, ciervo y garduña), metales (cobre, plomo y estaño), cera, pimienta, incienso y telas de algodón, lana y lino (24).

En la Hermandad de la Marisma

En 1296, con motivo de la constitución de la Hermandad de las Marismas, los participantes toman dos decisiones que afectan directamente al comercio marítimo. Por un lado acuerdan proteger a los comerciantes portugueses como justa correspondencia del trato que de ellos reciben los castellanos; por otro lado, deciden que, en tanto durara la guerra entre Francia e Inglaterra, no llevarán a este país ni mercancías, ni víveres, ni armas ni caballos.

En la Carta-Puebla de Orio

De los productos autóctonos que se exportaban no existen muchas noticias; sin embargo, de la lectura de la Carta-Puebla de Orio (1379) podemos deducir que el hierro era uno de ellos (25), además de los productos derivados de la ballena.

Petición de Deba

A finales del siglo XV, concretamente en 1474, los habitantes de Deba realizan una petición al Rey a través de la cual se puede comprobar que Gipuzkoa sigue siendo deficitaria de productos básicos, así como la importancia del comercio exterior del que se seguía abasteciendo. Concretamente piden al monarca que, en caso de guerra, las naves extranjeras puedan estar a salvo en su ría «*una vez posada el ancla*», ya que «*lo suyo no bastaba a la veintena parte del consumo y naves extranjeras les llevaban viandas y paños, y cargaban en cambio fierro labrado*» (26).

Ordenanzas donostiarras

Pocos años más tarde, las Ordenanzas donostiarras de 1489 confirman la escasez de productos alimenticios al obligar a vender la mitad de todas las «*vitualas é provisiones que trujeren traigan a esta villa de San Sebastián*» (27).

Mercaderes marítimos. Este comercio era realizado por mercaderes marítimos que compraban determinada carga para venderla en el lugar que creyese más oportuno. No obstante, en muchos barcos se cargaban mercancías que iban bajo la responsabilidad de un mercader que no tenía por qué ser el patrón del mismo, mercader que se encargaba directamente de su venta una vez llegado a puerto.

Mercaderes sedentarios. Pero en este comercio también hay que tener en cuenta a los que Beatriz Arizaga denomina mercaderes sedentarios:

«*Con los amplios conocimientos que poseen, estos mercaderes organizan, desde su lugar de residencia, sus actividades mercantiles internacionales, a través de empleados destacados en plazas estratégicas. Así fines del s. XV encontramos a un vecino de Bilbao, mercader abonado de la villa, que tiene factores en Flandes, Londres y otras partes, a donde suele enviar sus mercancías, normalmente hierro, con el fin de que lo vendan en estos lugares y envíen otros productos en el viaje de retorno, principalmente paño*» (28).

tz, behi, orein eta lepazurienak), metalak (kobrea, beruna eta eztainua), argizaria, piperbeltza, intsentsua eta kotoizko, artilezko eta lihozko oihalak (24).

Marismaseko Ermandadea

1296an Marismaseko Ermandadea eratu zela eta, partaideek itsasoko merkataritza zuzenean ukitzen zuten bi erabaki hartu zituzten. Batetik, Portugaleko merkatariei laguntzea erabaki zuten, Gaztelakoek haiengandik jasotzen zuten tratu onari zuzentasunez zegokion erantzun gisa; bestetik, erabaki zuten Frantzia eta Ingalaterrako gerrak irauten zuen bitartean, herri horri ez ziotela ez merkantziarik, ez janaririk, ez armarik, ez zaldirik eramango.

Orioko hiri-gutunean

Bertatik esportatzen ziren produktuei buruzko aipamen handirik ez da azaltzen; hala ere, Orioko hiri-gutunetik (1379) ondoriozta dezakegu burdina zela produktu horietako bat (25), balearen deribatuez gain.

Debaren eskaria

Debako biztanleek eskari bat egin zioten Erregeari XV. mendearen bukaeran, 1474an hain zuzen ere, eta handik frogatu daiteke Gipuzkoak urri jarraitzen zuela oinarritzeko produktuetan nahiz kanpoko produktuez hornitzen zuen merkataritzaren itzalean. Erregeari zeharki eskatzen diote, gerra piztuz gero, atzerriko itsasontziak salbu egoteko aukera izan dezatele beren itsasadarrean «*una vez posada el ancla*», zeren eta «*lo suyo no bastaba a la veintena parte del consumo y naves extranjeras les llevaban viandas y paños, y cargaban en cambio fierro labrado*» (26).

Donostiako Ordenantzak

Urte batzuk beranduago, 1489ko Donostiako Ordenantzek elikagaien eskasia hori egiaztatzen dute, «*Donostiako Hiribildu honetara zekartzaten elikagai eta hornigai guztien erdiak*» saltzeko agindua ematean (27).

Itsasoko merkatariek. Merkataritza hori itsasoko merkatariek egiten zuten: halakoxe karga bat erosten zuten eta aukera zuten lekuan saltzen. Hala ere, itsasontzi askotan kargatzen ziren merkantziak merkatarik baten ardurapekoak izaten ziren eta ez zuten zertan patrioiarenak izan beharrik, eta merkatarikaren beraren lana zen behin porturatu ondoren zuzenean saltzea.

Merkatari sedentarioak. Baina, merkataritza honetan kontuak hartu behar dira Beatriz Arizagak egoneko merkatariek deitzen dienak ere:

La Hermandad de las Marismas

En 1296, como ya hemos apuntado anteriormente, se constituye la Hermandad de las Marismas entre las villas de Santander, Laredo, Castro Urdiales, Vitoria-Gasteiz, Bermeo, Getaria, Donostia-San Sebastián y Hondarribia.

Los motivos para su constitución, así como las decisiones adoptadas, se reflejan limpiamente en su Carta fundacional.

Las causas coyunturales parecen obedecer a la negativa a «*dar los diezmos nin la saca del fierro que son cosas contrafuero de que nos podría venir muchos dannos*» (29), petición contra la cual se toman medidas de boicot comercial hacia el interior de la Península.

Las causas estructurales aparecen en las ordenanzas que hacen mención de plantar cara a los contrafueros a la Carta, aunque éstos vengan del rey «ú otro qualquier rico ome ó caballero», o de otras villas que no sean de la Hermandad, o provengan del interior de la unión misma.

La decisión de defender el contenido de la Carta de Hermandad es tan rotunda que se decide matar a quien venga con contrafuero sin que el matador pague por ello.

En orden a resolver los conflictos internos, se establecen los lugares y modos en que se realizará justicia, haciéndose mención a los Alcaldes del Fuero y su modo de elección, las villas en donde se resolverán los conflictos en función de qué villas sean las enfrentadas, el papel que jugarán los «omes buenos», las medidas que se adoptarán ante quienes no quieran aceptar esa labor, el juramento que deben estos «omes buenos» a los Alcaldes del Fuero, así como las penas que se impondrán a la parte que no acuda al juicio.

En la parte final de la Carta se establece la creación de un Sello para evitar la falsificación de documentos, así como la de tres cargos cuya labor será la de redactar los documentos de la Hermandad y guardar el sello; tras un juramento colectivo de defensa de la labor de estos cargos, se establece la rendición anual de cuentas para el control de los documentos redactados.

Intercaladas entre las demás, también hay dos ordenanzas por las que la Hermandad decide:

- proteger a los comerciantes portugueses como justa correspondencia del trato que de ellos reciben los castellanos,
- realizar un boicot comercial a Bayona, Inglaterra y Flandes en solidaridad con el rey de Francia.

El desarrollo histórico de esta Hermandad fue próspero. Los acuerdos que se adoptaban llegaron a afectar a la zona comprendida entre Baiona y Bayona, la una gallega y la otra vasca; y los mismos tenían la importancia de los de cualquier reino, ya que la Hermandad llegó hasta a tratar con estados extranjeros pactando tratados de paz, etc.

Como tal organismo vigente, la Hermandad de las Marismas duró hasta el siglo XV, en el que fue decayendo hasta desaparecer por el empuje de los Consulados.

El Consulado, institución mercantil

A finales del siglo XV los reinos peninsulares, sobre todo Castilla, conoce la proliferación de Consulados. Muchas veces se oye hablar de Cofradías, Consulados, etc. sin saber con alguna precisión de qué se está hablando.

Marismaseko Ermandadea

Lehen esan dugun bezala, Marismaseko Ermandadea eratu zen 1296an, honako hiribildu hauek bildu zituen: Santander, Laredo, Castro Urdiales, Gasteiz, Bermeo, Getaria, Donostia eta Hondarribia.

Garbi-garbi agertzen dira Fundazio-gutunean zer arrazoien-egatik eratu zen eta zer erabaki hartu zituzten.

Egoeraren arabera kausak ezezo baten erantzun direla dirudi «*dar los diezmos nin la saca del fierro que son cosas contrafuero de que nos podría venir muchos dannos*» (29), eta eskariaren aurkako neurriak hartu ziren boikota eginez penintsula barnealderako merkataritzan.

Ordenantzetan agertzen dira egiturazko kausak Gutunaren kontraforuei gogor egiteko aipatuz, nahiz erregearen aldetik etorri «ú otro qualquier rico ome ó caballero», edo Ermandadekoak ez diren beste hiribilduetatik datozenak izan edo elkar-tearen barrutik sortuak izan.

Ermandadeko Gutunaren edukia defendatzeko erabakia hain da erabatekoa, non kontraforuaz datorrena hiltzea erabakitzen den, horregatik hiltzaileak ordaindu beharrik izan gabe.

Barneko gatazkak konpontzeari dagokionez, justizia egingo den lekua eta modua ezartzen da, Foruko alkateak eta haiek aukeratzeko moduak aipatzen, aurka dauden hiribilduen arabera gatazkak zein hiribilduetan konponduko diren, «omes buenos» haien egitekoa zein izango den, zeregin hori onartu nahi ez dutenekin hartuko diren neurriak, «omes buenos» horiek Foru alkateei zor dioten zina eta epaira agertzen ez den alderdiari ezarriko zaion zigorra.

Gutunaren azken zatian, dokumentua faltsutu ez dadin Zigilu bat sortzeko agindua ematen da, eta Ermandadearen dokumentuak idazteko eta zigilua gordetzeko zeregina izango duten hiru kargu hautatzea; kargu horien lana defendatzen zuen zin kolektibo bat egin ondoren, idatzitako dokumentuen kontrolerako urtero kontu eman beharko zela agintzen zen.

Beste dokumentuetan tartekaturik, badaude bi ordenantza ere Ermandadearen erabakiekin:

- merkataritza portugaldarrak babestea, gaztelarregandik hartzen zuten tratua-egatik behar bezalako erantzuna emanez,
- Baionari, Ingalaterrari eta Flandesi boikota egitea Frantziako erregearekin bat eginez.

Ermandade horren garapen historikoa oparoa izan zen. Hartutako erabakien eragina, euskaldunen Baionatik hasi eta galiziarren Baionara bitarteko eremuetara zabaldu zen; erabaki horiek edozein erresumetakoen balioa zuten, izan ere, Ermandadeak bake-itunak hitzartu eta abar ere egiten zituen atzerriko estatuekin.

Indarrean zegoen erakunde moduan, Marismaseko Ermandadeak XV. mendera arte jarraitu zuen, baina orduan gainbehera hasi eta erabat desagertu zen Kotsulatuen bultzadaz.

Kotsulatua, merkataritzako erakundea

XV. mendearen bukaeran Penintsulako erresumetan, Gaztelan batez ere, Kotsulatuak ugaritu egin ziren. Sarritan entzuten da hitz egiten zertaz hitz egiten den zehaztasun askorik gabe, Kofradiez, Kotsulatuez eta bestez.

De una manera sencilla podemos decir que un Consulado es una agrupación de mercaderes y comerciantes cuyo origen se debe a una necesidad de defensa común de sus intereses frente a injerencias extrañas y a la necesidad de cooperación y arreglo de las diferencias internas derivadas de su trabajo.

El origen del Consulado se sitúa en el Mediterráneo, concretamente en las ciudades-estado italianas —Pisa, Génova, etc.— a finales del siglo XII. Con el tiempo se desplazó hacia Provenza y Languedoc, y, durante los siglos XIII y XIV, surgió en varias ciudades a lo largo de la costa catalano-aragonesa, desde Perpiñán hasta Valencia.

Analizando el contenido de esta institución mercantil, digamos que se fundamenta en dos pilares básicos:

- por un lado es un gremio mercantil;
- por el otro, es un tribunal gremial.

El erudito Robert Sidney, en su análisis de esa doble faceta interna, nos dice:

«Sin duda alguna, el gremio consular está relacionado genéricamente con las frairies, charités, hansas y guildes características de la era en que los mercaderes viajaban por tierra en grupos armados o se hacían a la mar, con sus mercancías, para comerciar en puertos extranjeros...»

«El tribunal de los cónsules debió su origen a la pretendida incapacidad de los tribunales ordinarios y el procedimiento civil en lo referente a resolver expeditiva, económica y competentemente los litigios por cuestiones mercantiles y marítimas» (30).

Ejemplo de esto último es un privilegio del año 1325 concedido a los consejeros de Mallorca, en donde se puede comprobar la determinación de éstos de aligerar las obstrucciones con que se encontraban en los tribunales ordinarios a través del Consulado (31).

El Consolat de Mar de Barcelona fue creado *«para terminar con los gastos de los pleitos y la pugna de procedimientos judiciales entre comerciantes y navegantes»* (32).

La institución del Consulado se difunde por Castilla después de conocer las ventajas que la clase mercantil había obtenido en la Corona de Aragón.

Consulados y cofradías

Sin embargo, aun no habiendo documentación que lo corrobore, es posible que dado el desarrollo comercial que existía en la costa cantábrica, la institución del Consulado —como Gremio y Tribunal— ya existiera aunque con otro nombre, como el de Cofradía.¹⁷

A este respecto conviene tener en cuenta que la población cuya actividad económica se desarrolla en el mar aparece agrupada desde antiguo en las llamadas *Cofradías de Mareantes y Pescadores*. Sin embargo, debido a las diferentes condiciones en que se desarrollan las actividades de los mercaderes-transportistas y los pescadores, con el tiempo se fueron diferenciando hasta constituir su propia institución:

- Consulados comerciales
- Cofradías pescadoras.

Así, la Universidad de los Mercaderes de Burgos, que en 1494 se convirtió en Consulado, pudo tener su origen en

Erarik xumeenean esanda, Kontsulatu bat merkatarí eta salerosleen elkarte bat da, hau da, esku-sartze arraroen aurrean elkarrekiko dituzten interesak defendatzeko sortua, eta euren lanaren ondorioz barruan sortzen ziren diferentziak konpontzeko lankidetzak-beharrak eragindakoa.

Kontsulatuak XII. mendean sortu ziren Mediterraneoan, zehatzago esateko, italiar hiri-estatuetan —Pisa, Genoa eta beste—. Denborak aurrera egin ahala, Provenza eta Languedoc-Rosello alderantz lekualdatu zen, eta, XIII eta XIV. mendeetan katalan-aragoar kostaldeko hainbat hiritan sortu ziren, Perpinyàtik Valentziara bitartean.

Merkataritza-erakunde horren edukia aztertuz, esan dezagun oinarritzko bi zutaberen gainean eraikitzen zirela:

- batetik, merkataritzako gremio bat zen;
- bestetik, gremioen auzitegia.

Robert Sidney jakitunak hau dio alderdi bikoitzeko bere azterketan:

Azken horren adibidea da Mallorkako kontseilari 1325ean eman zitzaien pribilegioa; bertan frogatu daiteke kontseilari horiek hartutako erabakia, hain zuzen ere, auzitegi arruntetan aurkitzen zituzten eragozpenak Kontsulatuaren bidez arintzeko erabakia (31).

Bartzelonako Consolat de Mar sortzeak helburu bat izan zuen *«para terminar con los gastos de los pleitos y la pugna de procedimientos judiciales entre comerciantes y navegantes»* (32).

Kontsulatuaren erakundea Gaztelan zehar Aragoiko Koroan merkatarí-klaseak eskuratu zituen abantailak ezagutu ostean hasi zen hedatzen.

Kontsulatuak eta kofradiak

Dena den, nahiz eta berresten duen dokumenturik ez dagoen eta kostalde kantauriarreko merkataritza-garapena ikusiz gero, oso litekeena da Kontsulatu erakundea Gremio eta Auzitegi gisa lehendik egotea kostalde kantauriarrean, baina beste izen batekin, Kofradia moduan agian.

Horri dagokionez, ez da ahaztu behar jarduera ekonomikoa itsasoan zertzen zuen herria antzina-antzinatik *Nabigatzaille eta Arrantzale Kofradiak* deitzen zirenetan elkarturik agertzen zela. Alabaina, merkatarí-garraiolaríen eta arrantzaleen jarduerak garatzeko baldintzak desberdinak zirela-eta, denborak aurrera egin ahala bereizi eta bakoitzak bere erakunde propioa eratu zuen:

- Merkataritza-kontsulatuak,
- Arrantzaleen Kofradiak.

Hala, Burgosko Merkataríen Unibertsitatea, 1494an Kontsulatu bihurtu zena, XIV. mendean sortua izan daiteke, izan ere, 1336rako bazen Flandesen kontsulatu gaztelar bat. Hala

el siglo XIV, ya que hay noticias de la existencia de un gremio castellano en Flandes para 1336. No obstante, no se ha encontrado documentación de la Universidad de antes de 1443.

Del gremio mercantil de Bilbao, que según Teófilo Guiard (33) tuvo su origen en el siglo XIV, no tenemos pruebas documentales anteriores a 1489.

En lo que respecta a Donostia-San Sebastián, en el preámbulo de las Ordenanzas del Consulado se especifica que la Cofradía de Mercaderes y Mareantes fue constituida en 1463. Aunque no hay conocimiento de su existencia desde esta fecha, como reconoce el aludido Robert Sidney, «*cabe la posibilidad de que la institución fuese un tribunal consular y gremio mercantil desde 1489 hasta 1682, aunque no llevase el nombre de Consulado*» (34).

Un ejemplo

A modo de ejemplo veamos algunos artículos de la Cofradía de Santa Catalina de Maestres, Mercaderes, Pilotos y Mareantes de San Sebastián (1489) en lo que respecta a su doble faceta de Gremio y Tribunal (35).

Tribunal. Las funciones de Tribunal vienen determinadas en los artículos 3, 6, 7 y 8, en los que se nombra un Mayordomo anual que entenderá «*en los casos y cosas que por razón del dicho oficio de marear nacieren*» se establece;

- la apelación contra las sentencias del Mayordomo;
- la posibilidad de que el Mayordomo pueda designar un bedel para su ayuda;
- la obligación del Preboste de la Villa de ejecutar las sentencias del Mayordomo.

Gremio. En su faceta gremial existen artículos referentes a:

- Cuestiones laborales: como son las penas que se imponen en caso de incumplimiento de contrato laboral entre mareantes y maestros de nao; o el trabajar en las fiestas de guardar sin permiso de los Vicarios de las parroquias de Santa María y San Vicente.
- Policía del puerto: para evitar que se eche lastre dentro del puerto o sobre él, ni sobras de pescado; para que no se cebe áncora; para que se retiren navíos viejos; para que los navíos mayores tengan prioridad sobre los menores; y para amarrar en el lado de la Atalaya.
- Beneficencia: para la ayuda a cofrades pobres o viejos; para que se sigan diciendo las dos misas semanales; y para la ayuda al entierro de los muertos.
- Ingresos de la Cofradía: para asegurar el 1% de las ganancias de los navíos donostiarras y el 1/2% cuando estén «*en pasa*», «*el quinto de quino*» de los arrantzales; para que el Maestre en viaje a ultramar destine la parte de la Cofradía en mercancías a beneficio de la misma; para asegurar las multas en caso de fraude.
- Gastos de la Cofradía: que son el salario del Mayordomo y el Bedel y el reparo del puerto al que se destinan las multas.

ere, 1443a baino lehenagoko Unibertsitateren dokumenturik ez da aurkitu.

Bilboko merkatari-gremioaz, Teófilo Guiard-en (33) iritziz, XIV. mendean sortu zen gremioaz, ez dugu 1489a baino lehenagoko dokumentu bidezko frogarik.

Donostiakoari dagokionez, Kotsulatuko Ordenantzen hitzaurrean zehaztu egiten da 1463an sortu zela *Merkatari eta Nabigatzaileen Kofradia*, data horretatik datorren aipamenik ez dagoen arren, aipatu dugun Robert Sidney-k aitortzen duen moduan, «*cabe la posibilidad de que la institución fuese un tribunal consular y gremio mercantil desde 1489 hasta 1682, aunque no llevase el nombre de Consulado*» (34).

Adibide bat

Ikus ditzagun, adibide modura, Donostiako Santa Katalina Kofradiako Maisu, Merkatari, Pilotu eta Nabigatzaileen (1489) zenbait artikulua, bi alderdiak, Gremio eta Auzitegia, ikusiz (35).

Auzitegia. Auzitegiaren funtzioak 3., 6., 7. eta 8. artikuluetan zehazten dira eta horietan izendatzen urteko Maiordomo bat, eta honako hauetan jakitun izan behar du «*en los casos y cosas que por razón del dicho oficio de marear nacieren*», aginduz:

- Maiordomoaren epaien aurka gora-jotzeetan;
- Maiordomoak berari laguntzeko eskolazain bat izendatzeko aukera;
- Hiribilduko Prebosteak Maiordomoaren epaiak betetzeko eginkizuna.

