

EUSKAL HERRIA ENBLEMATIKOA

EUSKAL HERRIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA



ITSASOKO HISTORIA
EUSKAL ONTZI ARKITEKTURA

HISTORIA MARÍTIMA
ARQUITECTURA NAVAL VASCA

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

ARGITALPENAREN ZUZENDARITZA / DIRECCIÓN EDITORIAL
Enrique Ayerbe Etxebarria

EGILEAK / AUTORES

Miguel Laburu
Juan Azkarraga Ibazeta
Aingeru Astui Zarraga
José Manuel Susteta

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
BAKUN, S.L. Arroa Behea

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: 978-84-96288-85-0

Lege gordailua / Dep. Legal: BI-875-2010

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

ARKITEKTURA NAVAL VASCA
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKAL ONTZI ARKITEKTURA
ITSASOKO HISTORIA

ÍNDICE - AURKIBIDEA

ARQUITECTURA NAVAL VASCA

EUSKAL ONTZI ARKITEKTURA

HITOS HISTÓRICOS DE LA ARQUITECTURA NAVAL

EL CONTEXTO ECONÓMICO Y SOCIAL. SIGLOS XIII-XIV

por Miguel Laburu

ALBORES DE LANAVEGACIÓN VASCA.....	11
Transporte del aceite de ballena	11
Naves de comercio y defensa	12
ASENTAMIENTOS COSTEROS Y DESARROLLO NAVAL	14
El Fuero de San Sebastián y otras villas costeras	14
Mercancías y rutas	15
Las exportaciones de Navarra	15
Naves para menesteres no comerciales	15
Lenta evolución de las naves	16
INSTITUCIONES MARÍTIMAS	17
La Hermandad de las Marismas de Castilla	17
Las cofradías de mareantes	17
Relaciones exteriores	18
El comercio marítimo	18
La Liga Hanseática	19
Conflictos de la Hermandad con Inglaterra	19
La construcción naval vasca	22

NAVES DEL SIGLO XIII

por Miguel Laburu

LAS FUENTES DE INFORMACIÓN	25
Modelos conjeturales	25
Fuentes documentales	25
Notas	27
TRADICIÓN NAVAL VIKINGA	28
La tradición vikingo-normanda en la construcción naval vasca.....	28
Las naves vikingas	29
Naves vascas y naves atlánticas en los sellos de los concejos	39
Interpretación de las imágenes.....	39
La nave del sello de San Sebastián	42

ONTZI ARKITEKTURAREN HISTORIAKO MUGARRIAK

TESTUINGURU EKONOMIKO ETA SOZIALA XIII. ETA XIV. MENDEETAN

Miguel Laburu

EUSKAL NABIGAZIOAREN HASIERA.....	11
Balea-olioaren garraioa	11
Merkataritzarako eta defentsarako ontziak	12
KOSTALDEKO KOKAGUNEAK ETA ONTZIGINTZAREN GARAPENA. ..	14
Donostiaren eta kostaldeko beste herri batzuen forua ..	14
Salgaiak eta ibilbideak	15
Nafarroako esportazioak	15
Jarduera ez komertzialetarako ontziak	15
Ontzien bilakaera geldia.....	16
ITSAS ERAKUNDEAK	17
Gaztelako Padurako Ermandadea	17
Nabigatzaileen kofradiak.....	17
Kanpo harremanak	18
Itsas merkataritza	18
Hansako Liga	19
Ermandadea Ingalaterrarekin gatazkan	19
Euskal ontzigintza	22

XIII. MENDEKO ONTZIAK

Miguel Laburu

INFORMAZIO-ITURRIAK	25
Ustezko ereduak	25
Dokumentuzko iturriak	25
Oharrak	27
BIKINGOEN ITSAS TRADIZIOA.....	28
Bikingo-normandiarren tradizioa euskal ontzigintzan.....	28
Bikingoen ontziak	29
Euskal ontziak eta Atlantikoko ontziak kontzejuetako zigiluetan	39
Irudien interpretazioa.....	39
Donostiako zigiluko ontzia	42

LA CAZA DE LA BALLENA EN EL GOLFO DE BIZKAIA

por Miguel Laburu

LABALLENAUN RECURSO IMPORTANTE	53
La caza y la industria ballenera	53
Representaciones de botes balleneros	56
El bote ballenero de Bermeo de 1297	57

NAVES DEL SIGLO XIV

por Miguel Laburu

LAS COCAS	67
Las coca hanseática	67
La coca vasca	70
La coca de Vitoria	73
La coca de Bayona	76

NAVES DEL SIGLO XV

por Miguel Laburu

NAVES Y ACTIVIDAD NAVAL	87
Versatilidad de usos e intereses	87
Naves y marinos vascos en empresas castellanas ..	89
TIPOS DE NAVE	92
La carabela	92
La carraca (mejor que nao)	93
Carracas europeas o naos gruesas	93
De la carraca a la nao y al galeón	93
La carraca de Zumaia	94