Gremioa. Gremioaren alderdiari buruzkoan badira zenbait artikulua:

- Laneko auziak: itsasontziko nabigatzaile eta maisuen arteko lan-kontratua ez betetze-kasuan ezartzen diren zigoro edo zehapenei buruzkoak; edo jai egiteko egunean Santa Maria eta San Bizente parrokiatako bikarioen baimenik gabe lan egiteari buruzkoak.
- *Portuko polizia:* portuaren barrura edo gainera lastak nahiz arrain-soberakinak botatzea eragozteko; aingura ez beitatze; itsasontzi zaharrak erretiratzeko; itsasontzi handiek txikien gaineko lehentasun izateko; talaiaren ondoan amarratzeko.
- *Ongintza:* kofradiakide behartsu nahiz zaharrei laguntzeko; asteroko bi mezak ematen jarraitzeko, eta hildakoak lurperatzen laguntzeko.
- Kofradian sartzea: Donostiako itsasontzien irabazien % 1a eta «*en pasa*», «*el quinto de quino*» daudenean arrantzaleen % 0,50a segurtatzeko; maisuak itsasoz bestaldeko bidaian, Kofradiaren zatia haren onerako merkantzetan jartzeko; iruzurra denean isunak ziurtatzeko.
- Kofradiaren gastuak: Maiordomoaren eta eskolazainaren soldata, eta, horretarako ziren isunen bidez, portua konponetzea.

CONCLUSIÓN

Para finales del siglo XV son muchos y muy importantes los cambios que han tenido lugar en Euskal Herria.

Nueva distribución de la población

Una de las transformaciones más llamativas es sin lugar a dudas la nueva distribución de la población en la que han ido surgiendo villas amuralladas respondiendo a necesidades diferentes:

- defensa militar y camino de Santiago, principalmente en el sur y en Euskal Herria continental,
- y reforzamiento de rutas y puertos comerciales en el norte de Euskal Herria peninsular.

Actividades económicas

Las actividades económicas de la población asentada en el espacio vasco también han conocido fuertes transformaciones.

La tradicional seguridad de los cultivos meridionales (trigo, vid y olivo) se va complementando con la producción y transporte de lana hacia el mar; lana que se convierte en un elemento fundamental en la vida económica de las villas septentrionales, tanto de las que jalonan las rutas hacia la costa como de las eminentemente costeras.

En esta parte del País el pastoreo y la escasa agricultura van cediendo en importancia ante el auge, sobre todo, de la industria ferronera y de la caza de la ballena, cuyos productos elaborados, junto con la lana meridional, se convierten en elementos de exportación.

Los adelantos técnicos en la construcción naval y navegación que nacen de manera paralela al proceso indicado, son factores que se complementan haciendo posible abrir nuevas rutas y nuevos mercados, donde las ganancias obtenidas por las ventas hacían posible, entre otras cosas, abastecer Gipuzkoa y Bizkaia de productos básicos como el trigo.

Actividades marítimas

La ruta económica-religiosa E-W (camino de Santiago), por tanto, se debilita en beneficio de la N-S (costa-interior), lo que nos da una idea de los cambios que acaecen a nivel europeo y de la importancia que adquieren el mar, los transportes marítimos y el comercio.

A finales del siglo XV, hasta el momento del descubrimiento y posterior colonización de América, la presencia de marinos vascos se extiende desde el Báltico hasta el Mediterráneo oriental. Si a nivel técnico nuestros astilleros habían alcanzado una madurez como pocos, otro tanto podemos decir del factor humano, concentrado en las cofradías de pescadores pero, sobre todo, en los pujantes consulados que mantenían relaciones con sus factorías europeas.

A grandes rasgos, ésta viene a ser la situación en la que Euskal Herria afrontará los siglos venideros, situación donde las bases técnica y comercial van a ser pilares fundamentales en el desarrollo histórico de nuestro País.

ONDORIOA

XV. mendearen bukaera aldera Euskal Herrian gertatutako aldaketak handiak ez ezik oso garrantzitsuak ere badira.

Biztanleriaren antolamendu berria

Eraldaketa deigarrienak, zalantzarik gabe, biztanleriaren antolamenduak dira, eta horietan, behar desberdinei erantzuten zien hiribildu harresidunak azaltzen hasi ziren:

- defentsa militarrek eta Donejakuerako Bidea, batez ere hegoaldean eta Euskal Herri kontinentalean,
- eta merkataritza-bideak eta portuak sendotzea Euskal Herri penintsularrean.

Jarduera ekonomikoak

Euskal eremuan kokaturiko biztanleriaren jarduera ekonomikoak ere eraldaketa gogorrek izan zituen.

Hegoaldeko laborantzaren segurtasun tradizionala (garia, mahatsa eta olibak) osatuagoa zen, artilea ekoitzi eta itsaso aldera garraiatzean; funtsezko osagai bilakatu zen artilea, iparraldeko hiribilduentzat ez ezik, baita kostalderako bidea markatzen zutentzat eta guztiz kostaldean zirenentzat ere.

Euskal Herriaren alderdi honetan artzaintza eta nekazaritza apurra gutxitzen hasi zen, batez ere burdingintzaren gorakada eta balearen harrapaketa zela medio, eta horien ekoizpenak esportazioko gai bihurtu ziren, hegoaldeko artilearekin batera.

Ontzigintzan eta nabigazioan etorri ziren aurrerapen teknikoak, azaldu dugun prozesuaren parean sortu zirenak, faktore osagarriak ziren eta bide zein azoka berriak sorraz zituzten; hala salmentetatik sortutako irabaziez, besteak beste, Gipuzkoa eta Bizkaia hornitu ahal izan ziren garia eta antzeko oinarrizko gaiez.

Itsasoko jarduerak

Hortaz, E-M bide ekonomiko eta erlijiozkoa (Donejakuerako Bidea) sendotasuna galtzen hasi zen eta I-H (kosta-barrualdea) sendotzen. Horrek adierazten digu Europa mailan nolako aldaketak sorrarazi eta nolako garrantzia hartu zuen itsasoak, itsasoko garraioek eta merkataritzak.

XV. mendearen bukaeran, Amerikaren aurkitu eta ondorengo kolonizaziora bitartean, euskal arrantzaleak Baltikotik ekialdeko Mediterraneoraino hedatzen ziren. Tekniko mailan gure ontziolek gutxi bezalako heldutasuna iritsi bazuten, beste horrenbeste esan behar da arrantzale-kofradietan biltzen zirenen giza alderdiaz, baina, batez ere, Europako faktoriekin harremanetan mantentzen ziren kontsulatu kementsuez

Gaingiroki bada ere, hauxe zen egoera, Euskal Herriak datozen mendeetan aurre egin beharke ziona, hain zuzen ere, gure herriaren garapen historikoaren funtsezko zutabe eta oinarri izango diren alderdi tekniko eta komertziala.

NOTAS:

- (1) Ver el texto del Fuero de Bayona de 1174.
- (2) BANUS Y AGIRRE, J.L. *El Fuero de San Sebastián*. Págs. 2-3.
- (3) LEKUONA, M. DE. *Las parroquias de San Sebastián. Aspectos históricos-arqueológicos*. Kardaberaz Bilduma, 25.
- (4) VAZQUEZ DE PRAGA, LACARRA Y URÍA. *Las peregrinaciones a Santiago. Advertencia preliminar*. Tomo II.
- (5) PEREZ DE URBEL, P. *El monasterio en la vida española en la Edad Media*. Barcelona 1942, pág. 121.
- (6) MUGIKA, S. *Orígenes de San Sebastián*. RIEV 27, 1936, págs. 28-29.
- (7) CIRIQUIAN GAIZTARRO, M. *Los puertos marítimos vascongados*. B.V.A.P. San Sebastián, 1951. Pág. 80.
- (8) BANUS Y AGIRRE, J.L. Op. cit., pág. 202.
- (9) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. *Los vascos en la pesca de la ballena*. Pág. 43.
- (10) GOROSABEL, P. *Diccionario históricogeográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa*. Pág. 684.
- (11) GOROSABEL, P. Op. cit., pág. 733.
- (12) «et si maetaveritis aliquam ballenam detis mihi unam tiram á capite usque ad caudam». *Carta-Puebla de Zarautz*. GOROSABEL, P. Op. cit., pág. 733.
- (13) «é términos para ballenas matar del agua que corre por medio de Barqueido fasta Portugalete; é que podades poner goardas é tener vuestras Galeas do mas quisieredes». *Carta-Puebla de Plencia*. ITURRIZA, J.R. Op. cit., pág. 213. «Otro si les do por terminos de la mar para matar Ballenas desde el rio Lombar (...) é de Meñacoz fasta la Luchana, é los pescadores que morasen en este termino que vengan con el pescado a la dicha Villa de Portugalete». *Carta-Puebla de Portugalete*. ITURRIZA, J.R. Op. cit., pág. 235.
- (14) «é porque en aquel lugar son poblados nos pidieron por merced las casas así como les era menester para su mantenimiento, porque estan alengadas del agua». *Carta-Puebla de Deba*. GOROSABEL, P. Op. cit., pág. 680.
- (15) AYERBE, E y BIKANDI, Juan J. *Geografía e Historia del espacio marítimo vasco*. ITSASOA I, Pág. 303.
- (16) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. *Los vascos en la pesca de la ballena*. Pág. 158.
- (17) «porque les quitara de dicho derecho e tributo el rey D. Alfonso vuestro padre, que Dios perdone, en enmienda de las salinas que era en el dicho lugar, que las tomó para si». *Privilegio de Fuero y exención de Tributos*. GOROSABEL, P. Op. cit., pág. 706.
- (18) Ordenanza n.º 103: «Otro si ordenamos e mandamos que en nuestro Pasage no se faga, carga ni descarga de trigo, ni de cevera alguna, ni de sal..., sin licencia de los Alcaldes y Regidores, so pena de perder tales mercaderías, e de pagar las penas contenidas en la sentencia que tenemos sobre el dicho puerto». *Ordenanzas Municipales de San Sebastián*. ANABITARTE, B. Op. cit.
- (19) SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*. C.S.I.C. 1959, pág. 162.
- (20) *Libro de viajes de Benjamín de Tudela*. Traducción de José Ramón Magdalena Nom de Deu. Ed. Riopiedras. Barcelona.
- (21) FERNÁNDEZ DURO, C. *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*. Ed. El Progreso Editorial. Madrid, 1893, pág. 222.

OHARRAK

- (1) Ikusi 1174ko Baionako Foruaren testua.
- (2) BANUS Y AGIRRE, J.L.: *El Fuero de San Sebastián*. 2 3. or.
- (3) LEKUONA, M.: *Las parroquias de San Sebastián. Aspectos históricos-arqueológicos*. Kardaberaz Bilduma, 25.
- (4) VAZQUEZ DE PRAGA, LACARRA Y URÍA.: *Las peregrinaciones a Santiago. Advertencia preliminar*. II. libk.
- (5) PEREZ DE URBEL, P.: *El monasterio en la vida española en la Edad Media*. Bartzelona 1942,121. or.
- (6) MUGIKA, S.: *Orígenes de San Sebastián*. RIEV 27, 1936, 28 29. or.
- (7) ZIRIKIAIN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos vascongados*. B.V.A.P. Donostia, 1951. 80. or.
- (8) BANUS Y AGIRRE, J.L.: Op. cit., 202. or.
- (9) ZIRIKIAIN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena*. 43. or.
- (10) GOROSABEL, P.: *Diccionario históricogeográfico descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa*. 684. or.
- (11) GOROSABEL, P.: Op. cit., 733. or.
- (12) «et si maetaveritis aliquam ballenam detis mihi unam tiram á capite usque ad caudam». *Carta Puebla de Zarautz*. GOROSABEL, P.: Op. cit., 733. or.
- (13) «é términos para ballenas matar del agua que corre por medio de Barqueido fasta Portugalete; é que podades poner goardas é tener vuestras Galeas do mas quisieredes». *Carta Puebla de Plencia*. ITURRIZA, J.R.: Op. cit., 213. or. «Otro si les do por terminos de la mar para matar Ballenas desde el rio Lombar (...) é de Meñacoz fasta la Luchana, é los pescadores que morasen en este termino que vengan con el pescado a la dicha Villa de Portugalete». *Carta Puebla de Portugalete*. ITURRIZA, J.R.: Op. cit., 235. or.
- (14) «é porque en aquel lugar son poblados nos pidieron por merced las casas así como les era menester para su mantenimiento, porque estan alengadas del agua». *Carta-Puebla de Deba*. GOROSABEL, P.: Op. cit., 680. or.
- (15) AYERBE, E y BIKANDI, Juan J.: *Geografía e Historia del espacio marítimo vasco*. ITSASOA I, 303. or.
- (16) ZIRIKIAIN GAIZTARRO, M.: *Los vascos en la pesca de la ballena*. 158. or.
- (17) «porque les quitara de dicho derecho e tributo el rey D. Alfonso vuestro padre, que Dios perdone, en enmienda de las salinas que era en el dicho lugar, que las tomó para si». *Privilegio de Fuero y exención de Tributos*. GOROSABEL, P.: Op. cit., 706. or.
- (18) Ordenanza n.º 103: «Otro si ordenamos e mandamos que en nuestro Pasage no se faga, carga ni descarga de trigo, ni de cevera alguna, ni de sal..., sin licencia de los Alcaldes y Regidores, so pena de perder tales mercaderías, e de pagar las penas contenidas en la sentencia que tenemos sobre el dicho puerto». *Ordenanzas Municipales de San Sebastián*. ANABITARTE, B.: Op. cit.
- (19) SUÁREZ FERNÁNDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*. C.S.I.C. 1959, 162. or.
- (20) *Libro de viajes de Benjamín de Tudela*. Traducción de José Ramón Magdalena Nom de Deu. Riopiedras Argit. Bartzelona.
- (21) FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Marina de Castilla desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada Española*. El Progreso Editorial Argit.. Madril, 1893, 222. or.

- (22) «Por facer bien e merced a todos los moradores e pobladores que son en Tolosa e serán para siempre jamás e porque se pueble mejor e cerque la villa, quitamoslles que non den portazgo en toda nuestra tierra de ningunas de sus cosas que trugieren, sacando ende Toledo é en Sevilla é en Murcia, que queremos que lo dén». *Privilegio de exención de Portazgo a Tolosa*. GOROSABEL, P. Op. cit., pág. 720. «é otorgo a todos los de Orduña por que yo les poblé, también a los que agotan son, como a los que seran de aquí adelante para siempre jamas que hayan el fuero de Vitoria en todas cosas, ansi como lo han los de Vitoria, et que non den portazgo en todo mio reyno, sino en Toledo, Sevilla, et Murzia, sacando ende moneda que me daran a mi, é a todos los que regnaren despues de mi en Castilla et en Leon». *Privilegio de don Alonso el Sabio para los vecinos de Urduña*. Santo Domingo de Silos 5-11-1256. ITURRIZA, J.R. Op. cit., pág. 203.
- (23) «Cualquiera que llevase pan, vino y carne a la antedicha población, no dé lezda», BANUS Y AGUIRRE, J.L. Op. cit., pág. 82.
- (24) BANUS Y AGIRRE, J. L. Op. cit., págs. 80-110.
- (25) «e que sea en la dicha villa de Villarreal de San Nicolás de Orio la carga e la descarga de los navíos que en la dicha canal e brazo de mar de Orio aportaren; é otrosí que sea y en la dicha villa el peso e rentería del fierro que en las herrerías de las comarcas se ficiese e labrare, esto por razón que el sobre el dicho brazo de mar de Orio non hay otra villa poblada». *Carta-Puebla de Orio*. GOROSABEL, P. Op. cit., pág. 698.
- (26) FERNANDEZ DURO, C. Op. cit., pág. 244.
- (27) «que cualquier e cualesquier naos o navios o fustas de cualquier calidad chicos o grandes que entraren en el puerto o puertos de esta dicha villa o en el puerto del Pasaje que no sean de la villa nueva e tierra de Oyarzun, e de las herrerías de ella, así de vecinos como de extranjeros de cualquier o qualesquier Villas e lugares e ciudades de estos reinos e de fuera de ellos, que la mitad de las vituallas é provisiones que trujeren traigan a esta Villa de San Sebastián e sean tenidos de premia de las descargar en ella e que se entienda de la dicha descarga, que cada mercader descargue su mitad de lo que trujere cargado, e la mitad ponga en los sobrados o sobraderos de la dicha villa, e lo venda en ellos o en el cay o muelle de la dicha villa e los dichos mercaderes no se puedan escusar uno por otro más que cada uno descargue la mitad de las tales mercadorías e provisiones que trujere, sopena que qualquier que ficiese lo contrario pierda todas las dichas provisiones que trujere». *Ordenanzas Municipales de San Sebastián*. ANABITARTE, B., pág. 70.
- (28) ARIZAGA, B. *La figura del mercader vizcaíno en la Baja Edad Media. Vizcaya en la Edad Media*. Eusko Ikaskuntza, 1984., págs. 320-321.
- (29) Ver el Texto de la Hermandad de 1296.
- (30) SIDNEY, R. *Historia de los Consultados de Mar*. (1250-1700). Ed. Península. Págs. 12-14.
- (31) «Notum facimus universis, quod ex parte fidelium nostrorum juratorum et proborum hominum Maioricarum est coram nobis propositum supplicando quod cum plerumque questiones et contrastus inter mercatores, patronos, marinarios et alios noveantur et suscitentur... dignaremur pro utilitate communi regni et cibitatis Maioricarum et ut tolleretur amfractus et iudiciorum ordinariorum strepitus super huius modi questionibus et contrastibus providere de remedio opportuno...». Arxiu Históric Municipal, Barcelona. Rosselló vell, f. 243.
- (32) CAPMANY Y DE MONTPALAU, A. *Memorias históricas*. Vol. IV. Pág. 158.
- (33) GUIARD Y LARRAURI, T. *Historia del Consulado de Bilbao*. Ed. La Gran Enciclopedia Vasca. Bilbao, 1972.
- (34) SIDNEY, R. Op. cit., pág. 59.
- (35) Ver el texto de la Cofradía de Santa Catalina de 1489.
- (22) «Por facer bien e merced a todos los moradores e pobladores que son en Tolosa e serán para siempre jamás e porque se pueble mejor e cerque la villa, quitamoslles que non den portazgo en toda nuestra tierra de ningunas de sus cosas que trugieren, sacando ende Toledo é en Sevilla é en Murcia, que queremos que lo dén». *Privilegio de exención de Portazgo a Tolosa*. GOROSABEL, P.: Op. cit., 720. or. «é otorgo a todos los de Orduña por que yo les poblé, también a los que agotan son, como a los que seran de aquí adelante para siempre jamas que hayan el fuero de Vitoria en todas cosas, ansi como lo han los de Vitoria, et que non den portazgo en todo mio reyno, sino en Toledo, Sevilla, et Murzia, sacando ende moneda que me daran a mi, é a todos los que regnaren despues de mi en Castilla et en Leon». *Privilegio de don Alonso el Sabio para los vecinos de Urduña*. Santo Domingo de Silos 5 11 1256. ITURRIZA, J.R.: Op. cit., 203. or.
- (23) «Cualquiera que llevase pan, vino y carne a la antedicha población, no dé lezda», BANUS Y AGUIRRE, J.L.: Op. cit., 82. or.
- (24) BANUS Y AGIRRE, J. L.: Op. cit., 80 110. or.
- (25) «e que sea en la dicha villa de Villarreal de San Nicolás de Orio la carga e la descarga de los navíos que en la dicha canal e brazo de mar de Orio aportaren; é otrosí que sea y en la dicha villa el peso e rentería del fierro que en las herrerías de las comarcas se ficiese e labrare, esto por razón que el sobre el dicho brazo de mar de Orio non hay otra villa poblada». *Carta Puebla de Orio*. GOROSABEL, P.: Op. cit., 698. or.
- (26) FERNANDEZ DURO, C.: Op. cit., 244. or.
- (27) «que cualquier e cualesquier naos o navios o fustas de cualquier calidad chicos o grandes que entraren en el puerto o puertos de esta dicha villa o en el puerto del Pasaje que no sean de la villa nueva e tierra de Oyarzun, e de las herrerías de ella, así de vecinos como de extranjeros de cualquier o qualesquier Villas e lugares e ciudades de estos reinos e de fuera de ellos, que la mitad de las vituallas é provisiones que trujeren traigan a esta Villa de San Sebastián e sean tenidos de premia de las descargar en ella e que se entienda de la dicha descarga, que cada mercader descargue su mitad de lo que trujere cargado, e la mitad ponga en los sobrados o sobraderos de la dicha villa, e lo venda en ellos o en el cay o muelle de la dicha villa e los dichos mercaderes no se puedan escusar uno por otro más que cada uno descargue la mitad de las tales mercadorías e provisiones que trujere, sopena que qualquier que ficiese lo contrario pierda todas las dichas provisiones que trujere». *Ordenanzas Municipales de San Sebastián*. ANABITARTE, B.: 70. or.
- (28) ARIZAGA, B.: *La figura del mercader vizcaíno en la Baja Edad Media. Vizcaya en la Edad Media*. Eusko Ikaskuntza, 1984., 320 321. or.
- (29) Ikusi 1296ko Ermandadearen idatzia.
- (30) SIDNEY, R.: *Historia de los Consultados de Mar*. (1250 1700). Península Argit. 12 14. or.
- (31) «Notum facimus universis, quod ex parte fidelium nostrorum juratorum et proborum hominum Maioricarum est coram nobis propositum supplicando quod cum plerumque questiones et contrastus inter mercatores, patronos, marinarios et alios noveantur et suscitentur... dignaremur pro utilitate communi regni et cibitatis Maioricarum et ut tolleretur amfractus et iudiciorum ordinariorum strepitus super huius modi questionibus et contrastibus providere de remedio opportuno...». Arxiu Históric Municipal, Bartzelona. Rosselló vell, 243. or.
- (32) CAPMANY Y DE MONTPALAU, A.: *Memorias históricas*. IV. libk., 158. or.
- (33) GUIARD Y LARRAURI, T.: *Historia del Consulado de Bilbao*. La Gran Enciclopedia Vasca Argit. Bilbao, 1972.
- (34) SIDNEY, R.: Op. cit., 59. or.
- (35) Ikusi Santa Katalina Kofradiako 1489ko testua.

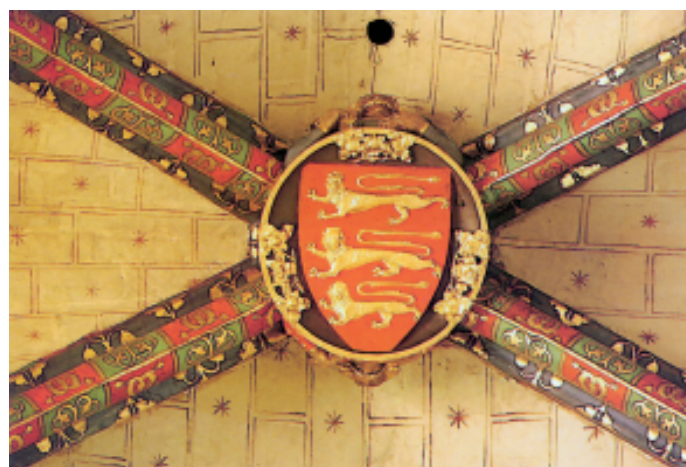






Baionako katedrala.
Catedral de Bayona.

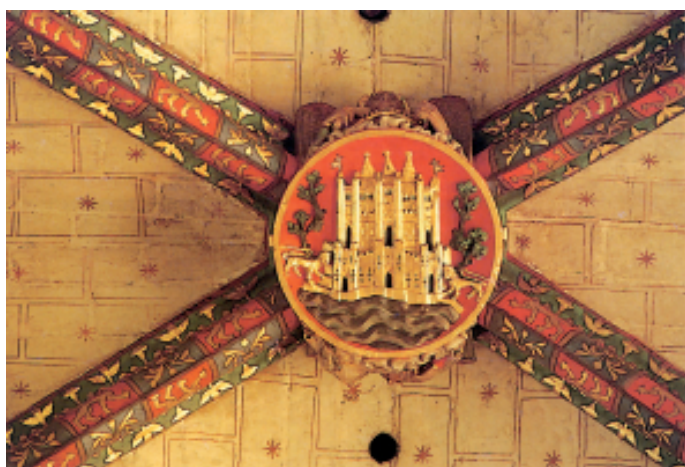
Ingalaterrako armarrria, XIV. mendekoa.
Escudo de Inglaterra, siglo XIV.





Koka baionarra / Coca bayonesa.

Hiribilduaren armarria / Escudo de armas de la villa.



Hiribilduaren armarria, 1351 / Escudo de armas de la Villa, 1351.





Islandiako XVII. mendeko irudiak garai hartako balearen inguruko jarduera zehatza irudikatzen du.
Grabado del siglo XVII que representa la actividad específicamente ballenera en Islandia en aquella época.



Orion harrapatutako azken balea (1901).
La última ballena pescada en Orio (1901).

CONTEXTO DE LA EPOPEYA DE LOS BALLENEROS VASCOS EN TERRANOVA

por IÑAKI ZUMALDE

INTRODUCCIÓN

Un pueblo mariner

E

En la historia de las colonizaciones y navegaciones universales, las proezas de los marineros vascos cuentan poco. Éramos un pueblo pequeño englobado entre dos reinos que en pasados siglos pesaron mucho en el concierto de Occidente. Si algún vasco participaba en determinada hazaña que cuenta la historia, lo hacía como español o francés. En ocasiones, si el cronista de turno era puntilloso y amigo de precisiones, señalaba que era un vasco, sin darle mayor importancia.

Los vascos fueron, entre otras cosas, marineros, y por ende, constructores de naos de bien ganado prestigio. Es digno de señalar cómo la mayoría de los viajeros que a lo largo del siglo XVI pasaron por nuestra tierra, y dejaron constancia escrita de sus observaciones, elogiaron los navíos que se construían en los astilleros que se levantaban en sus costas. Navíos de gran porte que los monarcas hispanos, e incluso los franceses, valoraron sobremanera y a los que recurrían cuando organizaban armadas para alguna contienda bélica.

A la caza de la ballena

Excelentes constructores de navíos, tripulados por expertos e intrépidos marineros, nuestros antepasados se distinguieron de un modo especial en una empresa en la que llegaron a ser maestros indiscutibles: la pesca o caza de la ballena.

Es lugar común entre los eruditos historiadores que se dedicaron a temas del mar, el considerar a los vascos como pioneros en esta especialidad. Sin embargo, algunos historiadores franceses sostienen que los primeros en dedicarse a ella fueron los normandos, si bien reconocen que sus discípulos los vascos, se convirtieron pronto en maestros indiscutibles.

Llegados a este punto, no podemos menos de traer a estas páginas un texto del historiador romántico Jules Michelet, que en su lirismo desbordante encierra un precioso y preciso retrato del arrantzale vasco. Aparece en su obra *La Mer* publicada en 1861:

EUSKAL BALEONTZIEN EPOPEIA TERNUAN, TESTUINGURUA

IÑAKI ZUMALDE

SARRERA

Marinel-herri bat

E

Euskal marinelen balentriak ezer gutxi dira kolonizazio eta nabigazio unibertsalen historian. Bi erresumen arteko herri txiki bat ginen, iragan mendeetan Mendebaldeko hitzarmenean eragin handia izan zuen herri txiki bat alegia. Historiak kontatzen dituen ekintza gogoangarri haietako batean, euskaldun batek parte hatzen bazuen, parte-hartzailea ez zen espainol edo frantses bat baizik. Zenbait alditan, baldin ohiko kronikaria zehatza edo arduratsua bazen, azpimarratuko zuen euskalduna zela, baina inportantzia handirik eman gabe.

Besteak beste, marinela eta ondo merezitako sona irabazia zuten ontzigileak izan ziren euskaldunak. Aipagarriak dira XVI. mendean zehar gure herriak igaro ziren bidaiari gehienek nolako goraipamenak egiten zituzten gure ontzietan eraikitzen ziren ontziez, idatzizko oharrik uzten bazuten. Hispaniako errege-erreginek nahiz frantsesek izugarri estimatzen zituzten itsasontzi tantai haiek eta, gerra-gatazkaren bat zenean, haien bila jotzen zuten armadan hartan parte hartzeko.

Balearen harrapaketa

Ontzigile bikainen ontziekin, marinela iaio eta ausartek tripulatzen zituztenekin, oso modu berezian gailendu ziren gure arbasoak, dudarik gabeko maisutasuna agertu zuten zeregin batean: balearen ehizan edo harrapaketa.

Itsasoko gaiak aztertzeari emanak diren historialari jakituen topikoa da espezialitate horretan euskaldunak aitzindari izan zirela esatea. Hala ere, zenbait historialari frantsesen ustez, normandiarrak izan ziren langintza horretan ibili ziren lehenak, nahiz eta aitortzen duten euskaldunak berehala egin zirela aparteko maisu haien ikasle.

Honaino iritsita, ezingo dugu orrialde hauetara ekarri gabe utzi Jules Michelet historialari erromantikoaren testu bat, gainezka darion lirikotasun eder eta zehatzean euskal arrantzalearen argazkia ezkututzen duen testua. 1861n argitaratutako *La Mer* izeneko obran agertzen da:

«No falta quien diga, que los primeros hombres que afrontaron tamaña aventura habían de estar muy excitados y ser excéntricos y cabezas locas. Preténdese, además, que los primitivos pescadores de esos monstruos no fueron los discretos hombres del Norte, sino nuestros vascos, héroes del desvarío. Andarines terribles, cazadores del Monte Perdido y desenfrenados pescadores, recorrían en barquichuelos su caprichoso mar, el Golfo o surgidero de Gascuña, dedicándose a la pesca del atún. Notaron aquellos intrépidos navegantes que las ballenas retozaban y comenzaron a perseguirlas lo mismo que se aprestan detrás de la gamuza, en los barrancos, los abismos y los demás espantosos desfiladeros. A esa pieza de caza (la ballena) muy tentadora por su tamaño y por las inquietudes que causa el perseguirla, le declararon la guerra a muerte doquiera que la encontrasen y, sin sentirlo, la empujaban hacia el Polo. El pobre coloso creyó poder vivir allí tranquilo, sin suponer que los hombres fuesen tan locos que llegaran persiguiéndolo a aquellas apartadas regiones. La ballena dormía sosegada cuando nuestros esforzados héroes se le acercaron cautelosos. Ceñida su faja colorada, el más fuerte, el más ágil, saltaba de su barquichuelo, y encima de la mole inmensa del monstruo despreocupado de los peligros que corría su vida, lanzaba un ¡ah!, largo, triunfal y clavaba el arpón en la carne del cetáceo».

Hasta comienzos del siglo XVI las costas cantábricas eran visitadas periódicamente por manadas de cetáceos. Además de los vascos (de ambas vertientes) se dedicaban a su captura los cántabros, astures y gallegos. Estos pueblos, de bien ganada tradición marinera, no parecen que dieron demasiada importancia a la pesca de la ballena. Y así, cuando a mediados del XV en el litoral vasco comenzaron a escasear, los astures y gallegos arrendaron a los vascos determinados puertos para que prosiguiesen su captura.

Cuando las ballenas también dejaron de frecuentar estas costas, las naos vascas subieron hacia el norte y más tarde llegaron hasta Terranova en el Canadá.

¿Fueron los vascos quienes primero llegaron? Existe una leyenda, que incluso hoy, los pocos enterados siguen repitiéndola con insistencia. A estas alturas no puede sostenerse que los vascos pescaban ballenas en el Canadá en el siglo XIV. ¿Para qué iban a pescar ballenas a esas latitudes si en sus costas las tenían al alcance de sus chalupas?

LA BÚSQUEDA DEL «PASO DEL NOROESTE» Y EL ENCUENTRO DEL BACALAO

Detengámonos, ahora, en bosquejar lo que ocurrió por esa zona del continente americano.

En 1492, Cristóbal Colón descubre el Nuevo Mundo. El gran filón que representó las Nuevas Indias, se lo repartieron los reinos de Castilla y Portugal, gracias al tratado de Tordesillas avalado con la bendición papal. Otros reinos ribereños del Atlántico, Inglaterra y Francia primordialmente, que quedaron marginados del botín, ambicionaron participar en el mismo. Los castellanos, hasta la segunda década del siglo XVI no se decidieron a explorar las tierras del hemisferio norte del nuevo continente. Fueron los ingleses los primeros en intentarlo.

Los ingleses Cabot

Un navegante italiano nacionalizado en Venecia al servicio de la Corona inglesa llamado Juan Cabot (o Caboto),

XVI. mendearen hasiera arte, Kantauri itsasoko kostaldea zetazeo-aldra batek bisitatzen zuen aldian behin. Bi isurialdetako euskaldunez gain kantabriarrak, asturiarrak eta gaillegoek jarduten zuten haien harrapaketan. Ongi merezitako arrantzale tradizioa zuten herri horiek ez dirudi balearen ehizari halako garrantzia ematen ziotenik. Hala, XV. mendearen erdialdera gure kostaldean baleak urritzen hasi zirenean asturiarrek eta galiziarrek alokatu zizkioten euskaldunei hainbat portu harrapaketekin jarrai zezaten.

Kostalde horietara ere baleak gutxiago hurbiltzen hasi zirenean, euskal itsasontziak iparraldera igo ziren eta beranduago Kanadako Ternura.

Euskaldunak iritsi al ziren lehenengo? Bada horri buruzko elezahar bat, gaur egun oraindik, zenbait sasijakintsuk etengabe errepikatzen duen elezaharra. Nola hasiko gara oraindik euskaldunek XIV. mendean baleak harrapatzen zituztela defendatzen? Zertara joango ziren paraje haietara baleak ehizatzen kostan bertan beren txalupen eskumenean bazituzten?

IPAR-MENDEBALDEKO IGAROBIDEA BILATZERA IRTEN ETA MAKAILAUA AURKITU

Geldi gaitezen eta eman ditzagun orain zertzelada batzuk Amerikako kontinente horretan gertatu zenaz.

Kristobal Kolonek 1492an aurkitu zuen Mundu Berria. Eta Indietatik ekarri zuten pagotxa Gaztela eta Portugalen artean banatu zuten, Tordesillasko Itunari esker eta aita santuaren bedeinkapena eskuratuta. Atlantikoko kostaldeetako beste erresuma batzuk, Ingalaterra eta Frantzia bereziki, atzemandako altxorretik baztertuta gelditu zirenek partaidea izatea gutziaz zuten. XVI. mendearen bigarren hamarreko arte, gaztelarrak ez zuten erabaki kontinente berriko ipar hemisferioko lurraldea arakatzera joatearik. Ingelesak izan ziren saiatze horretan lehenak.

Ingelesak Cabot

Veneziako nazionalitatea zuen italiar bat, Ingalaterrako Koroaren zerbitzura ziharduen Juan Cabot irten zen Bristole-

salió de Bristol en 1497 con intención de buscar una vía por los mares del norte hacia Catay (China) y la tierra de las especias. Volvió tres meses más tarde diciendo haber descubierto unas tierras que presumiblemente corresponden al actual Labrador. La Corona debió quedar satisfecha por estos vagos resultados, pues al año siguiente financió otra expedición con seis navíos, la cual desapareció tragada por los mares con excepción de uno de los navíos, mandado por uno de los hijos de Cabot.

Mucho se ha discutido sobre el descubrimiento de Cabot pero hoy en día la crítica más exigente lo admite como cierta, a pesar de las fábulas que inventó su hijo. Lo curioso es que el cartógrafo Juan de la Cosa, al dibujar en 1500 su mapamundi, a la altura de Terranova (que aparece como tierra firme y no como isla) escribe: «mar descubierto por ingleses».

Los portugueses

Joao Fernández

Los portugueses tampoco estaban muy conformes con el reparto acordado en el Tratado de Tordesillas. En consecuencia, el año 1500 se decidieron explorar el hemisferio norte. João Fernández, un «labrador» de las Azores se asoció con un comerciante y obtuvo autorización regia para una expedición y descubrió unas tierras a las que denominó «terra del lavrador».

Molesto porque al volver de su expedición se enteró que el Rey portugués había concedido a Gaspar de Corterreal autorización para otra expedición a la misma zona, se marchó a Inglaterra y se asoció con varios mercantes de Bristol. Estos, alentados por lo que les contó Fernández, armaron una flota que zarpó rumbo a las tierras que había descubierto. Flota que no regresó nunca.

Los Corterreal

Gaspar de Corterreal volvió de su expedición diciendo haber descubierto una «terra verde» cubierta de árboles que bien podía ser Terranova. Al año siguiente, 1501, vuelve con tres naos. La capitana al mando de Gaspar naufraga, pero las restantes volvieron diciendo que navegaron rumbo al norte y tropezaron con un mar de hielos que les obligó a cambiar de rumbo, lo que les permitió recalar en una tierra de grandes ríos habitada por indios, de los cuales trajeron algunos como testimonio de su información.

Ante semejantes resultados, el monarca autorizó al hermano de Gaspar, Miguel de Corterreal, para una nueva expedición que debió terminar trágicamente, pues nada se supo de ella.

LA «PESCARÍA DE BALLAOS»

Todos estos intentos con resultados tan pobres debieron desalentar a los monarcas, y han de transcurrir varios años antes de volver a financiar expediciones de descubierta. Ninguna de ellas había traído nada de provecho inmediato y tangible: no habían descubierto el paso hacia la

tik iparreko itsasoan zehar ibilbide baten bila Catay (Txina) alderantz eta espezien herrialderantz 1497an. Hiru hilabete geroago itzuli zen lurralde bat, gaur egungo Labrador izan zitekeena, aurkitu zuela esanez. Koroa gustura gelditu zen, antza denez, arrasto zehaztugabe horiekin eta hurrengo urtean sei ontziko espedizio bat antolatu zuen, baina itsasoak irentsita desagertu egin zen, ontzi bat izan ezik, Cabot-en seme batek gidatzen zuen ontzia alegia.

Asko eztabaidatu izan da Caboten aurkikuntzari buruz, baina gaur egun kritikarik estuenak egiazat onartzen du, nahiz eta bere semeak istorioak asmatu zituela jakin. Hala ere, bitxia da Juan de la Cosa kartografoak 1500ean mapamundia marraztean, Ternuko parean (lur irmo gisa azaltzen da, ez uharte gisa) honako hau idatzi izana: «ingelesek aurkitutako itsasoa».

Portugaldarrak

Joao Fernández

Portugaldarrak ere ez ziren oso akort Tordesillasko Itunean adostutako banaketarekin. Horren ondorioz, 1500ean ipar hemisferioa aztertzeke erabakia hartu zuten. João Fernández, Azore uharteetako «nekazari» bat, merkatari batekin elkartu zen eta, espedizio bat egiteko erregeren baimena lortuta, lurralde bat aurkitu zuen eta «terra del lavrador» izena jarri zion.

Espediziotik itzulita, Errege portugaldarrak leku berera beste espedizio baterako baimena Gaspar de Corterreal-i eman ziolako mindurik, Ingalaterrara joan zen eta Bristoleko merkatari batzuekin elkartu zen. Horiek Fernándezek esandakoarekin adoreturik ontzidi bat prestatu zuten eta hark aurkitutako lurralderantz itsasoratu zen. Baina, ontzidia ez zen inoiz itzuli.

Corterreal-tarrak

Zuhaitzez estalitako «terra verde» bat, Ternua izan zitekeena, aurkitu zuela esanez itzuli zen bere espediziotik Gaspar de Corterreal. Handik urtebetera, 1501ean berriro itzuli zen hiru ontzi hartuta. Gasparrek gidatzen zuen ontzi-kapitaina hondoratu egin zen, baina besteak itzuli egin ziren, esanez, iparrerantz nabigatu zutela, norabidez aldarazi zien itsaso jeladun batekin topo eginda, ibai handiak zituen indioen lurraldean lehorreratu zirela, eta informazio horren lekuko gisa haietako batzuk elkarri zituzten.

Halako emaitzak ikusita, erregeak beste espedizio baterako baimena eman zion Gasparren anaia Miguel de Corterreali; tragikoki bukatuko zuen, ez baitzen hartaz gehiago ezer jakin.

«PESCARÍA DE BACALLAOS»BESTERIK EZ

Errege-erreginak etsiarazteko moduko emaitza eskasak emango zituzten ahalegin horiek denek, eta urte batzuk igaro behar izan zuten beste miaketa-espedizioak finantzatzeko. Aurreko batek ere ez zuen berehalako probetxu nabarmenik ekarri: ez zuten espezieen lurralderako igarobiderik aur-

tierra de las especies (a la sazón las especies eran uno de los productos más ambicionados y caros), ni aportaron oro o piedras preciosas.

Pero habían descubierto algo que no supieron valorar debidamente. Diego de Rivera, cartógrafo de la Casa de la Contratación de Sevilla, al dibujar en 1529 su famoso mapamundi, encima de la «tierra del labrador», escribió este ilustrativo texto:

«Tierra de los bacallaos, la cual descubrieron los Cortarrales y aquí se perdieron; hasta ahora no han hallado cosa de provecho más de la pescaría de bacallaos, que son de poca estima».

Creemos necesario advertir que por esos años las noticias que los navegantes aportaban eran muy imprecisas. Se desconocía totalmente la configuración geográfica de la zona y los nombres que hoy manejamos no corresponden exactamente a los que utilizaron los que las descubrieron. Labrador, Terranova y Groenlandia se confundían y estaban envueltas en cuanto a la denominación en una niebla mucho más espesa que la atmosférica allí reinante en ciertas épocas del año. Terranova, por ejemplo, hasta que años más tarde Cartier la circunvaló, no se supo que era una isla.

Los ingleses

Por esos años. Europa estaba experimentando una fuerte expansión demográfica y se necesitaban cada vez más alimentos para saciar el hambre. Los comerciantes y los pescadores decidieron atravesar el Atlántico norte y llegar hasta los riquísimos bancos de «bacallao» de las «tierras nuevas». Y fueron los ingleses de Bristol los que para 1502 comenzaron con estas pesquerías. Por causas todavía desconocidas se suspendieron para 1505.

Los franceses. Normandos y bretones

Los monarcas franceses a pesar del interés que manifestaron en un principio por hallar una ruta por los mares del norte hacia Asia, y hacerse con nuevas posesiones en el Nuevo Mundo, no pudieron poner en práctica estas ambiciones porque intereses de mayor enjundia y más perentorios les preocupaban: apoderarse de los reinos de Milán y Nápoles.