NAVES DEL SIGLO XVI

por Miguel Laburu

NAVES Y ACTIVIDAD NAVAL	101
Guerras, comercio, ballenas, bacalao	101
Embargos y requisas de naves	103
El problema del arqueo de las naves	106
LAS NAOS VASCAS	110
Arquitectura naval y funciones	111
Las reconstituciones conjeturales	115
Naos o galeones	116
CARABELAS, CARRACAS, NAOS Y GALEONES	119
La carabela	121
La carraca	122
La nao	123
El galeón	124
ELDECLIVE DE LA CONSTRUCCIÓN NAVALVASCA	127
¿Qué suponía la construcción naval?	127
Noticias de marinos y pescadores y actividad económica	127
Declive de la construcción naval	128
La cuestión ballenera	131

BALEAREN EHIZA BIZKAIKO GOLKOAN

Miguel Laburu

BALEA, GARRANTZIZKO BALIABIDEA	53
Balea-harrapaketa eta -industria	53
Baleontzien irudiak	56
Bermeoko 1297ko baleontzia	57

XIV. MENDEKO ONTZIAK

Miguel Laburu

KOKAK	67
Hansako koka	67
Euskal koka	70
Gasteizko koka	73
Baionako koka	76

XV. MENDEKO ONTZIAK

Miguel Laburu

ITSASONTZIAK ETA ITSAS JARDUERAK	87
Hainbat erabilera eta interes	87
Euskal ontziak eta marinela gaztelako ekintzetan ..	89
ONTZI MOTAK	92
Karabela	92
Karraka (hobe itsasontzi baino)	93
Europako karrakak edo itsasontzi sendoak	93
Karrakatik itsasontzira eta galeoira	93
Zumaiko karraka	94

XVI. MENDEKO ONTZIAK

Miguel Laburu

ITSASONTZIAK ETA ITSAS JARDUERAK	101
Gerrak, merkataritza, baleak, bakailaoa	101
Ontzien embargoak eta konfiskatzeak	103
Ontzien edukiera arazo	106
EUSKAL ITSASONTZIAK	110
Ontzi-arkitektura eta funtzioak	111
Usteetan oinarritutako berreraikitzeak	115
Naoak edo galeoiak	116
KARABELAK, KARRAKAK, ITSASONTZIAK ETA GALEOIAK	119
Karabela	121
Karraka	122
Itsasontzia	123
Galeoia	124
EUSKAL ONTZIGINTZAREN GAINBEHERA	127
Zer garrantzi zuen ontzigintzak?	127
Marinel eta arrantzaleen albisteak eta ekonomia-jarduera	127
Ontzigintzaren gainbehera	128
Balea-arrantzaren afera	131

ESTUDIO SOBRE UN NAVÍO DEL S. XVIII DE LA REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS

por Juan Azkarraga Ibazeta

INTRODUCCIÓN	145
El hallazgo de unos planos	145
Historia del navío	146
La cuestión del nombre	146
Características del buque	147
La cuestión de las portas	147
El castillo de proa	148

EMBARCACIONES EN ARTE POPULAR, VOTIVAS Y DE OTRO CARÁCTER

por Aingeru Astui Zarraga

INTRODUCCIÓN	155
ARTE POPULAR MARINERO: REPRESENTACIÓN DE EMBARCACIONES	155
«IN DEO ULTIMASPES»	156
Promesas y votos	157
Exvotos	157

EXVOTOS MARINEROS EN BIZKAIA

por Aingeru Astui Zarraga

DESCRIPCIÓN DE ALGUNAS REPRESENTACIONES DE EMBARCACIONES	159
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA	159

EXVOTOS MARINEROS EN GIPUZKOA

por José Manuel Susteta

INTRODUCCIÓN	175
INVENTARIO DE EXVOTOS MARINEROS EN GIPUZKOA	176
Ermita de San Marcial. Irun	176
Santuario de Ntra. Sra. de Guadalupe. Hondarribia	177
Basílica de Santa Cruz. Lezo	178
Basílica del Santo Cristo de Bonanza. Pasai Donibane	179
Iglesia de San Fermín. Pasai Antxo	180
Iglesia de San Salvador. Getaria	181
Iglesia de San Nicolás. Orio	182
Santuario de Ntra. Sra. de Arritokieta. Zumaia	183
Ermita de San Telmo. Zumaia	184
Ermita de Santiago. Zumaia	184
Iglesia de Ntra. Sra. de Itziar. Deba	186
Iglesia de Ntra. Sra. de la Asunción. Deba	187
Ermita de San Roque. Deba	188
Santuario de Ntra. Sra. de Izaskun. Tolosa	189
Santuario de Ntra. Sra. de Arrate. Eibar	190
Ermita del Calvario. Mutriku	192
Ermita de San Nicolás. Mutriku	193
Santuario de Ntra. Sra. de Esozia. Soraluze	194
Iglesia de San Juan Bautista. Pasai Donibane	195
Ermita de Ntra. Sra. de Kizkitza. Mandubia-Beasain	195