Pero los pescadores y comerciantes normandos y bretones opinaban de otra forma. Se tienen noticias de que para 1504 pescaban ya en los bancos de bacalao. Estas capturas las realizaron en la zona comprendida entre la Bahía de Bonavista y el estrecho de Belle Isle (el que separa la parte norte de Terranova con el Labrador, zona donde más tarde actuaron los balleneros vascos).

Por la misma época empezaron también los portugueses a pescar bacalao al sur de Terranova. Pero los portugueses abandonaron pronto los bancos del sur de Terranova, y prácticamente fueron los franceses los únicos que de una forma sistemática los explotaron. Para 1520 el dominio francés de la pesca del bacalao es patente. Y de ellos, los bretones los que más los utilizaron, como puede deducirse de la cantidad de topónimos de raíz bretona que se han conservado hasta la fecha.

kitu (garai hartan espezieak produktu estimatu eta garestienetako bat ziren), ezta urre edo harri bitxirik ekarri ere.

Baina, bai aurkitu zuten behar bezala estimatzen jakin ez zuten zerbait. Diego de Rivera Sevillako Kontratazio Etxeko kartografoak bere mapamundi sonatua 1529an marraztu zuenean, «tierra del labrador» puntuaren gainean, testu argigarri hau idatzi zuen:

Gure ustez esan beharrekoa da garai hartan nabigatzaileek ematen zituzten oharrek oso zirela zehaztugabeak. Guztiz ezezaguna zen alderdi haren eraketa geografikoa eta gaur erabiltzen ditugun izenak ez dira zehatz-mehatz aurkitzaileek erabiltzen zituztenak. Labrador, Ternua eta Groenlandia nahastu egiten ziren eta, deiturari dagokionez, zenbait urte-sasoitan han bertan nagusi den laino itxi batean bezala biltzen ziren. Ternua, esaterako, urte batzuk beranduago Cartierrek inguratzea lortu zuen arte, ez zen jakin uharte bat zenik.

Ingelesak

Urte horietan Europa hazkunde demografiko handi batean sarturik zegoen eta gero eta elikagai gehiago behar zen gosea asetzeko. Merkatariek eta arrantzaleek ipar Atlantikoa zeharkatu erabaki zuten, eta «lurralde berrietako» «bakailao» banku oparoetara iristea. Eta Bristolgo ingelesak 1502rako hasiak ziren arrantza-toki horretan arrantzan. Baina oraindik ezagutzen ez diren kausak medio, 1505erako geldiarazi egin ziren.

Frantsesak. Normandiarrak eta bretoiak

Frantziako errege-erreginek hasiera batean Iparreko itsasoetatik Asiarantz ibilbide bat aurkitzeko interes bat adierazi zuten arren, eta Mundu Berrian ondasun askoren jabe egin arren, gurari haiek ez zituzten praktikan jarri ahal izan, funts handiagoko eta behin betiko interesez arduraturik zeudelako: Milan eta Napoliko erresumak berentzat hartzea.

Baina, arrantzale eta merkataritza bretoiak eta normandiarrak beste iritzi batekoak ziren. Orduko aipamenera araberak, 1504rako bakailao-bankuetan arrantzan aritzen ziren. Arrantza horiek Bonavista Badia eta Belle Isle artean egin zituzten (Ternuaren iparraldean Labradorrekin bereizten zuten lekuan, gerora baleazale euskaldunek jardun zuten lekuan).

Garaitu horretan bertan hasi ziren portugaldarrak ere Ternua iparraldean bakailaoa harrapatzen. Baina, laster utzi zituzten portugaldarrek Ternua hegoko arrantza-tokiak eta frantsesak izan ziren ia-ia sistematikoki ustiatu zituzten bakarrak. Nabarmena da 1520rako frantsesek bakailao-arrantzan zuten nagusitasuna. Eta haien artetik, bretoiak ziren gehien erabili zituztenak, gaur arte gorde diren bretoi-kutsuko toponimo ugarietatik antzeman daitekeen bezala.

Los vascos

¿Y los vascos? La primera noticia fidedigna que hasta la fecha se ha hallado es de 1517: un pescador de Saint-Jean-de-Luz vende en Bordeaux bacalao verde procedente de las «tierras nuevas». Las relaciones en tiempos de paz (y a veces incluso en plena contienda) entre los pescadores de uno y otro lado del Bidasoa, que fueron de cooperación y ayuda, nos inducen a pensar que si los de Saint-Jean-de-Luz pescaban en Terranova, no andarían lejos los de Hondarribia, Pasaia, Donostia-San Sebastián, etc.

Los españoles

Las noticias de los viajes a la descubierta y a la pesca que hemos reseñado, y otras que hemos omitido por gracia a la brevedad, llegaron pronto a conocimiento de los monarcas castellanos. Estas nuevas debieron inquietarles. Es lo que se desprende de los documentos publicados por Fernández Navarrete en 1829 y hallados en el Archivo de Simancas. Según ellos, a petición de Juan de Agramonte, natural de Lérida, la Reina doña Juana ordenó por octubre de 1511 se extendiese un contrato autorizándole un viaje con dos naves «para ir a saber el secreto de la tierra nueva», entre las cláusulas del mismo hay una ordenando que la tripulación de los navíos debían «ser naturales de estos reinos excepto que dos pilotos que llevare sean bretones». Este detalle ratifica en cierto modo lo que acabamos de afirmar más arriba al señalar la importancia que para esas fechas habían adquirido los bretones en los viajes a esas tierras.

En el contrato que comentamos hay varias cláusulas de las que se desprende el afán conquistador y colonizador de los monarcas castellanos. Se autoriza a Agramonte a «hacer población» y fundar una Casa de contratación, y se designa ya la persona que debía administrarla. Se desconocen totalmente los resultados del viaje. Incluso se desconoce si se realizó. Lo cierto es que los monarcas castellanos no se preocuparon en bastantes años de las misteriosas tierras nuevas.

Sin embargo, no abandonaron su interés por las tierras del hemisferio norte, pues poco después, partiendo de La Española, varias expediciones se adentraron en los territorios hoy pertenecientes a los EE.UU.: Vázquez de Ayllón, Ponde de León, Narváez, etc.

Y Esteban Gomes, en 1525, parte de La Coruña a bordo de un galeón especialmente construido en Bizkaia con la misión de buscar una salida hacia Oriente, pues sospechaban la existencia de un paso entre La Florida y los Bacalaos. Llegó a la altura de la Nueva Escocia, y en vez de adentrarse en el misterioso y peligroso norte, cambió de rumbo y recorrió las costas de los actuales estados de Maine, Massachussets, Conecticut, etc.

Los franceses.

Los viajes de Verrazano

Poco antes, los franceses enviaron a la misma zona una expedición capitaneada por el florentino Giovanni Verrazano compuesta de cuatro navíos financiada por una asociación de banqueros y comerciantes, con el beneplá-

Euskaldunak

Eta euskaldunak? Orain arteko aipamenik fidagarriena 1517koa da: Donibane Lohitzuneko arrantzale batek «lurralde berritik» ekarritako bakailao berdea saltzen zuen Bordelen. Bidasoaren alda banatako arrantzaleen harremanak bakealdian (nahiz liskarraldi betean zeudela, batzuetan) lan-kidetzan eta laguntzan oinarriturikoak izanik, pentsatzekoa da Donibane Lohitzuneko marinelak Ternuan arrantzan ibiltzen baziren ez zirela oso urrun ibiliko Hondarribia, Pasaia, Donostia eta beste zenbait.

Espainolak

Azaldu ditugun miaketa- eta arrantza-bidaiak eta labur jardun nahirik esan gabe utzi ditugun beste batzuen aipamenak, laster iritsi ziren Gaztelako errege-erreginen belarrietara. Kezkagarriak izango ziren berri horiek. Horixe ondorioztatzen da Fernández Navarretek 1829an argitaratu eta Simancaseko Artxiboan aurkitutako dokumentuetatik. Horien arabera, Juan Agramonte lleidarraren eskariz, Juana erreginak agindu zuen 1511ko urria aldera, egin ziezaiela bi itsasontziren kontratu bat «lurralde berriaren sekretua zein zen jakitera joateko» baimena emanaz, eta haren klausulen artean badago bat, ontziko tripulazioari buruzkoa, non «erresuma horietan jaioak izan behar zuten marinelek; eramango zituzten bi pilotuak, berriz, bretoiak». Nolabait ere, xehetasun horrek berretsi egiten du lehen bretoiak lurralde horietarako bidaietan izan zuten garrantzia aipatzean esan duguna.

Aipatzen ari garen kontratutik ondorioztatzen da nolako konkista eta kolonizatzeko-nahiak bultzatzen zituen Gaztelako errege-erreginak. Baimena ematen zaio Agramonteri «herria egiteko», kontratazio-etxe bat fundatzeko eta, horrez gain, administratuko zuen pertsona ere izendatzen zen jada. Ez dago bidaia horren inolako emaitzen aipamenik. Bidaia egin zenik ere ez da ezagutzen. Kontua da errege-erregina gaztelauak ez zirela arduratu urte dezentetan lurralde berri misteriotso hartaz.

Dena den, ipar hemisferioko lurralde hartaz zuten interesari heldu zioten, izan ere, gerora La Españolatik abiatuta, zenbait espedizio sartu ziren gaur egun EEBBetako lurraldeak diren haietara: Vázquez de Ayllón, Ponde de León, Narváez, etab.

Eta Esteban Gomes Coruñatik abiatu zen 1525ean, bereziki Bizkaian eraikitako galeoi batean Ekialdera irteer a bat bilatu zezan, izan ere, Florida eta Bacalaosen artean igarobide bat bazeneko susmoa zutelako. Eskozia Berriraino iritsi zen, eta iparralde misteriotso eta arriskutsuan sartu ordez, norabide aldaketa egin, eta gaur egungo Maine, Massachussets, Conecticut, eta beste estatuetako kostaldeetan zehar ibili zen.

Frantsesak.

Verrazanoren bidaiak

Frantsesek lau itsasontziz osatutako espedizio bat bidali zuten apur bat beranduago leku berera, Giovanni Verrazano florentziarra buru zuela, bankari eta merkatarik elkarrekin. Dieppe-

cito del Rey. Partió de Dieppe en 1523 con el objetivo de descubrir una nueva ruta hacia Catay. Volvió sin resultado alguno después de haber perdido dos naves.

Al año siguiente, al mando de un sólo navío, parte con la misma misión. Tras un azaroso viaje recalca en tierras de la actual Carolina del Norte después de haber avistado el Cabo de Fer, que poco más tarde visita Esteban Gómes. Tras infructuosas búsquedas de una salida hacia Oriente, arriba a la desembocadura del río Hudson (actual New York). Entabla relaciones con los indígenas y explora el continente sin resultado alguno, prosiguiendo su viaje hasta la Isla de Cap-Breton «esa tierra que descubrieron antes los bretones». Y se vuelve a Francia siguiendo la ruta de los pescadores de bacalao. En la extensa relación que presentó a los patrocinadores de la descubierta, manifiesta su convicción de que el Nuevo Mundo es un continente, y que no existe un paso que permita llegar a Asia. Verrazano volvió dos veces más y en el curso del último viaje (1528) perdió su vida a manos de los indígenas.

Los portugueses.

Los viajes de Joóe Álvarez Fagundes

Pero antes, por 1521, los portugueses habían enviado a Joóe Álvarez Fagundes que regresó informando haber descubierto nuevas tierras cerca de las descubiertas por Cortereal, y propuso a la Corona fundar una colonia. Una expedición con dos navíos llegó al sur de la Terranova actual, que la abandonaron pronto alegando ser un paraje demasiado frío. Se instalan en la Isla de Cap-Breton y entablan relaciones con los indígenas. Por causas que desconocemos, pierden sus dos naves, y comunican su precaria situación por medio de unos pescadores vascos que faenaban por la zona. Sospechamos serían vasco-franceses.

La incipiente colonia desapareció, pero gracias a las exploraciones de Fagundes los cartógrafos portugueses pudieron dibujar con cierto realismo las costas de Nueva Escocia y consignar el nombre de una tribu de indígenas que habitaba la región: los Micmacs.

Los franceses.

Los viajes de Jacques Cartier

Con los viajes que hemos reseñado y algunos más que omitimos, las nebulosas «tierras nuevas» fueron adquiriendo consistencia y contenido en los numerosos mapas que dibujaban los cartógrafos, que facilitarían los medios para que en años venideros Jacques Cartier pudiera despejar las incógnitas que todavía existían sobre la América septentrional.

Cartier, experimentado navegante de Saint-Malo, que para sus 43 años había realizado viajes a Brasil y a las pesquerías de Terranova con sus compatriotas bretones, fue el encargado por el rey Francisco I para dirigir una expedición por la cual el monarca francés intentaba arrancarse la espina que tenía clavada por no haber podido aprovecharse de los fabulosos tesoros que castellanos y portugueses extraían del Nuevo Mundo. Así se desprende de

tik 1523an abiatu zen Catay alderantz, beste ibilbide bat aurkitzeko asmoz. Baina, inolako emaitzarik gabe itzuli zen bi ontzi galdu ondoren.

Hurrengo urtean, misio berean abiatu zen itsasontzi bakar batez. Bidaia gorabeheratsu baten ostean, gaur egungo Ipar Carolinan lehorreratu zen, handik aldi batera Esteban Gomezekin bisitatu zuen, Fer Lurmuturra begiztatu ondoren. Ekialderanzko irtenbide baten bila alferrik jardunda, Hudson (gaur egungo New York) ibaiaren bokalera iritsi zen. Indigenekin harremanetan jarri, kontinentea esploratu eta, batere emaitzarik gabe, Cap-Breton Uhartera «aurretik bretoiek aurkitu zuten lurralde horretara» jarraitu zuen. Handik Frantziara itzuli zen, bakailao-arrantzaleen ibilbideari jarraituz. Miaketaren sustatzaileei aurkeztu zien emaitzen zerrenda luzean, bi uste sendo azaltzen dizkie: Mundu Berria kontinente bat da eta ez dago Asiara iristeko pasabiderik.

Beste bi alditan itzuli zen Verrazano eta azken bidaiari (1528) bizia kendu zioten indigenek.

Portugaldarrak.

Joóe Álvarez Fagundes bidaiak

Baina, horiek baino lehen portugaldarrek Joóe Álvarez Fagundes bidalia zuten paraje haietara eta itzulera ekarri zuen albistearen arabera, Corterrealek aurkitutakoen ondoan beste lurralde bat aurkitu zuen, eta Erregeari han kolonia bat sortzeko proposamena egin zion. Bi itsasontziko espedizio bat iritsi zen gaur egungo Ternuaren hegoaldera, baina berehala bertan behera utzi zuten, hura alderdi hotzegia zela-eta. Cap-Breton Uhartean finkatu eta harremanetan hasi ziren indigenekin. Ezagutzen ez ditugun kausak medio, bi ontziak galdu zituzten eta han arrantzuan zebiltzan euskal arrantzale batzuen bitartez jakinarazi zuten nolako egoera larriaren zeuden. Gure susmoen arabera, frantses-euskaldunak ziren.

Kolonia hasberri hura desagertu egin zen, baina Fagundes-en esplorazioei esker, kartografo portugaldarrek halako errealismo batez Zeelanda Berriko itsasertzak marraztu ez ezik, idatzi ere egin zuten eskualde hartan bizi zen tribu indigena baten izena: Micmac-ak

Frantsesak.

Jacques Cartierren bidaiak

Batzuk deskribatu ditugu eta beste batzuk adierazi gabe utzi, baina «lurralde berri» lainotsuek bazuten jada sendotasuna eta funtsa kartografoek marraztu zituzten mapa ugarritan, hain zuzen ere, baliabide zirenak Jacques Cartierrentzat, ondorengo urteetan Ipar Amerikari buruz artean ezezagunak ziren puntuak argitzeko.

Saint Maloko nabigatzaile zaildua, 43 urterako Brasilera eta Ternuko arrantza-tokira bere aberkide bretoiekin batera bidaiak egin zituen Cartier hautatu zuen Frantzisko I.a erregeak bere espedizioa aurrera eramateko; izan ere, gaztelauak eta portugaldarrek Mundu Berritik ateratzen zituzten altxor ederrez baliatzerik izan ez zuelako sartua zuen arrantza ateratzen saiatu nahi zuen hark. Halaxe ondorioztatzen da Cartierrek emandako aginduetatik «urrea eta beste gauza bitxi asko dagoela dioten irla eta lurralde berriak aurkitzea».

las órdenes que dio a Cartier de «descubrir ciertas islas y países donde se dice deben encontrarse gran cantidad de oro y otras ricas cosas». Otro de los fines era el buscar la tan anhelada ruta hacia Catay.

Cartier realizó tres viajes los años 1534, 1535 y 1541. Exploró todo el golfo y estuario de San Lorenzo, llegando hasta el actual emplazamiento de Montreal, tomando posesión de las tierras en nombre del reino de Francia y erigiendo un fuerte. Consiguió también, y esto es lo más importante desde el punto de vista geográfico, demostrar la insularidad de Terranova.

Para estas fechas los prácticos y silenciosos pescadores de bacalao faenaban desde hacía años por esas zonas, o al menos en gran parte de ellas. El mismo Cartier en los informes presentados al Rey de sus tres viajes, señalaba sus encuentros con pescadores de diversas nacionalidades. Entre ellos se encontraban nuestros arrantzales dedicados a la captura del bacalao.

Los vascos

¿Cuándo comenzaron los vascos a dedicarse a la ballena?

La riqueza en crónicas de Indias es impresionante. En ellas se relatan con minuciosidad los avatares de cada «jornada», siendo algunas de ellas verdaderas fuentes de datos etnográficos. Lo mismo podemos decir, pero en menor cuantía, de las crónicas de los portugueses, ingleses y franceses. Generalmente eran empresas patrocinadas, en gran parte, por los Monarcas, y al final de ellas era necesario justificar y dar razón cabal del uso hecho de los dineros.

Frente a esta sobreabundancia de noticias, nos encontramos con la indigencia total en lo referente a lo que venimos llamando «Epopéya de los balleneros vascos en Terranova». Si no recordamos mal, tenemos un único texto, insólito de verdad: «*Les voyages Avantureux du capitaine Martin de Hovarsabal, habitant de Çubiburu*» publicado en 1579, y un siglo más tarde traducido al euskera labortano por Pierres Detcheverry Dorre, con interesantes adiciones, seguramente fruto de sus experiencias en el golfo de San Lorenzo. Pero se trata de un *routier* (una especie de portulano): descripción árida e indigesta de los puertos en que recalaban los marinos vascos, con tablas de mareas, etc. Lo que hoy podríamos definir como un manual técnico para uso exclusivo de marinos.

Ante esta ausencia total de relatos podríamos aducir el tópico del vasco ágrafo. Pero nos parece (sin desechar del todo lo del «corto en palabras» clásico) que la razón principal está en que toda la aventura ballenera en el Canadá fue una empresa comercial y particular sin vinculación alguna con entes o personas oficiales. Nuestros antepasados no fueron allí a conquistar tierras y a colonizar, sino a trabajar, a extraer el máximo provecho a la pesquería de la ballena en la cual eran ya maestros consumados. Se habían trasladado a miles de kilómetros para proseguir su labor de cada día.

En la misma línea es digno de señalar que no hay memoria de figura alguna, histórica o legendaria, para ofrecerla como arquetipo que en cierta manera condensara en su biografía los valores inherentes de esa hazaña. Quizás al-

Beste helburu bat ere bazuten, Catay alderanzko ibilbide hain desiratu hura bilatzea, alegia.

Hiru bidaia egin zituen Cartierrek, 1234an, 1535ean eta 1541ean. San Lorenzoko golkoa eta estuario osoa arakatu zuen eta gaur egungo Montrealeraino ere iritsi zen eta hango lurraldearen jabe egin, Frantziako erresumaren izenean, eta gotorleku bat eraiki zuen. Horrez gain, beste aurkikuntza bat ere egin zuen, ikuspegi geografikotik garrantzizkoena: Ternuaren uhartea zela frogatu zuen.

Garai horretarako urte asko ziren bakailao-arrantzale isil eta praktikoak paraje haietan, edo gehienetan bederen, arrantzan zihardutela. Cartierrek erregeari eman zizkion hiru txostenetan nazionalitate desberdinetako arrantzaleak topatu izana azaltzen da. Besteak beste, bertan bakailao-arrantzan ziharduten gure arrantzaleak.

Euskaldunak

Eta, noiz hasi ziren euskaldunak balearen ehizan?

Egundokoa da Indietako kroniketako aberastasuna. Kronika horietan xehe-xehe azaltzen dira «egun» bakoitzeko gorabeherak, datu-iturri etnografiko bikainak haietako batzuk. Gauza bera esan dezakegu portugaldarren, ingelesen eta frantsesen kronikei buruz ere, baina ez ziren hainbestera iristen. Normalean errege-erreginek lagundutako enpresak izan ohi ziren hein handi batean, eta horiek amaitzean diruaren erabilera justifikatu eta gastuen arrazoi zentzuduna eman behar izaten zuten.

Halako aipamen-oparotasun horren aurrean, gabeziarik gorrienarekin aurkitzen gara orain artean «Euskal baleontzien epopeia Ternuan» deitu diogun horri buruzkoan. Oroimenak huts egiten ez badigu, testu bakar bat dugu, benetan ezohikoa: «*Les voyages Avantureux du capitaine Martin de Hovarsabal, habitant de Çubiburu*», 1579an argitaratua, eta mende bat beranduago Pierres Etxeberri Dorre lapurterara itzulia. Baditu eransgarri interesgarriak, beharbada berak San Lorenzo Golkoan berak izandako esperientzien emaitzak. Baina, *routier* bat (portulano moduko bat) da: euskal marinela lehorreratzen ziren portuen deskribapen lehor eta astuna, mareen taulak eta beste dituen. Gaur egun marinelek bakarrik erabiltzeko argibide teknikoak dituen eskuliburu gisa defini dezakeguna.

Halako kontakizun-gabezia horren aurrean euskaldun afroaren topikoa atera dezakegu, baina gure ustez, arrazoi nagusia da —ohiko «hitz gutxiko» izatea guztiz ukatu gabe— Kanadako balea-abentura guztia merkataritza-enpresa bat eta enpresa partikular bat izan zela, alegia, erakunde edo pertsona ofizialekin zerikusirik ez zuena. Gure arbasoak ez ziren joan hara, lurra konkistatzera eta kolonizatzerara, baizik eta lanera, balearen arrantza-tokiari gehieneko probetxua ateratzera, horretan jada maisu itzelak baitziren. Milaka kilometrotara joan ziren eguneroko jardueran aritzera. Aipagarria da, ez historian ez elezaharretan ez dago ildo honetan aipatu litekeen inolako irudirik, nolabait ere trinkoturik balentria horrek berekin dituen balioak bibliografia gisa jaso zituenik, arketipo modura eskaintzeko. Norbaitek argudia dezake hor dagoela Etxaide. Zehaztugabeko pertso-

gunos argumenten que ahí está Echaide. De este desdibujado personaje, lo único que se sabe es que dio el nombre a un puerto de Terranova, y en fechas muy tardías. Los historiadores que lanzaron su nombre no supieron interpretar las fuentes que utilizaron, pues de ellas lo único que se puede extraer en sana crítica histórica, es lo apuntado más arriba.

Sencillamente, lo de los balleneros fue una epopeya de marinos anónimos, una gran epopeya comunitaria.

LA HISTORIOGRAFÍA «CLÁSICA» SOBRE LA CAZA VASCA DE LA BALLENA

De los balleneros vascos se ha escrito bastante. Desde Garibay hasta Ciriquiain Gaiztarro pasando por los Lope de Isasti, Etienne Cleirac, Fernández de Navarrete, Fernández Duro, Francisque-Michel, Nicolás Soraluze, Guiard y un larguísimo etc., la bibliografía es muy extensa sobre todo en artículos en revistas especializadas bastante raras. De la gran empresa comercial en Terranova se aportaban bastantes noticias dispersas, confusas e incluso contradictorias en cuanto a fechas, y no digamos en cuanto a la localización de los lugares donde actuaron. El mismo término de Terranova es genérico. Los historiadores no sabían exactamente lo que allí ocurrió.

Vargas Ponce y otros investigadores trabajaron a comienzos del siglo XIX en los archivos municipales de los pueblos costeros vascos (algunos de ellos hoy desaparecidos), en los de las cofradías y consulados, en los oficiales como Simancas y los Provinciales. La documentación recogida por ellos fue la que primordialmente utilizaron los que estudiaron el tema, al menos en lo que se refiere a este lado del Bidasoa.

LA APORTACIÓN DE SELMA HUXLEY

A nadie, sin embargo, se le ocurrió investigar en los archivos de Protocolos, ni en los del Corregimiento, Real Chancillería de Valladolid, y menos aún en el del Consulado de Burgos. Y justamente en ellos dormía olvidada gran parte de la historia de nuestros balleneros. La historia, tal como la entendemos hoy, centrada en el tema que nos ocupa, puede resumirse en: a dónde iban, cuántos, quiénes y en qué condiciones; cuánto costaban los viajes y qué beneficios se obtenían: cómo se repartían éstos y entre quiénes; cómo eran los barcos que utilizaban, dónde y cómo se construían; la vida a bordo en la larga travesía y en los inhóspitos parajes donde trabajaban cazando ballenas y derritiéndolas para transformarla en el preciado saín: las tragedias que a veces acaecían por accidentes de trabajo e imprevistas invernadas... En fin, toda una serie de detalles que son la vida cotidiana de esa empresa gigantesca que se convertía en una auténtica aventura dadas las condiciones en las que se desarrollaba.

Fue necesario que hace unos 40 años llegara a estas tierras una investigadora canadiense (aunque nacida en Inglaterra), que tuvo la intuición de urgar en esos archivos

naia horri buruz, jakin daitekeen bakarra da Ternuko portu bati izena jarri ziola, eta oso beranduan jarri ere. Izena zabaldu zuten historialariek ez zuten jakin erabilitako iturriak interpretatzen, zeren eta, kritika historiko on bat eginez, iturri haietatik atera daitekeen bakarra gorago aipaturikoa da.

Xumeki esateko, baleazaleen kontua marinel anonimoen epopeia bat, epopeia komunitario bat izan zen.

EUSKALDUNEN BALEAREN EHIZARI BURUZKO HISTORIOGRAFIA «KLASIKOA»

Nahikoa idatzi izan da euskal baleazaleei buruz. Garibaitik hasi eta Zirikiain Gaiztarrora bitartean, beste hauetatik igaroz: Lope de Isasti, Etienne Cleirac, Fernández de Navarrete, Fernández Duro, Francisque-Michel, Nikolas Soraluze, Guiard eta abar luze bat. Bibliografía oso luzea da, batez ere, aldizkari espezializatu bitxi samarrena. Ternuko merkatarí-enpresa handiari buruz ematen ziren aipamenak sakabanatuak, nahasiak eta baita kontraesankorrak ere baziren, eta zer esanik ez baleazaleen jarduera-lekuari buruzkoan. Ternua, izena bera, sobera generikoa da. Historialariek ez zekiten zehatz-mehatz han gertatua.

Vargas Ponce eta beste ikerlari batzuk XIX. mendearen hasieran euskal kostaldeko herrietan lan egin zuten, udal-artxiboetan (haietako batzuk gaur egun desagertuak daude) kofradietako eta kotsuletzeko artxiboetan eta Simancas eta Probintzietako artxibo ofizialetan. Hauek jasotako dokumentazioa da gaia aztertu zutenek funtsean erabili zutena, Bidasoaren alderdi honi dagokiona bederen.

SELMA HUXLEY-REN EKARPENA

Dena den, inori ez zitzaion bururatu Protokoloen artxiboak aztertzea, ezta Herri-barrutikoetan eta Valladolideko Errege Kantzelaritzan begiratzea ere, eta are gutxiago Burgo-seko Kotsulatuarenean. Eta, hantxe, hain zuzen, zetzan lotan eta ahazturik gure baleazaleen historiaren zati handi bat. Historia, egungo ikuspegitik begiratuta eta eskuartean dugun gaiaren harira, honela laburbil daiteke: nora joaten ziren, zenbat ziren, zein, eta zer baldintzetan joaten ziren; zenbat kostatzen ziren bidaiak eta zer mozkin ateratzen zioten: nola banatzen ziren eta zeinen artean; nolakoak ziren erabiltzen zituzten baleontziak, eta non eta nola erakitzen ziren; zer bizimodu zuten ontzian, zeharbide luzeetan barrera, baleak harrapatzen eta zezin preziatua ateratzeko urtze-lanak egiten zituzten paraje babesgabe haietan: zenbaitetan istripuz gertatzen ziren tragediak, edo ustekabeko negualdiak zirela... Laburbilduz: enpresa erraldoi horren eguneroko bizitzako xehetasun piloa, zein baldintzetan burutzen ziren ikusita, benetako abentura bilakatzen zena.

Duela 40 bat urte gure herrira emakume ikertzaile kanadar –Ingalaterran jaioa zen– bat etorri, eta gure artxibo horietan miaketak egiteko izan zuen intuizioari esker, gure iraga-

y descubrió una parcela de nuestro pasado que estaba envuelta en una niebla mucho más espesa que la habitual en ciertas épocas por aquellas latitudes.

La documentación que Selma Huxley ha reunido en estos años de infatigables investigaciones en más de medio centenar de archivos, amén de búsquedas en las más importantes bibliotecas europeas, y de un modo especial en sus secciones de cartografía antigua, le han permitido adquirir tal conocimiento del tema que no exageramos lo más mínimo al afirmar que lo ha revolucionado. Cuando en lo sucesivo se trate de la historia de los balleneros vascos en el Canadá será obligado decir: antes y después de lo aportado por Selma Huxley. Gracias a ella, lo que conocíamos como una difusa y vaga aventura en la que se mezclaban historia y leyenda, se convierte en una auténtica epopeya cuya magnitud y la importancia que tuvo en la vida de nuestros antepasados del siglo XVI, ni la sospechábamos.

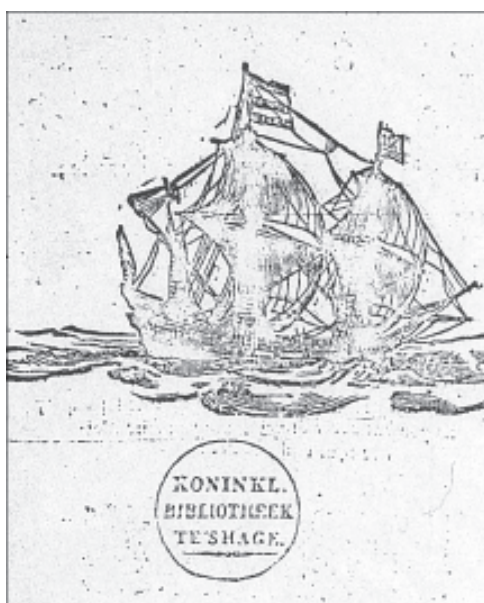
Antes de concluir con este prólogo-introducción, tres advertencias:

1. El texto de Selma Huxley que van a leer en este volumen es tan sólo un avance, una primicia; no la obra definitiva sobre el tema, que esperamos, algún día no muy lejano, podrá ofrecernos. No obstante, es una obra valiosa, no sólo por su novedad, sino porque aporta datos tan interesantes e importantes que estamos seguros obligará a los estudiosos de nuestro siglo XVI a modificar más de una idea admitida en la actualidad por todos los historiadores.
2. Por una serie de razones que no viene al caso detallar, la mayor parte del estudio se centra sobre balleneros guipuzcoanos. De su lectura podría sacarse la impresión de que los vizcaínos poco tuvieron que ver en esta empresa. Lo cierto es que los armadores bilbaínos pesaron mucho en la financiación de la misma, y que los arrantzales de la costa vizcaína participaron también, aunque en menor cuantía. Es una historia que en su día se escribirá.

naren alor bat aurkitu zuen, urruneko paraje haietan ohikoa den laino trinko hark baino trinkoago estaltzen zuen alorra. Selma Huxley-k urte hauetan egin duen azterketa nekazean, Europako liburutegi garrantzikoenez gain, berroigeta hamar artxibo baino gehiagotan, eta bereziki antzinako kartografiaren sailean, bildu duen dokumentazioak halako ezaguera eman dio gai honi buruz, non ez dugun batere puzten goitik behera aldatu duela esaten badugu. Aurrerantzean, euskal baleazaleek Kanadan egin zuten historiari buruz aritzeko, beharrezkoa izango da esatea: Selma Huxley-ren ekarpena baino lehen eta ondoren. Berari esker, abentura lauso eta hutsal gisa ezagutzen genuena, historia eta elezaharrak nahasten zireneko historia hura, benetako epopeia bat bihurtzen da, non ez dugun sumatu ere egiten nolako garrantzia eta munta izan zuen XVI. mendeko gure arbasoentzat

Hiru ohar egingo ditugu hitzaurre eta sarrera honekin bukatu baino lehen:

1. Selma Huxley-ren testua, liburu honetan irakurriko duzuna, aurrerakin bat, hasikin bat da; ez da gaiari buruzko behin betiko obra, egunen batean, berandu gabe, eskaini ahal izango digula espero duguna. Alabaina, hain da obra baliosoa, ez berritasunagatik bakarrik, baita ematen dituen datu interesgarri eta garrantzikoengatik ere, eta ziur gaude aldaraziko dietela gure XVI. mendean adituak diren gaur egungo historialari guztiek onartuta duten ideia bat baino gehiago.
2. Hemen xeheki esan beharrik ez dagoen arrazoiak direla-eta, azterketaren zatirik handiena baleazale gipuzkoarrei buruzkoa da. Irakurtzean atera daitekeen impresioa da bizkaitarrek ez zutela zerikusirik izan enpresa horretan. Baina, kontua da ontzi-ustiatzaile bizkaitarrek karga handia izan zutela berorren finantzaketan, eta Bizkaiko kostaldeko arrantzaleek ere parte hartu zutela, baina gutxiago. Hauxe da egunen batean idatziko den historia.



Islandiari buruzko liburu baten azala.

Portada de un libro sobre Islandia.

Euskal arrantzaleek Islandian bizituko zituzten egoerak a diezasten dituen irudia.

Grabado que reproduce circunstancias que pudieron vivir los balleneros vascos en Islandia.



BALEA HARRAPATZEKO ESPAZIOAK. BERTAKOAK



«Gradun» edo Middle bay penintsula txikiaren ikuspegia. Han, bide bat egiterakoan, teila asko zituen euskal aztarnategi bat aurkitu zen.
«Gradun» o Middle bay, vista de la pequeña península donde al abrir un camino se descubrió un yacimiento vasco con mucha teja.



Mendearen hasieran Islandiako fiordetan hartutako argazkiak, euskal baleazaleek paraje haietan izandako jarduera historikoa oroitarazten digutenak.

Fotografías de principios de siglo tomadas en los fiordos islandeses y que evocan la histórica actividad ballenera vasca en aquellos lugares.



Wahrhaftige Contrafacto einer wilden Frauen / mit ihrem Tochterlein / gefundnen in der Landtschafft
 Nova terra genant: vnd gen Amorsif benacht: vnd von maniglich allda offentlich gesehen wort: vnd noch zu sehen ist.

In diesen N. O. LXVI. Jar ist in An-
 toff ankoffen zu Schiff auß Zealand / ein wilde fram-
 en kleine person / sampt ier dochterlein vnd ist gefor-
 mirt vnd bekleid gewest / wie diese figur anzeigt / vnd sind
 gefundt worden in Terra noua. reich ein neue Landtschafft
 ist all den vergangenen jaren / von den Fransösischen vñ
 Portugalesen erst gefunden / vnd ist diese Frau mit ir kind
 vñ ir Mann von de Fransösischen / die auß diese landtschafft
 ier Schiffen gehabt vnd zu landt kuffen sind / vñ hembde
 aben / vñ ir kind / an getroffen / vnd ist der Mann mit ein
 pfeil durch sein leib geschossen worden. Demnach wolt er sich
 mit gefangen geben / sondern stellet sich manlich zur gegen
 wirt / vñ ward er in diesen schawmaged / von einem andern
 Fransösischen mit ein Schwertschneid / in der stirn hart
 verwunde / da man er sein eigen blut auß der stirn in sein
 handt: vnd lezte das auß sein handt / vñ stellet sich noch ger-
 miger zur gegt wehe das zuuor. Endlich ward er in sein le-

le dermassen gebawen vñ vñd verwundt das er zur eit be-
 vñ starb auß an diese verredung: diser man war 12. schun
 lang vnd haare 12. tagen 12. wochen vñ bracht mit sich
 ein band / Fransosen vñd Portugalesen dieselbig zu er-
 ren / denn sie kein lieber fleisch essen / dann Menschen
 fleisch / vñd als sie die Frau bekommen / stellet sie sich als
 ob sie gar zafende / vñd vñsinig were gewest / vñd ir kind
 das sie verlassen solt / diemal sie die Schiffen vñd ir kind
 wolt führen vñd sie hin weg zu führen / dann sie das
 kind so lieb hat / das sie lieber ir Leben wolt verlieren
 dann das kind verlassen / Als sie sich nun so vñsinig stel-
 let / lieffen sie ir ein wenig nach / da gieng sie an den ort / da
 sie ir kind vñd lezt hat / vñd da war sie bester zu finden
 dann vñd ir / da namen sie die Frau mit irem kind / vñd
 fürten sie hirtweg / vñd niemand von den Fransosen kufft
 sie ein einich wort versprechen / oder auch mit ir ducht / Weis
 reden. Man hat aber sie in 8. Monaten so viel gelernet
 das sie bekande hat / das sie von vielen Menschen gesehen
 ir kleider seind von Seehorns felen gemacht / auß die
 weisse / wie diese figur anzeigt / Die Gselgethen die sie mit
 Angesicht hat / sind gang blau wie Hündblau / vñd
 die machen sie ir / ir man wenn sie zu ir weis
 nennen / dabey erkennen sie ir Waber / denn
 sonst lauffen sie vñd einander wie das Wiber /
 vñd man mag die seiden mit einatley maret
 weder abeben / vñd diese seiden machen sie mit
 safft vñd einerley Kraut / da in lande wort
 ir leib gelb / braun / als die halbe Woren /
 Die Frau ist alt / wie sie ist gefangen worden /



im Jar 66. im Augusto / 20. Jar alt das kind 7. Jar. Lass uns Gott dem allmechtigen danken für seine Wohlthat / das er uns in sei-
 nem Wort erleucht hat das wir nicht so gar wilde Leute vñd Menschen fresser seind / wie in dieser Landtschafft sein / da die Weib ge-
 fangen vñd heraus gebracht worden / denn sie gar nichts von dem rechten waren / wir wissen / sondern schier erger denn das
 Wiber leben / Gott wolle sie auch zu sinem erkenntnis bekehren. Amen.

Getruckt in Nürnberg / bep Hans Wolf Blaser.

1566ko horma-irudia, Ternuan emakume inuit gaztea eta bere alaba harrapatu eta ondoren jendaurrean erakustea aldarrikatuz (British Library).

Póster del año del año 1566, anunciando la captura en Terranova y posterior exhibición pública de una joven mujer inuit y su hija (British Library).

**ITINERARIUM
BENIAMINI
TUDELENSIS,**
IN QVO
RES MEMORABILES, QVAS
ANTE QVADRINGENTOS
*annos totum ferè terrarum orbem notatis itineribus di-
mensis vel ipse vidit vel à fide dignis suæ ætatis hominibus
acceptis, breviter atque dilucide describuntur;*
Ex Hebraico Latinum factum
BENED ARIA MONTANO
INTERPRETE.



ANTVERPIÆ,
Ex officina Christophori Plantini,
Architypographi regij.
M. D. LXXV.

OF
RABBI BENJAMIN OF TUDELA.

TRANSLATED AND EDITED
BY
A. ASHER.

Vol. II.
NOTES AND ESSAYS.

LONDON AND BERLIN
A. ASHER & CO
1841.



BENJAMÍN DE TUDELA

TOMADO DE «LIBRO DE VIAJES DE BENJAMÍN DE TUDELA»
Riopiedras Ediciones. Barcelona

Versión castellana, introducción y notas por
JOSÉ RAMÓN MAGDALENA NOM DE DEU

EL VIAJERO Y SU RELATO

Datos biográficos y personalidad

F

Fruto de sus vivas experiencias, las más de las veces directas, exquisitamente plasmadas en sus notas de viaje, Benjamín de Tudela nos ha legado un interesante reportaje, un jugoso documental, de no sólo cuanto vio sino también de lo que le contaron. Su *Libro de Viajes* (en hebreo: *Séfer-Masaot*) es la única fuente documental que nos proporciona alguna luz acerca de su vida y personalidad. Desconocemos cuál fue la fecha exacta de su nacimiento (acaso hacia 1130), pero en el prólogo anónimo de su *Séfer-Masaot* consta de manera bien patente que era hijo de rabí Jonás, natural de la ciudad de Tudela del país de Navarra.

Cabe ya descartar, pues, la equivocada suposición de que era toledano, aduciendo la posible metátesis de las dos últimas consonantes de la palabra Tudela; ni siquiera castellano, al decir de la expresión: *a su regreso a tierras de Castilla* (también del prólogo). Esto último nos permitiría pensar, todo lo más, que pasó por aquel reino en su viaje de retorno hacia su ciudad natal (y de partida) Tudela.

Siempre siguiendo el testimonio del desconocido prologuista de su *Libro de Viajes*, Benjamín de Tudela era *hombre inteligente e ilustrado, versado en la Torá y en la Halajá* (es decir, en cuestiones bíblicas y talmúdicas), ostentando, además, el título de rabí. Su sólida formación en tales materias se refleja cumplidamente en el *Libro de Viajes*, cuajado de referencias a los textos sagrados.

Políglota consumado, además de los romances hablados por las gentes de su región dominaba a la perfección el hebreo y el arameo, lenguas que poseía todo judío cultivado; entendía el árabe y acaso el griego y el latín, tal como indica algún que otro pasaje aljamiado intercalado en el texto hebreo de *Séfer-Masaot*.

Sus conocimientos en historia clásica y medieval también los podemos rastrear a lo largo de la narración, citando a varios emperadores romanos (Tiberio, Nerón, Vespasiano, Tito), a Alejandro el Magno, Seleuco, Aristóteles el filósofo, a Pipino el Breve, padre de Carlomagno...