CARACASEKO ERRET KONPAINIA GIPUZKOARRAREN XVIII. MENDEKO ITSASONTZI BATEN IKERKUNTZA

por Juan Azkarraga Ibazeta

SARRERA	145
Plano batzuen aurkikuntza	145
Itsasontziaren historia	146
Izenari dagokionez	146
Ontziaren ezaugarriak	147
Kanoi-zuloen auzia	147
Brankako gaztelua	148

GERRI-ARTEAK SORTUTAKO ITSASONTZIAK, BOTOZKOAK ETA BESTELAKOAK

por Aingeru Astui Zarraga

SARRERA	155
ITSAS GIROKO HERRI-ARTEA: ITSASONTZIEN IRUDIKAPENA	155
«IN DEO ULTIMASPES»	156
Aginduak eta botoak	157
Zinopariak	157

BIZKAIKO ITSAS ZINOPARIAK

por Aingeru Astui Zarraga

ITSASONTZIEN IRUDIKAPEN BATZUEN DESKRIKAPEN	159
ITURRIAK ETA BIBLIOGRAFIA	159

GIPUZKOAKO ITSAS ZINOPARIAK

José Manuel Susteta

SARRERA	175
GIPUZKOAKO ITSAS ZINOPARIEN INBENTARIOA	176
San Martzial ermita. Irun	176
Guadalupeko Amaren Santutegia. Hondarribia	177
Gurutze santuaren basilika. Lezo	178
Bonantzako Kristoren Basilika. Pasai Donibane	179
San Fermín eliza. Pasai Antxo	180
Salvatore deuna eliza. Getaria	181
San Nikola eliza. Orio	182
Arritokietako Andre Mariaren Santuegia. Zumaia	183
San Telmo Ermita. Zumaia	184
Santiago ermita. Zumaia	184
Itziarko Amaren eliza. Deba	186
Santa Maria eliza. Deba	187
San Roke ermita. Deba	188
Izaskungo Amaren ermita. Tolosa	189
Arrateko Amaren Santutegia. Eibar	190
Kalbarioko ermita. Mutriku	192
San Nikolas ermita. Mutriku	193
Ezoziko Ama Birjinaren Santutegia. Soraluze	194
San Joan Bataiatzailearen eliza. Pasai Donibane	195
Kizkitzako Amaren ermita. Mandubia-Beasain	195

Ermita de Santa Cruz. Ibañarrieta-Zestoa	196
Ermita de Zikuñaga. Hernani	196
Iglesia de Santa María. Donostia	197
Iglesia de San Antonio (convento). Sasiola-Deba	198
Ermita de San Pelayo. Zarautz	198
Ermita de San Prudencio. Getaria	199
Capilla del monte Urgull. Donostia	199

UN TESTIMONIO GRÁFICO NAVAL

por José Manuel Susteta

IINCISIONES DE LAPUERTA «LINTXUA» DE PASAI DONIBANE	203
---	-----

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

Gurutze Santuaren ermita. Ibañarrieta-Zestoa	196
Zikuñagako ermita. Hernani	196
Santa Maria eliza. Donostia	197
San Antonio eliza (komentua). Sasiola-Deba	198
San Pelaio ermita. Zarautz	198
San Prudentzio ermita. Getaria	199
Urgull mendiko kapera. Donostia	199

ITSAS GIROKO AGERPEN BAT IKUSGAI

José Manuel Susteta

PASAI DONIBANEKO «LINTXUA» ATEAREN EBAKIDURAK	203
---	-----

AIPAMEN GRAFIKOAK. KREDITUAK ETAESKERRAK	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.

HITOS HISTÓRICOS DE LA ARQUITECTURA NAVAL

Baionako portua / Puerto de Bayona

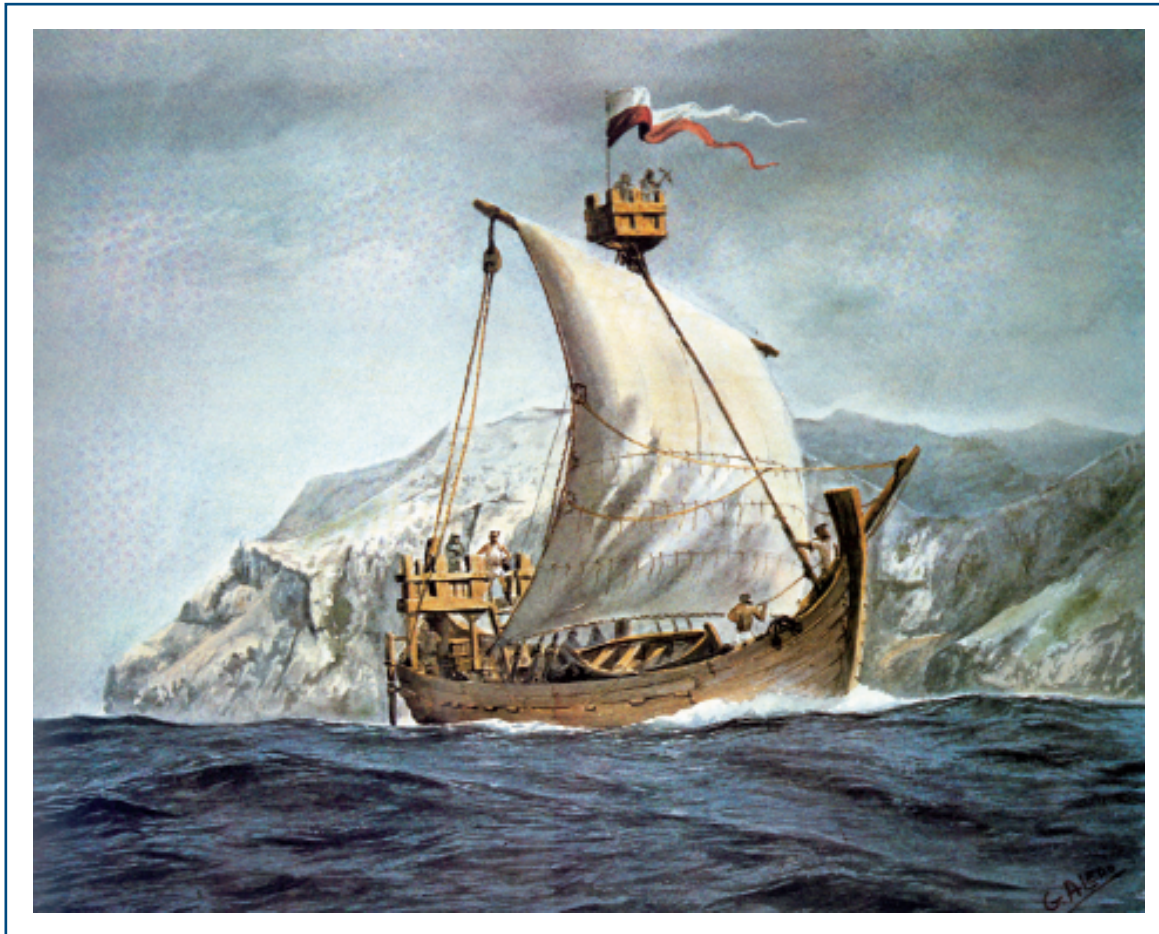


ONTZI ARKITEKTURAREN HISTORIAKO MUGARRIAK



Baionako portua / Puerto de Bayona





Euskal Herriko-Kantabriako antzinako ontzia, Kontzejuetako zigiluen arabera.
(Gillermo G. de Aledoren akuarela).

Embarcación vasco-cántabra primitiva, según los sellos de los Concejos.
(Acuarela de Guillermo G. de Aledo).

EL CONTEXTO ECONÓMICO Y SOCIAL. SIGLOS XIII-XIV

por MIGUEL LABURU

L

Las historias generales, salvo excepciones, suelen pasar muy a la ligera en todo lo que significa la presencia de los vascos en las cosas del mar. Resulta chocante la cantidad de estudiosos de todos los países que «ignoran» con mayor o menor intencionalidad la epopeya marítima de los vascos. Basta con visitar los principales museos marítimos y dedicarse a buscar la palabra vasco en algún sitio. Ni siquiera se les menciona como balleneros.

Por otro lado, también es justo decir que cuando los vascos actuaron en el mar por sí y para sí mismos (no al servicio de reyes), no llevaban consigo notarios ni escribanos que se encargaran de registrar para la posteridad sus hechos y sus andanzas, muchas veces furtivas y otras muchas sin ningún interés en que trascendieran. Aparte, claro está, del carácter propio del vasco, tan poco dado a efusiones y al panegírico, que hace las cosas sin darles mayor importancia; y si alguna vez lo hace es a su alrededor, a sus vecinos y amigos, porque de todos los demás le tiene sin cuidado su opinión. De donde resulta lógico que, no habiendo tenido historiadores propios, los hechos reseñables se pierden en el olvido o se los apuntan otros en su propia historia.

ALBORES DE LA NAVEGACIÓN VASCA

Transporte del aceite de ballena

De entre las brumas formadas por lo que ignoramos y de las leyendas que nos vienen de antaño, aparece algo real, concreto, en forma de un documento que relaciona a los vascos con el saín, el aceite de ballena. El documento, una especie de factura, se remonta al año 670, cuando los ducados de Aquitania y Vasconia estaban libres de francos y de godos, o sea, mucho antes de que los vikingos-normandos se apoderaran de Bayona, lo que ocurrió en el año 844. En el documento se refleja el envío, hecho por vascos, de 40 moyos (*) de aceite de ballena, para el alumbrado, a la abadía de Jumiéges.

Joseph Garat glosa el documento, que dio a conocer A. Marcel Heruber en la «Revue Maritime» (1), y dice que

TESTUINGURU EKONOMIKO ETA SOZIALA XIII. ETA XIV. MENDEETAN

MIGUEL LABURU

H

Historia orokorrek, salbuespenak salbuespen, oso azaletik aztertzen dute euskaldunen presentzia itsasoko kontuetan. Deigarria da hainbat herrialdetako zenbat eta zenbat ikerlarik «uzten duten bazterrera» euskaldunen itsasoko epopeia. Aski da itsas museo nagusiak bisitatzea eta «euskal» hitzaren bila han eta hemen jardutea horretaz konturatzeko. Balea-arrantzale gisa ere ez dituzte aipatzen.