BENJAMIN TUTERAKOA

«LIBRO DE VIAJES DE BENJAMÍN DE TUDELA» LANETIK HARTUA
Riopiedras Argitalpenak. Bartzelona

Gaztelaniazko bertsioa, hitzaurrea eta oharra:
JOSÉ RAMÓN MAGDALENA NOM DE DEU

BIDAZTIA ETA BERE KONTAKIZUNA

Datu biografikoak eta nortasuna

B

Benjamin Tuterakoak bere esperientzia biziak biltzen dituen erreportaje interesgarri bat utzi digu, zuzeneko esperientziak dira gehienetan, ikusi zuena ez ezik, esan ziotena ere bere bidaia-oharretan dotore irudikatu zuen dokumental mamitsua. Hark idatzi zuen *Bidaia-liburua* (hebreeraz: *Séfer-Masaot*) da haren bizitzari eta nortasunari buruzko zenbait argi printza ematen dizkigun iturri dokumentatu bakarra. Ez dakigu noiz jaio zen zehazki (1130 aldera, agian), baina oso nabarian agertzen da *Séfer-Masaot* liburuaren hitzaurre anonimoan, jatorriz nafarra eta Tuteran hiriko rabbi Jonasen semea zela.

Dagoeneko baztertu beharrekoa da toledoarra zela diotenen uste okerra, Tuteran hitzaren azken bi kontsonanteen metatesia izan daitekeela argudiatzen dutenena; eta are gehiago gaztelaua zela ziotenena, kontuan hartzen bada honako esamoldea: *Gaztelako lurretara itzuli zenean* (hitzaurrekoa hau ere). Azken horrek agian erresuma hartatik igaro zela pentsatzeko bidea eman diezaguke, baina gehienez ere, Tuteran bere jaioterrirantz itzulerako bidaian (eta abiatzerakoan) zihoala.

Bere *Bidaia-liburuaren* hitzaurregile ezezagunaren testigantzarri jarraituz, Benjamin Tuterakoa *gizon azkarra eta ilustratua zen, Torá eta Halajá liburuetan aditua* (gai biblikoetan eta tamudikoetan, alegia), eta horrez gain, bazuen rabbi edo maisu titulua ere. Gai horietan zuen prestakuntza, testu sagaratuei buruzko aipuez josia, *Bidaia-liburuan* soberan islatzen da.

Eleaniztun bikaina zen, haren eskualdeko jendeak hitz egiten zuen erromantzeez gain, judu jantziak bereganatuak zituen hizkuntzak, hebreera eta arameera, guztiz menderatzen zituen; arabiera ulertzen zuen eta greziera eta latina ere bai agian, hebreerazko *Séfer-Masaot* testuan sartutako aljamitutako pasarte batek edo bestek adierazten duen bezala.

Historia klasikoaz eta Erdi Arokoaz zituen ezaupideen arrastoak kontakizunean zehar ere azaltzen zaizkigu, zenbait erromatar enperadoreen aipuetan —Tiberio, Nerón, Vespasiano, Tito— eta Alexandro Handia, Seleuko, Aristoteles filosofoa, Pepin Laburra (Karlomagnoaren aita)...

Era igualmente muy experto y entendía en diversas artesanías, oficios y negocios: sus agudas observaciones acerca de las gemas, el coral y las perlas, los tejidos y la tintorería, los vidrios, especias y perfumes, han hecho sospechar que la motivación primera de su largo viaje acaso fuese una misión comercial, al menos lo suficientemente lucrativa y beneficiosa como para poder financiar con éxito tan dilatado como costoso periplo.

La fecha de llegada también nos consta en el prólogo: fue en el año 4933 del calendario hebreo —que corresponde al 1172-1173, según el cómputo gregoriano cristiano—, *a su regreso a tierras de Castilla*, como queda dicho más arriba. Quizá la muerte le sorprendiera poco después, todo lo más tardar en 1175.

Traducciones

Cupo al insigne humanista y hebraísta español Benito Arias Montano el gran honor de iniciar y culminar la primera versión del *Séfer-Masa^cot* a la lengua latina.

La segunda versión latina es la de Constantino L'Empereur de Oppyck, doctor en Teología y profesor de Lengua Hebrea en la Universidad de Leiden.

Faltaba una traducción castellana y es en el año 1918 cuando de los talleres de Sanz Calleja, editores e impresores de Madrid, salieron los *Viajes de Benjamín de Tudela. 1160-1173. Por primera vez traducidos al castellano con introducción, aparato crítico y anotaciones por Ignacio González Llubera*.

Parco y preciso en la descripción, vivaz y lineal en la narración, directo y casi coloquial, sin excesivas pretensiones estéticas, el tono del discurso es lo suficientemente ágil y ameno como para que el lector se sienta al punto interesado —cuando no sorprendido y hasta fascinado— por el rico caudal de variopinta información que contiene este enciclopédico reportaje.

Bajo la apariencia formal de un *itinerario*, Benjamín de Tudela pasa revista a tres aspectos fundamentales, omnipresentes a lo largo de todo el *Séfer-Masa^cot*: I) los judíos y su situación (tanto socio-económica como política y religiosa, II) las grandes líneas de la política en y entre las naciones del mundo cristiano occidental y las del ámbito islámico oriental, y III) los centros mercantiles y artesanales de ambos mundos, así como las rutas comerciales que los unen o pudiesen unir.

De esta manera nos indica las distancias entre las sucesivas ciudades o puntos geográficos que visita, si por vía terrestre utilizando ya la *legua*, ya la *jornada*; si por vía marítima o fluvial, el *día de navegación*. Pondera las ventajas de los puertos, la inseguridad de los mares infestados de piratas o los caminos peligrosos por los bandidos y las inclemencias del medio.

Este *itinerario* es, salvo contadas excepciones, una sucesión de comunidades hebreas.

El itinerario

Partiendo Benjamín de su Tudela natal, pasa por Zaragoza y tomando la ruta del río Ebro descendiendo hasta Tortosa, llega al Mediterráneo por Tarragona, sigue después hasta

Oso ikasia zen eta ulertzen zuen artisautzaz, langintzez eta negozioez. Eta harribitxiez, koralaz, perlez, oihalez eta tindatze-lanez, beirez, espezieez eta perfumeez egin zituen oharrek susmarazi izan dute agian merkataritza-misio bat izan zela haren bidaia luzearen arrazoi nagusia, hain ibilbide zabal zein garestia finantzatu ahal izateko lain irabazi eta onura eman ziona.

Iritsiera-data ere agertzen zaigu hitzaurrean: hebrearren egutegiko 4933 urtean izan zen —zenbaketa kristau-gregoriarraren arabera, 1172-1173 urteei dagokien urtean—, lehen ere esan dugun bezala, *Gaztelako lurretara itzuli zenean*. Beharbada heriotzak ustekabeen harrapatu zuen; 1175ean beranduenik ere.

Itzulpenak

Espainiar Benito Arias Montano humanista eta hebrearren aditu sonatuari egokitu zitzaion ohorea, *Séfer-Masa^cot*-en lehen bertsioa latinez hastekoa eta bukatzekoa.

Bigarren latinezko bertsioa Konstantino Oppick-ko Enperadorea, Leiden-eko Unibertsitateko Teologian doktore eta hebrearren irakasle zenarena da.

Egin gabe zegoen gaztelaniako bertsioa, baina 1918an argitaratu zituen Madrileko argitaldaria eta inprimatzaileen Sanz Callejaren lantegiak: *Viajes de Benjamín de Tudela. 1160-1173*. Lehenengo aldiz gaztelaniara itzultitakoak, Ignacio González Llubera egindako hitzaurrea, aparatu kritikoa eta oharra zituen.

Deskribapenean murrizta eta zehatza, kontakizun bizia eta laua, zuzena eta lagunartekoa da ia, xede estetiko handirik gabea, diskurtsoak behar besteko tonu arin eta atsegina du, eta erreportaje entziklopediko honen emari aberatsak eta informazio ugariak irakurlea berehalakoan interesatzen du —harritzen eta liluratzen ez duenean—.

Ibilbide baten itxuran, Benjamin Tuterakoak hiru funtsezko alderdi ikuskatzen ditu *Séfer-Masa^cot* osoan zehar: I) juduak eta haien egoera sozio-ekonomikoa, politikoa eta erlijiozkoa; II) politikaren lerro nagusiak, mendebaldeko kristau-munduko nazioen eta ekialdeko islam-alorrekoen artekoa, eta III) bi munduen arteko merkataritza- eta artisau-guneak zein elkarrekin lotzen zituen edo lot zitzaketan merkataritza-bideak.

Hala azaltzen dizkigu bisitatzen zituen hiri edo puntu geografikoen ondoz ondoko distantziak, lehorretik baldin bazen, bai *legoak* bai *egunak* erabiliz; itsasoz edo ibaiez baldin bazen, *nabigazio-egunak*. Portuen abantailak neurtzen ditu, itsaslapurrez jositako itsasoko ibilbideak edo ingurune txar eta bidelapurak zireneko bide arriskutsuak.

Ibilbide hau komunitate hebrearren segida bat da, salbuespenezko kasu batzuetan izan ezik.

Ibilbidea

Tutera jaioterritik abiatu zen Benjamin. Zaragozatik aurrera egin eta Ebro ibaiaren ibilbidea jarraituz, Tortosaraino jaitsita, Tarragonatik barrena iritsi zen Mediterraneora; ondoren

Barcelona y Gerona para internarse en el Rosellón y Provenza. Embarca en Marsella rumbo a Génova, de allí a Pisa, Luca y Roma, bordea la costa hasta Salerno, cruza la península Itálica hasta el Adriático y embarca en Otranto hasta Corfú y Arta. Ya en territorio bizantino se llega a Constantinopla, visita las islas egeas y entra en Asia por Coricos. Bordeando las costas turco-sirias arriba a Tierra Santa —dominada por los Cruzados— visitando Naplus, la santa ciudad de Jerusalén y otros lugares de interés para un ilustrado rabino. Llega a Damasco y por el desierto sirio describe un arco pasando por Jama, Alepo, Racca y, en Mosul, conecta con el valle del río Tigris para descender hacia Bagdad. En esta ciudad debió residir largo tiempo al amparo de su opulenta comunidad hebrea y atraído por el señuelo de los pingües beneficios que podría obtener en tan importante centro mercantil y cultural. Bagdad sería el centro de sus viajes menores por los alrededores, quizás hasta Basora, en la Baja Mesopotamia.

Centros y rutas comerciales

Son los centros de comercio más importantes los puertos mediterráneos: Barcelona, Marsella, Amalfi, Egipto, Armiro, Constantinopla, en el ámbito cristiano europeo, Tiro y Asquelón en Palestina, Alejandría en el Egipto fatimita.

El esquema general de este periplo —aun excluyendo los pretendidos viajes a India, China, Arabia y centro de Europa— es del todo razonable para las posibilidades y ambiciones de un culto y observador comerciante itinerante del siglo XII, como es el caso de Benjamín de Tudela.

La geografía en el *Séfer-Masa'ot*

Algunos de los *mares* en que se subdivide tradicionalmente el Mediterráneo (*mar Último*) son el Egeo (*mar de España*), el Jónico (*mar del país de Grecia*), el de Mármara (insinuado tan sólo al describir Constantinopla) y el Negro (*mar de Rusia*), cuyas aguas surcara Benjamín de Tudela, quien asimismo cita el de la India y el legendario mar Helado de la China, aunque seguramente no los conociese más que por referencias. En Tierra Santa menciona los bíblicos de Tiberiades y de Sodoma, pequeños lagos (de agua dulce el primero y con grandes concentraciones salinas el segundo) conectados al sistema hidrográfico del río Jordán y considerados en el país como verdaderos *mares*. Los accidentes costeros que señala son los *brazos de mar* (golfos o ensenadas), pero también se fija, y mucho, en los puertos, construcciones artificiales que facilitan el comercio marítimo, destacando el de Tiro, con sus dos torres de seguridad y el de Alejandría, con su maravilloso faro y el largo espigón *de una milla de distancia dentro del mar*, al decir de nuestro viajero.

Las *islas* mediterráneas que enumera son: Sicilia, Corfú, las egeas de Mitilene (Lesbos), Chíos, Samos, Rodas, Creta y Chipre. En el mar de la India está la de Quish, gran centro comercial, y en latitudes casi ecuatoriales, la de Berig (Ceylán).

Bartzelonara eta Gironara jarraitu zuen, handik Rosello eta Proventzara sartzeko. Marseillan ontziratu zen Genoara joateko eta handik Pisa, Lucca eta Erromara; Salernoko kostaldetik, Italia penintsula zeharkatuta iritsi zen Adriatikoraino eta ontziratu egin zen berriro Otranton, Korfu eta Artaraino joateko. Bizantzioko lurretara iritsita, Konstantinoplara joan zen, Egeoko Irlak bisitatu eta Coricostik barrena sartu zen Asian. Turkia eta Siriako itsasertzak inguratuz Gurutzatuen mende zegoen Lur Santuan lehorreratu zen eta han bisitatu zituen Naplus, Jerusalemeko hiri santua eta beste zenbait leku, errabino ikasi batentzat interesgarriak. Damaskora iritsi eta basamortu siriarrean zehar arku bat deskribatzen du Jama, Alepo eta Raccatik igaroz, eta Mosul-en Tigris ibaia- ren ibarrari lotzen zaio Bagdad-erantz jaisteko. Luzez bizitua izango zen hiri horretan bere komunitate hebrear aberatsaren babesean eta halako merkataritza- eta kultura-gune garrantzizko batean lortu zitzakeen irabazi oparoen amuak erakarrita. Bagdad izango zen inguru haietatik, agian, Mesopotamia Behereko Basoraraino egiten zituen bidaia txikiagoen erdigunea.

Merkataritza-guneak eta -bideak

Mediterraneoko portuak ziren merkataritza-gunerik nagusienak: Bartzelona, Marseilla, Amalfi, Egipto, Armiro eta Konstantinopla kristau europarren eremuan; Tiro eta Askelon Palestinan, eta Alexandria, Egipto fatimiarrean.

Gutziz arrazoizkoa da ibilbide horren eskema orokorra —nahiz eta India, Txina, Arabia eta Europa erdira egin nahi zituen bidaiak bazter utzita ere— Benjamin Tuterakoak, XII. mendeko merkataritza ibiltari jantzi eta behatzaile batek, zituen aukera eta anbizioak ikusita.

Séfer-Masa'ot-eko geografía

Tradizionalki Mediterraneo itsasoa (*Azken itsasoa*) hainbat itsasotan zatiturik zegoen: Egeoa (*Espainiako itsasoa*), itsaso Jonikoa (*Grezia herriko itsasoa*), Marmarakoa (zeharbidez Konstantinopla deskribatzerakoan baizik aipatzen ez dena) eta Itsaso Beltza (*Errusiako itsasoa*). Ur horiek ildaskatu zituen Benjamin Tuterakoak, baina beste batzuk ere aipatzen ditu, hain zuzen ere, Indiakoa eta elezaharretako Txinako itsaso Izoztua, baina ziur asko ez zituen erreferentzietan baino ezagutzen.

Lurralde Santuan laku txikiak aipatzen ditu, besteak beste, Tiberiades eta Sodoma biblikoak (ur geza duena lehena eta gatz-kontzentrazio handiak dituen bigarrena): Jordan ibaia- ren sistema hidrografikoari lotuak eta herri hartan benetako itsasotzat hartzen zirenak.

Markatzen dituen gorabeherak kostako *itsasoaren adarrak* dira (golkoak eta badiak), baina portuak, itsasoko merkataritza errazten zuten eraikin artifizialak ere begiratzen zituen, asko gainera, batez ere, bi segurtasun-dorre zituen Tirokoa eta, gure bidaztiaren arabera, itsasoan *milia bat sartzen zen kai-mutur* luzea eta faro zoragarri bat zuen Alexandriakoa.

Izendatzen dituen Mediterraneo *irlak* hauek dira: Sizilia, Korfu, Egeoko Mitilene (Lesbos), Chios, Samos, Rodas, Kreta eta Zipre. Indiako itsasoan Quish, merkataritza-gune handia zuena, eta Berig (Zeilan) latitude ia ekuatorialtan.

Metrología: Distancias, monedas y cronología

Los viajes en la Edad Media eran lentos, poco seguros e incómodos: el medio tradicional de locomoción terrestre era la siempre sufrida mula (en el desierto, el insustituible camello) y por vía marítima o fluvial, el navío. Las velocidades, limitadas por las posibilidades físicas y técnicas del momento, eran harto reducidas, y a ello habría que añadir la rapacidad de piratas y bandidos, coyunturas geopolíticas variables, inclemencias del tiempo y el deficiente estado de los caminos, que obligaban a no pocos rodeos cuando no a la interrupción del viaje. En el mejor de los casos y en condiciones favorables, un viajero muy expedito podía cubrir por tierra unos 60 km diarios.

Metrologia: distantzia, monetak eta kronologia

Geldiak ziren Erdi Aroko bidaiak, segurtasun gutxikoak eta deserosoak: lurreko lokomozio-modu tradizionala mando sufrtua izaten zen beti (basamortuan, gamelu ordezkazina) eta itsasoko nahiz ibaiko ibilbideetan, itsasontziak. Abiadurak, une hartako ahalbide fisiko eta teknikoek mugaturikoak, oso murriztak ziren eta horien eransgarri: itsaslapurren eta bidelapurren erasoak, abagune geopolitiko aldakorrek, eguraldiaren gogortasuna eta bideen egoera kaskarra, zeharbideak egitera behartzen ez zutenean, bidaia bertan behera utzazten zutenak. Kasurik onenetan eta baldintzak aldekoak zirenetan, bidazti oso bizkor batek lurretik 60 km egin zitzakeen egunean.





Benjamin Tuterakoaren ibilbidearen hainbat argitalpenetako azalak.
Portadas de diferentes ediciones del itinerario de Benjamín de Tudela.

Ohiz kanpoko bidaia bat

Tuterako juduaren bidaia Mediterraneoan barrena. Benjamin Ben Yonah (XIII. mendearen bigarren erdia).

Gai honi berriro zabalago helduko badiogu ere, une honetan, Erdi Aroko bidaiarik garrantzizkoenetako baten lekukotzat hartzen den bidazti judu horren berri ematea dagokigu.

Bidaia horren alderdi itsasokoenari dagokionez, azpimarra dezagun Ebro ibairi jarraituz Tuteratik Tortosaraino jaitsi zela; Marseillara kostaz kosta iritsi eta han lehen aldiz ontziratu zen Genoaraino joateko; berriro ontziratu zen Napolitik Salernora iristeko; itsasontziz Otrantotik Greziara igaro zen; Egeo zeharkatu zuen Mytilene, Chios, Samos eta Rodas uharteetatik; handik Zipreko uhartera kontinentea iritsi bitartean. Kontinentean zehar bidai gorabeheratsu bat egin ostean iritsi zen Kairora eta Alexandriara. (Alexandriari buruz ematen dituen berrien artean dio kristau herrietako ontziak iristen direla hara, besteak beste, Gaskonia, Nafarroa eta Aragoikoak aipatuz). Egiptotik Siziliara itzuli zen itsasoz.

Ikusi, *Libro de viajes de Benjamín de Tudela*. Edición de José Ramón Magdalena Nom de Déu. Biblioteca Nueva Sefarad VIII. libk. Riopiedras Ediciones Bartzelona 1982. (Lehen Ameller Ediciones).

Un viaje extraordinario

Periplo mediterráneo del judío de Tudela. Benjamín b, Yonah. (2ª mitad del siglo XIII).

Con independencia de que volvamos a retomar el tema más ampliamente, corresponde dar noticia en este momento de este viajero judío considerado como uno de los testimonios más importantes de viajes medievales.

En lo que toca a su aspecto más marítimo, resaltaremos: su descenso desde Tudela a Tortosa siguiendo el Ebro; su recorrido costero hasta Marsella, donde embarca por primera vez hasta Génova; nuevo embarque de Nápoles a Salermo; desde Otranto pasa en barco a Grecia; recorre el Egeo por las islas de Mytilene, Chios, Samos, Rodas; pasa a la isla de Chipre y desde ella alcanza el continente.

Después de un complejo recorrido continental llega a El Cairo y Alejandría.

(Entre las noticias de Alejandría dice que hasta allá llegan naves de países cristianos citando entre otros Gascuña, Navarra y Aragón). Desde Egipto retorna por mar hasta Sicilia.

Cfr. Libro de viajes de Benjamín de Tudela. Edición de José Ramón Magdalena Nom de Déu. Biblioteca Nueva Sefarad Volumen VIII. Riopiedras Ediciones Barcelona 1982. (Antes Ameller Ediciones).

KONSTANTINOPLA / CONSTANTINOPLA

Desde allí hay tres días, por vía marítima, hasta Abidos, que se asienta sobre el brazo de mar; recorriendo un camino de cinco jornadas entre montañas... hasta (llegar) a la gran metrópoli Constantinopla, capital de todo el país de los griegos, llamados GRECIANOS. Allí está el trono del rey Manuel el EMPE-RADOR. Bajo su poder tiene doce príncipes, cada uno de los cuales posee palacio (propio) en Constantinopla; asimismo tienen fortalezas y territorios y dominan en todo el país. A su cabeza están: el rey HIPAR-KOS, el segundo es MEGAS DOMESTIKOS, el tercero DOMINOS, el cuarto es MEGAS DUKAS y el quinto EKONOMOS MEGALE. El resto de los títulos es por el estilo.