Bestalde, bidezkoa da esatea euskaldunek beren kabuz eta beren probetxurako jardun zutela itsasoan (ez inongo errege-erreginen zerbitzura, alegia), ez zutela berekin eman ez notariarik ezta eskribaurik ere beren ibiliak eta ekintzak gerorako jasotzeko; izan ere, askotan isilean eta ezkutuak ibiltzen ziren, eta beste askotan ez zuten inolako interesik ibili horien berri jakin zedin. Noski, euskaldunen berezko izaerak ere izango zuen zerikusirik, euskalduna ez baita inoiz laudorio eta gorespen handien zalea izan; aitzitik, egindakoari garrantzirik eman gabe aritu izan da, eta inoiz bere burua goratu izan badu, inguruko artean egin du, auzo eta lagun artean, gainerakoek zer pentsatzen zuten gehiegi axola gabe. Horrenbestez, euskal historialaririk ezean, ulertzekoa da gertaera nabarmenak ahanzturan galtzea edo beste batzuek haien historiarako biltzea.

EUSKAL NABIGAZIOAREN HASIERA

Balea-olioaren garraioa

Ezagutzen ez dugunak sortutako lanbro lausotuen eta aspaldiko kondairen oihartzunen artetik, zerbait benetakoa agertzen da, zerbait zehatza: euskaldunak eta balea-olioa lotzen dituen dokumentu bat. Agiria, factura moduko bat, 670. urtekoa da, Akitaniako eta Baskoniako dukerriak frankoen eta godoen mende ez zeuden garaioa; hau da, bikingoek eta normandiarrek Baiona bereganatu baino askoz lehena-gokoa (bikingoek 844. urtean hartu zuten Baiona). Agirian zehazten da euskaldunek 40 moio-neurri (*) balea-olio bidali zituztela, Jumiegesko abadia argiztatzeko.

Joseph Garatek egin zuen dokumentuaren iruzkina eta A. Marcel Heruberrek eman zuen ezagutzera «Revue Maritime» (1) aldizkarian. Garatek dio Jumiegestik halako olio-eskaera

podría pensarse que dado el alejamiento de esa abadía del País Vasco, ya que se halla a orillas del Sena, entre Ruan y El Havre, y para que desde Jumiéges hicieran un pedido tan importante de aceite, era necesario que la fama de los balleneros fuese antigua y bien asentada. Por tanto, esa fama no dependerá de presas ocasionales, por lo que hay que descartar la creencia de que los vascos se limitaban solamente a fundir la grasa de las ballenas varadas al acaso en sus playas, pues de esa manera no se hubiera podido mantener un comercio normal de tal importancia.

Garat señala que el documento no indica cómo fueron transportados los 40 moyos de saín, pero dado que en aquellos remotos tiempos no existían caminos con la profusión actual, y caminos transitables que enlazaran puntos muy distantes y de poca importancia que estuvieran fuera de las grandes rutas, habrá que pensar que el transporte se hizo por mar.

Esto hace suponer que los vascos del siglo VII podían construir embarcaciones capaces de transportar 40 barricas de unos 250 l cada una, lo que significa un peso de carga útil, próximo a las 10 t; y todo ello mucho antes de que entraran en contacto con la avanzada técnica de construcción de los vikingos, quienes luego ocuparon Lapurdi. Hay constancia de que en el año 1059 Bayona obtuvo un privilegio para vender productos de la ballena.

Pero dicho comercio no puede arrancar de esa precisa fecha, sino que viene de tiempos anteriores. El puerto de Bayona, mientras el río Adour no cambió su desembocadura, fue el puerto de salida de los productos de Navarra y de Gascuña o Aquitania, dirigidos sobre todo a las Islas Británicas y al Norte de Europa. En sus naves cargaban vino, lana, hierro, cobre, plomo y cereales, para regresar con tejidos, estaño, cueros, reses y objetos manufacturados.

Naves de comercio y defensa

El vasco siempre ha sido un magnífico marino de cabotaje; el documento de Jumiéges da, sin duda, antigua fe de ello. Se sabe también que en esas fechas surtían regularmente de saín a Burdeos.

Y también hace suponer que, con tales embarcaciones, nuestros lejanos antepasados eran capaces de realizar viajes marítimos muy largos y llenos de peligro. Lo que ayudaría a explicar la prepotencia naval vasca posterior, que sólo empezaría a declinar casi un milenio después, a finales del siglo XVI.

Las naves vascas, perfeccionadas por influencia de los vikingos asentados en Lapurdi, simultanearían el comercio con acciones de guerra en defensa de sus rutas comerciales.

garrantzitsua egiteko, euskal balea-arrantzaleek sona handia behar zutela izan, aspaldiko ospea eta ondo finkatua; izan ere, Jumiéges Sena ibaiaren ertzetan dago, Ruan eta Havre artean, nahiko urrun Euskal Herritik. Hau da, Garaten arabera ospe hori ezin zitekeen etorri noiz edo noiz balearen bat harrapatzeagatik; alegia, euskaldunak ez ziren mugatzen hondartzetan kasualitatez hondoa jotako baleen koipea urtzera, uste hori okerra da; gainerakoan, ezingo lukete halako muntako salerosketarik egin eta mantendu.

Garatek azaldutakoaren arabera, agiriak ez du esaten nola garraiatu ziren 40 balea-olio moio haiek; kontuan hartu behar da, ordea, aspaldiko garai haietan gaur adina biderik ez zegoela eta ibilbide handietatik kanpo eta horrenbesteko garrantzirik ez zuten bi puntu hain urrun lotzeko biderik ere ez zegoela; hortaz, pentsatzekoa da garraioa itsasoz egin zutela.

Horrek adieraziko luke VII. mendeko euskaldunek bazutela ahalmena ontzi handi samarrak eraikitzeke; gutxienez 250 bat litroko 40 barrika garraiatzeko gai ziren ontziak; 10 tona inguruko karga erabilgarria eramateko moduko ontziak, alegia. Eta hori guztia, bikingoek ontzigintzara ekarritako teknika aurreratuekin hartu-emanik izan baino lehen. Izan ere, bikingoek Lapurdi mendean hartu zutenean sortu ziren harreman horiek. 1059. urtean Baionak pribilegio bat eskuratu zuen balearen produktuak saltzeko; badira frogak hori baiesteketo.

Merkataritza-jarduera hori, ordea, ez zen data jakin horretan abiatu, askoz lehenago baizik. Aturri ibaiaren bokalea aldatu artean, Baionako portutik ateratzen ziren Nafarroako eta Gaskoniako eta Akitaniako produktuak batez ere Britainia Handiko uharteetara eta Europa iparraldera. Ontzi horietan ardoa, artilea, burdina, kobrea, beruna eta laboreak zamatzen zituzten; bueltan, berriz, ehunak, eztainua, larruak, abereak eta eskuz egindako objektuak ekartzen zituzten.

Merkataritzarako eta defentsarako ontziak

Kabotajeko marinel trebea izan da beti euskalduna; Jumiégesko agiria da, dudarik gabe, horren lekuko. Jakina da, orobat, garai horretan euskal ontziek balea-olioz hornitzen zutela Bordele, modu erregularrean, gainera.

Eta horren argitan, pentsatzekoa da horrelako ontziekin gure aspaldiko arbasoak gai zirela itsasoz bidaia luzeak eta arriskuz beteak egiteko. Gerora euskal ontzigintzak izan zuen nagusitasuna ulertzen lagunduko luke horrek. Mila urte gerago, XVI. mendearen hondarrean, hasi zen gainbehera nagusitasun hori.

Euskal ontziak hobetu egin ziren gero Lapurdin finkatutako bikingoen eraginari esker. Hala, ontzi horiek merkataritza eta merkataritza-bideak babesteko gerra-ekintzetan jardun ziren aldi berean.

ONTZIAK ZEREGIN ASKOTARAKO ERABILTZEN ZIREN: MERKATARITZARAKO, DEFENT SARAKO ETA GERRARAKO. BRANKAKO ETA POPAKO ARTILLERIA ETA GAZTELUTXOA

POLIVALENCIA DE LAS NAVES. COMERCIO, DEFENSA Y GUERRA. ARTILLERÍA Y CASTILLETES DE PROA Y POPA



ASENTAMIENTOS COSTEROS Y DESARROLLO NAVAL. SIGLOS XII-XIII

Ya para el siglo XII Bayona y Donostia-San Sebastián contaban con ordenanzas que regulaban el tráfico de mercaderías y el pesquero.

A lo largo de este siglo las naves bayonesas, al servicio de monarcas ingleses, participaron en empresas comerciales y guerreras, llegando incluso al Mediterráneo.

Al comienzo de la tercera Cruzada, Ricardo Corazón de León navegó hasta Tierra Santa al mando de una gran flota que incluía embarcaciones de Lapurdi.

A principios del siglo XIII los bayoneses crearon una hermandad marítima de ayuda mutua y de regulación de fletes y mercancías.

También para estas fechas en otros puertos de la costa vasca va tomando auge el comercio de mercaderías con el exterior, dejando de estar supeditados casi exclusivamente a la pesca. Donostia-San Sebastián y Hondarribia tenían relaciones buenas con Bayona, Normandía, Inglaterra y Flandes.

De su contexto se desprende que los vascos de entonces estaban muy adelantados en náutica, puesto que estiman normales sus relaciones comerciales con puertos extranjeros. Hay que tener en cuenta que para navegar en todo tiempo en el Golfo de Bizkaia, con súbitas galernas y sus violentos temporales, y llegar al Canal de la Mancha, se requieren embarcaciones sólidas y marineras, aparte de pericia en las tripulaciones.