El perímetro de la ciudad de Constantinopla es de diez y ocho millas, la mitad sobre el mar y la (otra) mitad sobre el continente. Se asienta sobre dos brazos (de mar): uno que viene del mar de Rusia y el otro del mar de España. Vienen (aquí) todos los mercaderes de Babel y de todo el país de Shinar, de Persia y de Media, de todo el reino de Egipto, de la tierra de Canaán, del reino de Rusia, de Hungría, de Patzinakia, de Jazaria, del país de Lombardía y de España.

Es una bulliciosa ciudad; a ella vienen con mercadería desde todos los países marítimos y continentales. No hay como ella en ningún país, excepto Bagdad, la gran ciudad de los ismaelitas. Allí está la iglesia de Santa Sofía, así como el Papa de los griegos, ya que (éstos) no profesan la religión del Papa de Roma. Hay allí tantas iglesias como número de días tiene el año, y una incalculable cantidad de dinero que anualmente traen, como impuesto, de las dos islas, de las fortalezas y de las grandes capitales que hay allí. Riqueza tal no se encuentra en ninguna iglesia del mundo. En el interior de la iglesia hay columnas de oro y plata e incontables lámparas de plata y oro. Allí hay un lugar destinado a la diversión del rey adosado al muro del palacio, llamado HIPÓDROMO. Cada año el rey organiza allí una gran diversión en el día de la Natividad de Jesús. En dicho lugar se exhiben, ante el rey y la reina, todo género de seres humanos que hay en el mundo, con todo tipo de encantamiento o sin él; y traen leones, panteras, osos y zebras para que luchan entre sí; hacen lo mismo con las aves y no se ve espectáculo como ése en ningún país.

El rey Manuel construyó un gran palacio, para el trono de su reino, sobre la orilla del mar, a más de los que edificaron sus antecesores, y lo llamó Blachernes. Recubrió de oro y plata pura las columnas y los muros, pintando sobre ellos las guerras que él mismo realizó. Allí hay un trono de oro y piedra noble, hizo pender una corona áurea de una cadena de oro sobre el trono, estando situado su asiento precisamente bajo ella; en la corona hay incontables piedras preciosas, tantas que, por la noche, no es necesario poner allí lámparas, pues todos ven la luminaria que desprende la luz de las piedras preciosas. Y hay (tantos) edificios allí que no pueden ser enumerados.

De todo el país de Grecia traen cada año el impuesto, colmando fortalezas con tejidos de seda y púrpura, y de oro. No se ve en todo el país un edificio como ése, ni riqueza tal. Dícese que el impuesto de la capital asciende anualmente a veinte mil (piezas de) oro entre los alquileres de las tiendas y los zocos, así como el impuesto de los mercaderes marítimos y continentales.

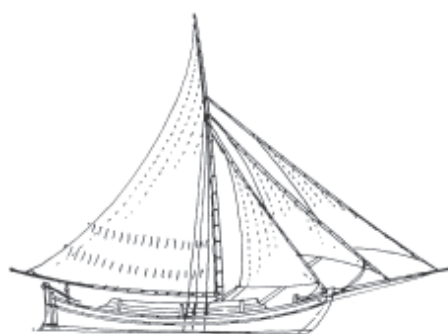
Los griegos del país son muy ricos en oro y piedras preciosas, visten trajes de seda, con encajes de oro tejidos y bordados en sus vestiduras; semejan príncipes (cuando) cabalgan sobre sus caballos.

El país es muy pródigo en toda clase de ropas, así como abundante en carne y vino. No se ha visto tal riqueza en ningún (otro) país. Allí son muy sabios en toda la literatura de los griegos. Cada cual come y bebe bajo su parra e higuera. Reclutan mercenarios de todos los pueblos gentiles llamados bárbaros, para guerrear con el sultán Maserid, rey de los turcomanos, llamados TURCOS, porque ellos carecen de espíritu combativo; se les considera, por tanto, afeminados que carecen de fuerza para resistir.

Y los judíos no están en la ciudad, junto a ellos, porque fueron deportados a la otra parte del brazo de mar. Estando rodeados por el brazo (del mar de Mármara), por un lado, no pueden salir a comerciar con los habitantes de la ciudad, sino a través del mar. Hay allí como unos dos mil judíos rabanitas y como unos quinientos caraitas por otra parte; entre éstos y los rabanitas media una barrera. Hay asimismo sabios, a cuya cabeza están: el maestro R. Abtalión, R. Obadia, R. Aarón Bejor Shuro, R. Jose Shir Niro y R. Eliaquim el administrador. Entre ellos hay artesanos sederos, muchos comerciantes y muchos potentados. Allí no está permitido a los judíos montar a caballo, excepto a R. Salomón el egipcio, que es médico del rey. Gracias a él encuentran los judíos gran alivio en su opresión, pues permanecen gravemente oprimidos. Grande es el odio que les tienen los curtidores de pieles, quienes vierten sus aguas pestilentes en las calles, frente a las puertas de sus casas y ensucian el recinto de los judíos. Por eso los griegos detestan a los judíos, ya sean buenos o malos, agravando su injusticia sobre ellos. Los judíos son, sin embargo, ricos y buenos, caritativos y cumplidores de los preceptos, soportando la iniquidad de su opresión resignadamente. El nombre del lugar que habitan los judíos es Pera.



Konstantinopla / Constantinopla.



Cektirmeturkiarra / Cektirme turco.



Itsasertzeko txalupa turkiarra / Barca costera turca.



Mahona turkiarra / Mahona turca.

ONTZI TURKIARRAK / NAVES TURCAS

KONSTANTINOPLA / CONSTANTINOPLA





© The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National & University Library

KAIRO / EL CAIRO

sus fiestas y la segunda cuando se sale (de madre) el río Nylos. Soán está circundada por una muralla y El Cairo no tiene muralla, pues el Nilo la rodea por el otro lado. Es una gran ciudad y en ella hay muchos zocos y albóndigas; asimismo hay muchos judíos ricos en ella. No cae lluvia, ni hielo ni nieve se ha visto en ella nunca. El país es muy caluroso. El Nilo sále(se de madre) una vez al año en el mes de Elul, cubriendo toda la tierra y regándola en una extensión de quince días; las aguas permanecen durante los meses de Elul y Tishri, regándola y saciándola. Para saber la medida de la subida del Nilo tienen una pilastra de mármol de ingeniosa factura que está sobre una isla, dentro del agua; tal pilastra está a doce codos sobre el nivel de las aguas y cuando sube el Nilo y la cubre saben que ya subió el Nilo y cubrió el país de Egipto en una extensión de quince jornadas. Si cubrió la mitad de la pilastra, no cubrirá sino medio país. Un hombre mide cada día la pilastra y pregona en Soán y en El Cairo, diciendo: «¡Alabad al Creador, pues el Nilo subió hoy tanto y tanto!». Cada día él mide y pregona. Si las aguas cubren toda la pilastra hay abundancia en todo Egipto y el Nilo sube poco a poco hasta que cubre el país en una extensión de quince jornadas. Quien posee un campo alquila obreros y excavan una gran zanja en su campo, viniendo los peces con la subida de las aguas y entran en las zanjas; cuando disminuyen las aguas se quedan los peces en las zanjas, los capturan los dueños de los campos y (los) comen y (los) venden a los comerciantes, quienes los llevan salados a todas partes. Esos peces son muy grasientos y grandes; con su aceite alumbran sus candelas en aquel país. Aunque alguien coma muchos pescados y beba aguas del Nilo no le causará daño jamás, pues las aguas son para ellos aguas medicinales. Pregúntanse las gentes por qué sube el Nilo y dicen los de Egipto que arriba, en el país de Al-Habàs, (que) es la tierra de Habila, cae mucha lluvia en tiempo de la subida del Nilo, y que debido a tal abundancia sube el Nilo y cubre la faz de la tierra. No siembran cuando el Nilo no sube, siendo el hambre atroz en su país. Siembran en (el mes de) Marjeshwán, tras haber vuelto el Nilo a su sitio. En (el mes de) Adar siegan las cebadas y en (el mes) de Nisán los trigos. En (el mes de) Nisán tienen cerezas, peras, calabacines y calabazas en abundancia; y habas, guisantes, almortas y toda clase de verduras como verdolagas, espárragos, leguminosas, lechugas, culantrillos, endivias, coles, puerros y cardos. El país está colmado de todo lo bueno. Las huertas y vergeles son regados por estanques de agua y por las aguas del Nilo. Pues cuando el Nilo viene de allá a El Cairo se divide en cuatro cabeceras.



BENJAMIN TUTERAKOAK IKUSI ETA BERE BIDAIA-LIBURUAN AIPATU ZITUEN LEKUAK
LUGARES QUE VIO BENJAMÍN DE TUDELA Y CITÓ EN SU LIBRO DE VIAJES



Nilo ibaiko ontziak / Embarcaciones en el Nilo



Kairo / El Cairo



© The Hebrew University of Jerusalem & The Jewish National & University Library

ALEXANDRIA / ALEJANDRÍA

Desde allí hay dos jornadas hasta Alejandría de Egipto, (que) es Amon de No. Pero cuando la fundara Alejandro (el) Macedonio la llamó según su nombre y la edificó muy fortificada y bella; las casas, los palacios y las murallas son de construcción muy bella. Fuera de la ciudad está la Academia de Aristóteles, maestro de Alejandro; hay allí un gran edificio y una columna de mármol entre midrasa y midrasa. Hay allí como unas veinte midrasas a las que allí iban (gentes) de todo el mundo para aprender allí la sabiduría de Aristóteles el filósofo.

La ciudad está construida hueca por debajo mediante puentes; la construyó con gran sabiduría. Sus calles son rectas; en su interior, en los canales que uno ve, los hay de una milla de distancia, de puerta a puerta: desde la puerta de Raid hasta la puerta del Mar. Allí construyó una vía sobre el puerto de Alejandría, de una milla de distancia dentro del mar. Hizo allí una gran torre llamada EL FARO, y en lengua árabe MINAR (sic) AL-ISKANDARIYYA. Allí, sobre lo alto de la torre, hay como un espejo de cristal. Todas las embarcaciones que van a ella para guerrear o causarle daño, sea del país de Grecia o del país de Occidente, lo veían desde una distancia de veinte jornadas —a través del espejo de cristal— y se prevenían de ellos. Hasta que un buen día, mucho tiempo después de la muerte de Alejandro, vino una embarcación del país de Grecia. El nombre del marinero (era) Theodoros, un hombre griego sabio en toda sabiduría. En aquellos días estaban los griegos sometidos bajo el yugo de Egipto y el hombre aquel —el marinero— trajo un magno presente para el rey de Egipto: plata, oro y vestidos de seda. Atracó ante el faro, pues tal era la costumbre de los comerciantes de fondear allí. Comía con él cada día el guardia de la torre del faro, así como sus servidores, hasta que se ganó su simpatía, entrando y saliendo allí todos los días. Un día le hizo un banquete y le dio de beber mucho vino, a él y a todos sus servidores, hasta que durmieron todos. Se levantó el marinero y sus servidores, rompieron el espejo por la noche y emprendieron su camino aquella noche. Desde aquel momento en adelante comenzaron a venir cristianos allí, con grandes naves y barcas, tomando la gran isla llamada CRETAS, y asimismo CYPRUS: hasta hoy día están bajo el yugo de los griegos, no pudiendo ya los hombres del rey de Egipto hacer frente a los griegos hasta hoy día. La torre del faro es una señal para los navegantes, pues todos los que vienen a Alejandría desde todos los lugares lo ven de día desde lejos, a una distancia de cien millas y por la noche, el guardián alumbraba una antorcha, viendo los marineros el fuego desde lejos, y van hacia él. Es país de comercio y tráfico para todos los pueblos y desde todo reino cristiano vienen allí: por una parte, desde el país de Venecia, Lombardía, Toscana, (A)polia, Melfi, Sicilia, Calabria, Rumania, Jazaria, Patzinakia, Hungría, Bulgaria, Racuvia, Croacia, Esclavonia, Rusia, Alemania, Sajonia, Dinamarca, Gurlabia, Irlanda, Trana, Frisia, Escocia, Inglaterra, Gales, Flandes, Roter, Normandía, Francia, Poitou, Anjou, Borgoña, Moriana, Provenza, Génova, Pisa, Gascuña, Aragón y Navarra. Por la parte del occidente de los ismaelitas: AL-ANDALUS, Algarve, África, Arabia; y por otra parte: India, Zevila, AL-HABAS, Lubia, AL-YAMAN, Shinar, AL-SAM y Grecia (a cuyos habitantes) llaman GREGOS, y AL-TURK. Allí traen mercaderías de India, de todo tipo de bálsamos, y los mercaderes cristianos las compran. La ciudad es bulliciosa por el comercio y cada nación tiene su propia alhóndiga. Allí, sobre la orilla del mar, hay un sepulcro de mármol y en él están grabadas toda clase de fieras y aves, y su imagen en su interior. Todo (está) en escritura de los tiempos antiguos: nadie conoce la escritura. Dicen que se supone que era un rey de los tiempos antiguos, anterior al diluvio. El sepulcro tiene quince palmos de largo y seis de ancho. Allí, en Alejandría, hay como unos tres mil judíos.



BENJAMIN TUTERAKOAK IKUSI ETA BERE BIDAIA-LIBURUAN AIPATU ZITUEN LEKUAK
LUGARES QUE VIO BENJAMÍN DE TUDELA Y CITÓ EN SU LIBRO DE VIAJES



Alexandria / Alejandría

Alexandriako faroa garai desberdinetako grabatuetan.
El faro de Alejandría en grabados de diferentes épocas.





Bartzelona / Barcelona



Falua espainiar txikia / *Falucho* español.



Tartana espainiarra / *Tartana* española.

Quechemarín frantsesa / *Quechemarín* francés.



MEDITERRANEOKO ITSASONTZIAK / NAVES MEDITERRÁNEAS



Marseilla / Marsella



Genoa / Génova



Tartana italiarra / *Tartana italiana.*



Pingue genoarra / *Pingue genovés.*



Navicello italiarra / *Navicello italiano.*



Rascona veneziana / *Rascona veneciana.*



Traváculo veneziana / *Traváculo veneciano*

MEDITERRANEOKO ITSASONTZIAK / NAVES MEDITERRÁNEAS



Corfu.

Chios.

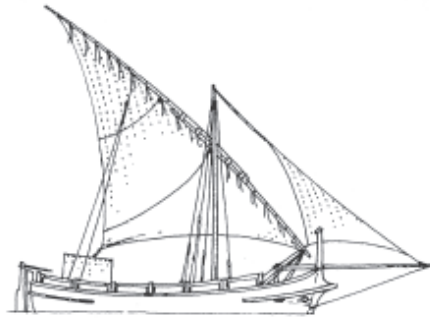




Acre.



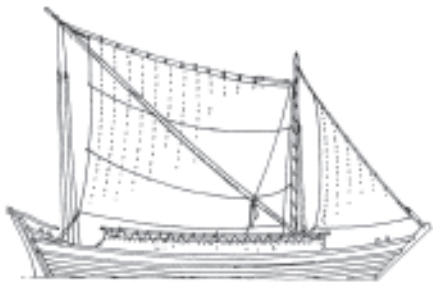
Rodas



Speronara maltarra / *Speronara* maltesa.



Itsasertzeko txalupa greziarra / *Barca* costera griega.



Skapho greziarra / *Skapho* griego.



Sacoleva greziarra / *Sacoleva* griego.

MEDITERRANEOKO ITSASONTZIAK / NAVES MEDITERRÁNEAS.



Rodas.

Parisko Liburutegi Nazionaleko eskuizkribu bateko miniatura.

Miniatura proveniente de un manuscrito de la Biblioteca Nacional de París.



Messina





Palermo



BENJAMIN TUTERAKOA, GURE MARCO POLOA.

BENJAMÍN DE TUDELA, NUESTRO MARCO POLO

Nicolo eta Mateo Polo anaiak
Veneziatik 1259an irten ziren.

Los hermanos Nicolo y Mateo Polo
salieron de Venecia en el año 1259.

Hitzaurrea

ITSASBIDE NAGUSIA. PILOTAKETA ETA AINGURAKETA
nola Frantzia, Britainia eta Ingalaterrako hala Alemania Garaia eskualdekoak.

Aipatu eskualdeetako portu, badia, ibai eta kanaletako arriskuak.

Almanaka oso erabilgarria itsasoko olatuak ildaskatzera abia daitezkeen itsas lagun guztientzat.

Olerongo Judizioak, itsas auziei buruzkoak (1).

Pierre Garcie, Ferrande zeritzonak prestatua.

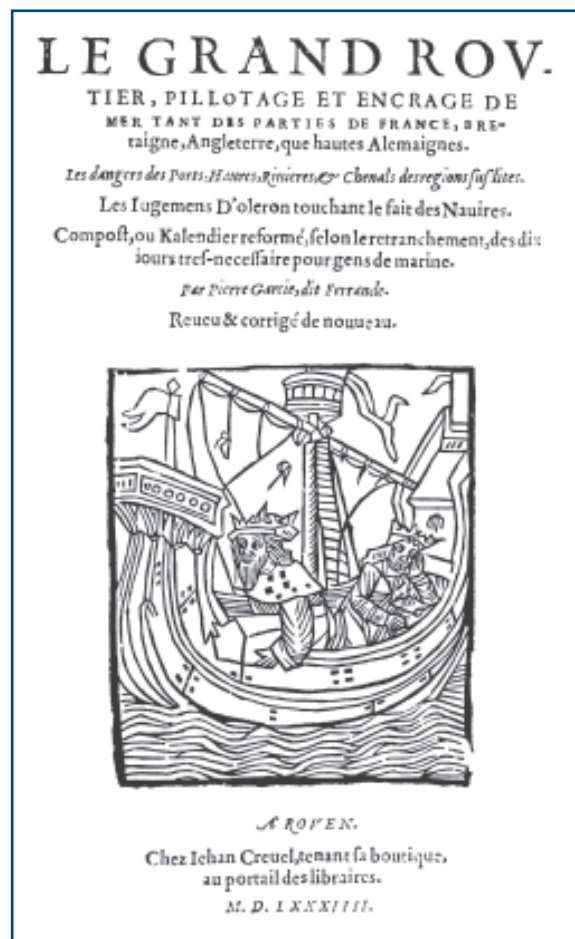
Berraztertua eta orraztua.

Rouenen.

Bere saltegia liburutegien atarian duen Jean Crevel Etxean.

1584

Variante de la portadilla
de la edición de Poitiers
de la casa editora:
El Pelicano publicado
por Ian de Mamef.
Almanaque o
calendario reformado,
según la supresión de
diez días (2), muy útil
para marineros.



Argitaletxearen
Poitiers-eko
argitalpenaren
aitzin-orriaren aldaerak
berregin ditugu.
Ian Mamef-ek
argitaraturiko
El pelicano-rena.
Almanaka edo egutegi
erreformatua, hamar
egun ezabatu
ondorengoa (2),
marinelentzat oso
erabilgarria.

Portadilla

EL GRAN DERROTERO MARINO. PILOTAJE Y ANCLAJE tanto de las regiones de
Francia, Bretaña, Inglaterra, como de las altas Alemanias.

Los peligros de los puertos, abras, ríos y canales de las regiones citadas.

Almanaque muy útil para todos los colegas que surcan las ondas marinas.

Los Juicios de Oléron sobre casos navales (1).

Preparado por Pierre Garcie, llamado Ferrande.

Revisada y corregida de nuevo.

En Rouen.

En la Casa Jean Crevel, que tiene su establecimiento en el pórtico de las librerías.

1584

ANTIGUOS PERFILES DE LA COSTA

LAPURDI, GIPUZKOA

PARTE DEL DERROTERO DE PIERRE GARCIE

D

Damos una versión en castellano, que no es más que una aproximación a este curioso testimonio que merecería traducción y lectura críticas.

Reproducimos también un antiguo mapa con rótulos en alemán y latín, que alcanza desde Arcachón a Santander, y que contiene perfiles de referencia del relieve montañoso de la costa.

El derrotero y el mapa son elementos que enriquecen, en este caso con carácter de geografía histórica, la representación de nuestro espacio marítimo.

Texto

... Saint Etienne d'Ars, junto a la cual está hacia la mar. Y de Saint Etienne ve al S-SE e irás a todo lo largo de la costa, punta tras punta, hasta la de Saint Denys d'Oléron.

La isla de Yeu y los pasos de Burdeos (3) tienen orientación noroeste-sureste, un cuarto de norte y sur, y hay entre ambos puntos 25 millas. (4)

Si no aciertas a encontrar los pasos irás bordeando Cordouane que es una gran torre que está en la otra orilla del río (5), pero hay grandes peligros apartándose de ella, entre ella y los pasos. E irás también por cerca de Ré y de Oléron que te ofrece la vigilancia del terrazgo de los canales si vas de noche, porque hay grandes peligros.

Belle Ile y Arcachon. Ve al sureste, sur un cuarto, y llegarás cerca de dos grandes bancos que están al norte de Arcachon.

A continuación de la bocana de Bayona. (6)

El higer (7) de Fuenterrabía y la bocana (8) de Bayona tienen orientación nordeste-suroeste, con pequeña desviación de norte y sur.

Desde Fuenterrabía que está tras el higer a Saint Jean de Luz hay dos leguas y entre ambas hay un paso de escollos (9). Debes tener muy en cuenta que cuando la mar rompe en su superficie no trates de buscar su bocana, porque no se desvía nada pero si el mar no rompe en esas rocas ve tranquilo.