El Fuero de San Sebastián y otras villas costeras

En 1180, Sancho el Sabio de Navarra había concedido ya un fuero a San Sebastián, derivado del de Estella.

Incidentalmente, cabe destacar que el Fuero de San Sebastián, que contiene doctrina de derecho marítimo, es anterior en más de medio siglo al celebrado «Libre del Consulat del Mar» y a las «Ordenanzas» de Barcelona (1258), y es muy próximo en el tiempo al famoso «Rol de Oloron» inglés (1152).

Las ventajas de asentamiento que ofrecía el Fuero de San Sebastián, atrajo a esta población muchos inmigrantes gascones, que intervinieron en el desarrollo de la Villa y que han legado a la toponimia donostiarra muchos de sus nombres.

Cuando Gipuzkoa, ciertamente no se sabe cómo, pasó a depender de la corona castellana, Alfonso VIII no solamente confirmó el Fuero que gozaba San Sebastián, sino que lo hizo extensible en 1203 a Hondarribia, en 1209 a Getaria y Mutriku. En el siguiente siglo se hizo extensible a Zumaia y Zarautz y, por último, a Orio y Usurbil.

Con dichos fueros las villas de la costa, y con otros distintos las poblaciones del interior, se consiguió que los núcleos de población se estabilizaran y prosperaran y que se abriesen nuevas y más seguras vías de comunicación, lo que hizo que aumentaran las necesidades de todo tipo, especialmente las alimenticias, y esto supone la apertura de nuevos y mayores mercados, lo que a su vez, lleva implícito el crecimiento del tráfico de mercaderías a importar y exportar.

KOSTALDEKO KOKAGUNEAK ETA ONTZIGINTZAREN GARAPENA. XII-XIII. MENDEA

XII. menderako Baionak eta Donostiak bazituzten ordenantzak salgaien eta arrantzaren trafikoa arautzeko.

Mende horretan, Baionako ontziak merkataritza-jardueretan eta gerra-ekintzetan jardun ziren Ingalaterrako monarken aginduetara, eta Mediterraneora ere iritsi ziren.

Hirugarren gurutzadaren hasieran, Rikardo I.a *Lehoi-bihotza* Lurralde Santuraino iritsi zen itsasoz, ontzidi handi baten buru. Lapurdiko ontziak ere baziren tartean.

XIII. mendearen hasieran, baionesek itsas ermandade bat sortu zuten elkarri laguntzeko eta pleitak eta salgaiak erregulatzeko.

Garaitu horretarako, euskal kostaldeko beste portu batzuk salgaiak salerosten hasi ziren atzerriko portuekin, eta merkataritza hori indar hartzen joan zen, eta erabat arrantzaren mende egoteari utzi zioten herri horiek. Donostiak eta Hondarribiak harreman ona zuten Baiona, Normandia eta Flan-desekin.

Testuinguru horretan, ezagun da garaiko euskaldunak oso aurreratuta zeudela nautikan; izan ere, normaltzat hartzen dira atzerriko portuekin zituzten merkataritza-harremanak. Kontuan izan behar da Bizkaiko golkoan nabigatzeko eta Mantxako kanalera iristeko ontzi sendoak eta itsasokoak behar izan direla beti, eskifaiako kideen trebetasunaz gain, noski, bat-bateko galernak eta denborale bortitzak izan ohi direlako itsaso horretan.

Donostiaren eta kostaldeko beste herri batzuen forua

1180rako, Nafarroako Antso *Jakitunak* forua emana zion Donostiari, Lizarrako forutik eratorria.

Donostiako Foruak itsas zuzenbideko doktrina jasotzen zuen; nabarmentzekoa da Bartzelonako «Libre del Consulat del Mar» goretzia eta hiri bereko «Ordenantzak» (1258) baino mende erdi pasatxo lehenagokoa dela, eta Ingalaterrako «Rol de Oloron» entzutetsuaren (1152) garai bertsukoa.

Donostiako Foruak hainbat abantaila eskaintzen zituen bertan finkatzeko, eta horrek hainbat etorkin gaskoi erakarri zituen. Gaskoi horiek hiria garatzen parte hartu zuten eta izen asko utzi zituzten Donostiako toponimiarako.

Gipuzkoa Gaztelako koroaren mendera igaro zenean, egiaz ezin jakin nola, Alfontso VIII.ak Donostiako Forua berretsi ez ezik, beste herri batzuetara ere zabaldu zuen: 1203an Hondarribiara eta 1209an Getaria eta Mutrikura. Hurrengo mendean Zumaia eta Zarautzera eta, azkenik, Orio eta Usurbilera hedatu zen foru hori.

Foru horiei esker kostaldeko herrietan eta beste batzuei esker barnealdekoetan egonkortu egin zen biztanleria eta herriak garatu egin ziren; hala, beste komunikazio-bide batzuk zabaldu ziren, ziurragoak, eta horrek eraginda beharrak ere ugaritu egin ziren, batez ere elikadurari lotutakoak. Behar horiek zirela medio, beste merkatu batzuk zabaldu ziren, merkatu handiagoak, eta, horren ondorioz, inportatu eta esportatu beharreko salgaien joan-etorria ere hazi egin zen.