KOSTALDEAREN ANTZINAKO PROFILAK

LAPURDI, GIPUZKOA

PIERRE GARCIEREN ITSASBIDEEN ZATI BAT DA

E

Euskarazko itzulpena emango dugu, testigantza bitxi horretara iristeko hurbiltze bat baino ez den itzulpena ez ezik, irakurketa kritiko bat mereziko lukeena.

Antzinako mapa bat ere berregingo dugu, Arcachondik hasi eta Santander bitartekoa. Kostaldearen erliebe menditsua- ren erreferentziak profila dituzte, eta errotuluak alemanez nahiz latinez.

Itsasbideak eta mapak, gure itsas eremuaren irudia aberasten duten bi osagai dira, eta kasu honetan, geografía historikoari dagokion irudia aberasten dute.

Idatzia

... Saint-Etienne d'Ars, haren ondoan dago itsaso alderantz. Eta Saint-Etienne-etik zoaz H-HMra eta kostaz kostara eta muturretik muturrera Olerongo Saint Denys-eraino joango zara.

Yeu uharteko eta Bordeleko igarobideak (3) ipar-mendebalde eta hego-mendebaldeko orientazioa dute, ipar eta hego laurdena, eta bi puntuen artean 25 milia daude. (4)

Igarobideak aurkitzen ez baduzu asmatzen, Cordouane, ibaiaren beste ertzean dagoen dorre handia inguratuz joango zara (5), baina arrisku handiak daude hortik aldentzen bazara, horren eta igarobideen artean. Ré eta Oleronetik gertu ere joango zara, eta gaez joanez gero, kanaletako sorroek gordeko zaituzte, arrisku handiak baitaude.

Belle Ile eta Arcachon. Zoan hego-ekialdera, laurden bat hegora, eta Arcachon hegoan dauden bi banku handiren ondora iritsiko zara.

Baionako bokalearen segidan. (6)

Hondarribiko higerrek (7) eta Baionako bokaleak (bocana) (8) IE-HE norabidean daude, ipar eta hego desbideratze txikiekin.

Higerren ostean dagoen Hondarribitik Donibane Lohitzunera bi legoa daude eta bien artean bada haitzarteko igarobide bat (9). Erne ibili behar duzu haren kontra itsasoa leherztean ez duzula saiatu behar bokalea bilatzen, ez baita baltete desbideratzen; baina itsasoa ez bada haitz horietan lehertzen, zoaz lasai.

El primer saliente de tierra que verás al noreste de Saint Jean de Luz es una punta de tierra oscura. Y encima hay una iglesia y una imagen (10). Este lugar es Biarritz y cuando no veas ni tierra ni rocas que destaquen de Biarritz en adelante ya no habrá más que arenales que parecerán todos iguales y llegarás hasta el golfo que está, después de la bocana, inclinado hacia el este-sureste y aquí verás grandes arenales, elevados, anaranjados por encima.

Y verás en esta travesía una gran torre alta que parecerá un campanario, ve hacia el norte de todos estos grandes arenales anaranjados, mientras que la citada torre te queda al sur y estarás frente a la bocana viendo un gran arenal blanco que está al norte de la entrada y que tiene elevaciones muy perfiladas, pues al norte de este arenal no verás más que otro gran arenal como el que había al sur, aunque no tan anaranjado.

Y sí verás al sur de la bocana un bosque de matorrales que está cerca del mar, más cerca que cualquiera de los otros, y cerca de la bocana. Y encontrarás cerca de tierra, junto al cobijo de Canón, veinte y veinticuatro brazas y no hay ningún abrigo a no ser que soplen vientos de tierra. Y sí hay un preciso lugar donde hay entre 80 y 60 brazas.

Y sabe que cualquier navío que por descuido enbarranque en la costa si lo hace en remolinos todo será muerte y perdición y los cuerpos de la gente acaban siempre en aquesta costa sin desvío posible si Dios no lo remedia.

De Boucau a San Sebastián hay 10 millas.

Si quieres recalar en higuier tendrás resguardo del noroeste, del oeste, del suroeste, y del sur; y el viento del norte, del noroeste te llegará por encima del promontorio, y habrá buen fondo de arena y fondearás con tu ancla a 8 brazas.

Acerca del Higuier

El Higuier es un cabo y a los que están junto a él les parece que es largo al nivel del mar, separada de él hay una pequeña isla, cerca del cabo, que parece un farallón, y pasado el Higuier la siguiente punta es rojiza.

Sabe que detrás de Higuier toda la tierra es lisa y llana y no verás más tierra alta que una montaña en el interior.

Está escarpada por el este y por encima de ella verás otra montaña puntiaguda tal como ésta (del dibujo).

Y la segunda punta de tierra sobrepasado Higuier es clara y en su travesía hay un roquedal hacia fuera (en el mar) y tras este saliente blanco está Saint Jean de Luz que tiene abra con barra.

De Saint Jean de Luz a Fuenterrabía hay dos millas.

De Fuenterrabía a San Sebastián hay cuatro millas.

Debes saber que verás sobre Fuenterrabía una montaña alta que tiene encima cuatro salientes como cuatro cuernos y cuyo nombre es La Luna.(11)

Si quieres ir al pasaje (12) que tiene abra franca, la mejor referencia que hay en las cercanías de Higuier es este monte orgulloso (13) que es una gran montaña sobre la cual hay una torre bastante alta, está entre la bahía de San Sebastián y este pasaje, y el abra de San Sebastián está cobijado por ella.

Donibane Lohitzunen ipar-ekialdera ikusiko duzun lehen irtengunea, lur beltzeko mutur bat da. Gainean eliza eta irudi bat ditu (10). Miarritze da toki hori, eta Miarrizetik aurrera nabarmentzen den ez lurrik ez haitzik ikusten ez duzunean, ez da egongo handik aurrera hondartza besterik, denak berdinak diruditenak, eta bokalearen ondoren eki-hegoaldera makurturik dagoen golkoraino iritsiko zara, eta han ikusiko dituzu hondartza handiak, goratuak eta laranjatuak gainetik.

Eta zeharbide horretan kanpandorra dirudien dorre garai bat ikusiko duzu, hondartza laranjatu guzti horietatik iparraldera zoazen bitartean, hegoaldera geratuko zaizu aipatu dorrea, eta bokalearen aurrean egongo zara sarreraren iparrera eta tontor nabarmenak dituen hondartza zuri handi bati begira; bada, hondartza horren iparlean, ez duzu ikusiko hegoan zegoen beste hondartza handi bat besterik, nahiz eta hain laranjatua ez izan.

Eta ikusiko duzu, bai, bokaletik hegora, itsasotik hurbil dagoen sastrakadi bat, beste guztiak baino gertuago eta bokaletik hurbil. Lurretik gertu, Canon babeslekuaren ondoan, hogeita eta hogeita lau brazatara eta ez dago inolako babesik, non eta lurreko haizeek ez duten astintzen, baina bada leku zehatz bat laurogei eta hirurogei brazatara.

Eta jakizu deskuiduz edozein ontzik kostan hondoa jotzen badu, eta gainera, zurrunbiloan jotzen, dena heriotza eta galera izango da, eta inorako norabiderik gabe kosta hartan geldituko dira jendearen gorpuak, Jainkoak ez badu erremediatzen.

Boucautik Donostiara 10 milia daude.

Higerren lehorreratu nahi izanez gero, babesturik egongo zara ipar-ekialdetik, mendebaldetik, hego-ekialdetik eta hegoaldeko; eta iparreko nahiz ipar-ekialdeko haizea tontorraren gainetik iritsiko zaizu eta hondar-hondo ona egongo da eta 8 brazatara botako duzu zure aingura.

Higerri dagokionez

Lurmutur bat da Higer eta, haren ondoan daudenei, itsas mailatik luzea dela iruditzen zaie, uharte txiki bat dago haren gertu, eta Higer igarota hurrengo muturra gorritz da.

Jakizu, Higerren atzean lurra guztiz laua eta zapala da eta ez duzu lur garairik ikusiko, barnealdean mendi bat besterik.

Ekialdetik aldapan ebakia dago eta haren gainean mutur zorrotzeko beste bat ikusiko duzu, (marrazkiko) hau bezalakoa.

Higer igaroz gero, bigarren lur-muturra argia da eta zeharbidean bada harkaizti bat kanpoaldera (itsasoan) eta irtengune argi horren atzean dago Donibane Lohitzune, badia barradun bat duena.

Donibane Lohitzunetik bi milia daude Hondarribira.

Hondarribitik lau milia, berriz, Donostiara.

Jakin ezazu Hondarribian gainean lau adarren antzeko lau irtengune dituen mendi handi bat ikusiko duzula, La Lune izenekoa. (11)

Badia librea duen pasajera (12) joan nahi baduzu, Higer inguru horretan erreferentzia onena mendi hantuste (13), gainean dorre handi samar bat duen mendi handi hori da; Donostiako badiaren eta pasaje horren artean dago, eta berak babesten du Donostiako badia.

Routier & pillotage/

Saint Estienne vers bout a bout/ celle qui est deuers la mer. Et de saint Estienne Va au su/ouest/ si tu iras tout le long de terre de poincte a poincte/ iusques a la poincte de saint Denys Dolopron.

Et si dieux & les asnes de Boisbeaults gisent noioest/ & suest/ quart de noioest/ quart de su/ & ya de lung a l'autre

Dingt cinq lieues.

Et si tu fault a trouuer les asnes iras entour Lozanne q est Vne grant tour qui est de l'autre coste de la riuere mais il ya de grans dangiers au dehors delle entre elle & les asnes. Et aussi tu iras pres de Re/ & Dolopron/ & te donne garde de la terrage des asnes si tu vas de nuict/ car il ya grans dangiers. Wellist & Archasson / Va au suest/ quart de su / & iras pres de deuy banc qui sont au noit/ Barchasson.

Desuy du boucault de Bayonne.

Et syer de Fonterrabye & le boucault de Bayone gisent noioest & syroest/ & prens du noit/ & du su/ Dng petit.

De Fonterrabye/ qui est dedans le fier a saint Jehan de luy ya deuy lieues & si ya Dng rochier entre deuy. Et sache bien que quāt la mer rompra de deuy cōbles du plain de la mer ne va pas querir le boucault garde toy bien car il ny vault rien si le rochier ne rōpt point/ Va seurement.

La premiere poincte de terre que tu verras en noioest/ de saint Jehan de luy qui est Vne poincte de terre noire. Et dessus ya Vne eglise & Dng vil lage/ cest l a poincte de Berry/ & si ne verras poinct de terre ny de roc auz falloise de Berry en amont/ & ne seront que sables / lesquels se monstrent ront tous esgaults & bas iusques au gouffre, qui est en amōt du boucault deuers suest/ & la tu verras de grans puy de sable & hault & seront ront dessus. Et verras celluy trauers Vne grand tour haulte qui se monst. era comme Dng clochier/ Va au noit/ de tons ces grā puy de sable ront tant que appoye la tour dessus/ dicte au su/ suest/ de toy / & tu seras deuant le boucault / & a lors tu verras Dng grand puy de sable blanc qui est deuers le noit/ de l'entree qui est roite & tout decoupe / car en noit de celluy puy tu ne verras de si grant puy come il ya en su/ ne si ront.

Et si verras en su/ du boucault Vne b.osse de boys qui est pres de la mer/ plus pres que toutes les autres & est pres du boucault.

Et si trouueras pres de terre soit a l'ont a Dng r.ost. de Cannon/ & Dng r.ost. Dng & quatre b.asses & ny a nul per os ne nul abyle / si ce n'est quant le vent vient de dessus la terre. Et ya tel lieu ou il ya quatre Dngz b.asses & soixante b.asses.

de la Mer.

Et sache que tout nauire qui abandonne & frappe a la coste & il frappe en gouffre tout est perdu & moy. Et les corps des grs se sont toujours en icelle coste & non ailleurs de tourment si Dieu ne leur fait grace.

De Boucault a saint Sebastian y a

Dii. lieues

Et si tu veulx poujer ou fier tu auras bon abris de noioest de oest de syroest & de su/ & le vent de noit de noioest te viendra de dessus la poincte & y aura beau font de sable/ & metz toy ancre a huit b.asses.

Du fier.

Le fier est Dng cap/ & a ceulx qui sont au bas de luy il se monstre es sire long a bas a la mer / dehors de luy y a Dng petit isle pres du cap qui se monstre comme Dng faraillo/ & en amont du fier la prochaine poincte est terre rouge.



Et sache que en amont du fier toute la terre est egalle & plante/ & ne voy pas plus de haulte terre que Vne montaigne qui est en terre. Laquelle est roite deuers les / en l'haut delle voyras Vne autre montaigne pointue dessus & non plus comme ceste montaigne.

Y cuando te acerques verás un gran bancal de arena que está cerca del abra, remontando este pasaje no hay más que una montaña entre otras dos que tiene por nombre la batalladora.

Tendrás resguardo con cualquier tiempo y podrás entrar con cualquier marea pero hay una roca a la entrada que te hace demorar hacia el oeste pero ve menos con vientos del oeste o suroeste, sur un cuarto, no entrarás si no hay calma porque hay una gran resaca. Delante del monte Urgull hay una montaña de cima puntiaguda, baja, un poco gibosa y muy alargada como verás por esta figura.

La isla de Guetaria (14) está cuatro millas después de San Sebastián. Y cuando se está junto a ella aparece tal como arriba.

Si quieres recalar en Guetaria recalá al sur-sureste de la isla y cerca de ella. Estarás a resguardo del norte-noroeste y del oeste y te llegará (viento) del oeste-suroeste de entre la isla y tierra; y suroeste de entre la isla y tierra; y suroeste de sobre la tierra y sur-suroeste también; habrá doce brazas de profundidad y buen acomodo.

Debes saber que en la travesía de Zumaya hay una montaña llamada Itziar y hacia el este es abrupta y vertical.

Y sabe que entre Deba y Zumaya la costa es clara. De Guetaria a Zumaya hay una milla.

Hurbiltzean badiatik gertu dagoen hondar-pila handi bat ikusiko duzu, pasaje horretatik gora joanez, ez dago mendi bat besterik biren artean, *borrokari* izenekoa.

Edozein denborale dela ere babeslekua izango duzu eta edonolako marea delarik ere sar zintezke, baina sarreran bada mendebaldera atzerazten zaituen haitz bat, baina ez hainbeste joan mendebala edo hego-mendebala denean, laurden bat hegoa, ez zara sartuko bare ez badago, erresaka handia baitago. Urgull mendiaren aurrean bada tontor zorrotzeko mendia, baxua, konkor samarra eta oso luzea, irudian ikusiko duzun bezala.

Getariko uhartea (14) Donostiatik lau miliatara dago. Eta haren ondora gerturatuta, goitik bezala agertzen da.

Getarian lehorreratu nahi baduzu, uhartearen hego-hego-mendebaldean eta bere ondoan lehorra zaitez. Ipar-ipar-ekialdetik eta mendebaletik babestuko zaitu eta uhartearen eta lurraren arteko mendebalde hego-mendebaldetik etorriko zaizu (haizea), eta uhartearen eta lurraren arteko hego-mendebaldetik; eta baita hego-hego-mendebaldetik ere; hamabi braza egongo dira sakonean eta eroso da. Jakin ezazu Zumaiako zeharbidean dagoela Itziar izeneko mendi bat, malkartsua eta pikoa, ekialdera.

Eta jakizu Deba eta Zumaia artean kostaldea argia dela. Milia bat dago Getariatik Zumaia a.

NOTAS

- (1) *Los Juicios o Rôles de Oléon* era una recopilación de derecho marino que se convirtió en la ley común de usos del Atlántico tal como el Libro del Consulado del Mar lo era del Mediterraneo.
- (2) Se trata del calendario con la reforma gregoriana efectuada en 1582. Para adecuar el calendario al movimiento del Sol se suprimieron 10 días de modo que al 4 de Octubre, jueves siguió el 15 de Octubre, viernes de ese año. En Francia se realizó en el mes de Diciembre pasando del día 9 al 20.
- (3) Los canales naturales del cauce en la desembocadura del Garona.
- (4) Lieue. Medida antigua de aproximadamente 4 kilómetros.
- (5) En aquella época unido a tierra. Hoy Cordonanne es apenas un islote con un faro construido sobre la antigua torre.
- (6) *Boucuult de Buyonne*. En los mapas y cartas es lo mismo que, *embouchure de l'Adour*. Hay un núcleo de población, llamado *Bocau*.
- (7) (8) Aparece como nombre común y propio.
- (9) Les Briquets y la bocana entre ellos y Punta Santa Ana.
- (10) Un hito característico.
- (11) La descripción y el perfil del dibujo se refieren sin duda, a lo que hoy conocemos con el nombre de Peñas de Aya, Aiako Arria, o le Trois couronne. Por otra parte el nombre de *la lune* se parece al del cercano monte *La Rhune*.
- (12) Pasaia.
- (13) Urgull. También el derrotero actual lo llama: Monte Urgull u Orgullo.
- (14) Entonces con carácter de Isla.

OHARRAK

- (1) *Rôles de Oléron* edo *Epaiaik* itsasoko eskubideen bilduma bat zen eta ohituren lege bateratua bilakatu zen Atlantikorako, Itsasoko Kontsulatuaren Liburua Mediterraneorako zen bezalaxe.
- (2) Erreforma gregoriotarraren egutegia da, 1582an egina. eguzkiaren mugimenduari egokitzeko 10 egun kendu zitzaizkion egutegiari, beraz, urte horretako urriaren 4ko ostegunari urriaren 15eko ostiralak jarraitu zion. Frantzia abenduan egin zen kenketa, 9tik 20ra igaroz.
- (3) Ibai-ibilguko kanal naturalak Garonaren bokalean.
- (4) Lieue. Antzinako neurri zaharra, 4 kilometro ingurukoa.
- (5) Garai hartan lurrari lotuta zegoen. Gaur egun irlatxo bat baino ez da Cordonanne, antzinako dorrearen gainean eraikitako faroarekin.
- (6) *Boucuult de Buyonne*. Mapetan eta eskutizetan *embouchure de l'Adour* bera da. Bada *Bocau* izeneko herrigune bat.
- (7) (8) Izen arrunt eta izen berezi gisa azaltzen da.
- (9) Les Briquets eta bokalea (bocana), haien eta Punta Santa Anaren artean.
- (10) Mugarri bereizgarria.
- (11) Marrazkiaren deskribapena eta profila gaur egun Aiako Harria edo Les Trois Couronne izenez ezagutzen dugunarena da, zalantzarik gabe. Bestalde, *la lune* izenak gertu dagoen Larrun (La Rhune) mendiaren antza du.
- (12) Pasaia.
- (13) Urgull. Gaur egungo itsasbideak ere horrela deitzen dio: Urgull Mendi edo Orgullo.
- (14) Garai hartan irla zen.





CITAS GRÁFICAS. CRÉDITOS Y AGRADECIMIENTO

Los **textos** de este tomo reproducen parcialmente artículos de la colección de nuestro fondo editorial:

«ITSASOA. El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia»

La adecuación de los textos es de responsabilidad de la redacción.

Las **ilustraciones** proceden igualmente de la citada obra, excepto aquellas cuya procedencia se cita expresamente. Hay ilustraciones de las que no se ha podido establecer su procedencia.

CIVITATES ORBIS TERRARUM, 182, 183b, 185e, 187a, 188a, 189, 190, 191, 192, 193, 194a, 195, 196, 196b.

EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA. Edit.: Silex, 53a.

HISTOIRE DE LA MARINE. Edit. par L'illustration, 8, 9, 14, 15, 22, 23, 25b, 27d, 26a, 27a-b-c, 28, 35a, 54a, 94, 99a, 114.

HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN. Javier de Juan y Peñalosa Santiago Fernández-Giménez. Ediciones Urbión, 15a-c-e, 25a, 26b-c, 33a, 98a.

HISTORIA UNIVERSAL DE LAS EXPLORACIONES II - III. Edit. Espasa-Calpe, 20, 21, 26e, 34a.

LOS INTRÉPIDOS AVENTURA Y TRIUNFO DE LOS GRANDES EXPLORADORES. Selecciones del Reader's Digest, 97a, 113.

AIPAMEN GRAFIKOAK. KREDITUAK ETA ESKERRAK

Liburuki honetako **testuak** gure argitalpen-fondoko honako bildumetako artíkulu-zatiez berrantolatu dira:

«ITSASOA. El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia»

Testuen egokitzapena erredakzioaren erantzukizuna da.

Irudiak ere aipatzen dugun lanetik hartuak dira, jatorria bereziki aipatzen dugun irudi hauek izan ezik.

Ilustrazio batzuen jatorria zein den ez dugu lortzerik izan.

EN BUSCA DE LA INDIAS. Autor: Björn Landström. Editorial: Juventud, 16a, 86b, 98b, 197b.

LOS INTRÉPIDOS Aventura y triunfo de los grandes exploradores. Selecciones del Reader's Digest, 17b.

LA SAGA DE LOS VIKINGOS. Pöртner .Editorial: Juventud, 97b.

EL BUQUE. Björn Landström. Editorial Juventud, 15b-d, 26d, 33b, 35b, 36, 52a-b, 87, 181b-c-d, 190b-c-d-e, 194b-c-d-e

PABLO TILLAC. Claude Dendaleche. Edit. Elkarlanean, 84, 86a

Liburu hau 2010eko martxoaren 20an,
udaberrian argitaratu zen.

La edición de este libro concluyó
el 20 de marzo, primavera de 2010.