Mercancías y rutas

Será casi siempre una constante de las naves vascas. Guipuzcoanos y vizcaínos, que también se dedicaban al transporte de mercaderías ajenas, principalmente vinos, lanas, tejidos y cueros, necesitaban importar muchos productos alimenticios para cubrir sus propias necesidades. Pero a su vez exportaban hierro, armas, utillaje y herramientas de sus manufacturas, además de salazones de pescado y productos balleneros.

Realmente se dedicaban más al transporte de mercancías de un pueblo a otro, por cuenta ajena, que al comercio o al intercambio de productos propios. De esto se desprende que contaban con buena marina, superior a sus propias necesidades de exportación e importación.

Esto hizo que se desarrollara mucho la navegación y obligara al aumento del número y del tamaño de las naves, así como a la mejora de su fábrica.

Los estatutos de 1213 de la Hermandad de Mareantes de Bayona señalan que su ruta comercial pasaba por Burdeos y La Rochella, para alcanzar luego los puertos ingleses y de Flandes, realizando el regreso por los mismos lugares.

Otra ruta bayonesa era la de Donostia-San Sebastián, Bermeo, Santander, A Coruña y Ferrol.

Las exportaciones de Navarra

Las exportaciones de Álava se realizaban por el puerto de Deba. Las de Navarra, en cambio, desde 1248 habían vuelto a hacerse a través del puerto de Bayona, según un tratado de Teobaldo I con los bayoneses.

Mas en 1286 Sancho IV de Castilla concede a los navarros franquicia para que sus productos entren y salgan libremente por Donostia-San Sebastián y Hondarribia, restándole comercio al puerto bayonés; de ese modo los mercaderes navarros sostenían relaciones directas con Flandes a través de los puertos guipuzcoanos.

Claro está que, cuando se suscitaban cuestiones entre los reyes de Navarra y Castilla, los productos navarros tomaban de nuevo el camino de Bayona para su embarque.

Naves para menesteres no comerciales

Las naves vascas no solamente pescaban y comerciaban sino que, a conveniencia, también pirateaban, o se alquilaban para pelear en guerras ajenas. Naves y marineros vascos gozaban de mucho prestigio y eran muy solicitadas, y se alquilaban juntos las embarcaciones con sus tripulantes.

Como dato histórico cabe destacar, según lo cuenta la *Crónica General de Alfonso el Sabio*, que una parte de la flota que armó el almirante Bonifaz, por encargo del rey castellano Fernando el Santo, para guerrear contra las galeras berberiscas, bloquear Sevilla y romper el puente de lanchas encadenadas de Triana, estaba constituida por naves de Gipuzkoa y Bizkaia.

También hubo contratos para los carpinteros vascos de ribera, ya que muchos fueron a Sevilla para ayudar a la reorganización de las atarazanas dejadas por los moros, y construir galeras para seguir la guerra en el Mediterráneo.

Salgaiak eta ibilbideak

Euskal ontzietan hala izan da beti. Gipuzkoarrek eta bizkaitarrek besteren salgaiak ere garraiatu arren —batik bat ardoak, artileak, ehunak eta larruak—, elikagai asko inportatu behar izaten zuten beren beharrak asetzeko. Baina, era berean, burdina, armak, lanabesak eta eskuz landutako erremintak ere esportatzen zituzten, baita arrain gaituak eta balearen produktuak ere.

Egiaz, gehiago aritzen ziren salgaiak herri batetik bestera garraiatzen, besteren kontura, beren produktuak salerosten edo trukutzen baino. Hortik ondorioztatzen da ontzidi indartsua zutela, esportatzeko eta inportatzeko zituzten beharrak baino indartsuagoa.

Horren ondorioz, nabigazioa asko garatu zen eta ontzi gehiago eta handiagoak egin behar izan zituzten, eta ontzien fabrikazioa hobetu ere hobetu behar izan zuten.

Baionako Marinelen Ermandadearen 1213ko estatutueta zehazten da haien merkataritza-bidea Bordele eta Arroxelatik igarotzen zela, eta gero Ingalaterrako eta Flandesko portuetara iristen zela. Itzulikoa leku berberetatik egiten zutela ere jasotzen da estatutu horietan.

Baionesen beste ibilbide bat hau zen: Donostia, Bermeo, Santander, Coruña eta Ferrol.

Nafarroako esportazioak

Arabako esportazioak Debako portutik egiten ziren. Nafarroakoak, aldiz, Baionako portutik egiten hasi ziren berriro ere 1248an, Teobaldo I.ak baionesekin egindako hitzarmena zela bide.

Baina 1286an, Gaztelako Antso IV.ak frankizia eman zien nafarrei beren produktuak Donostiatik eta Hondarribiatik barna aske sartu eta irten zitezten eta, horren ondorioz, Baionako portuko merkataritza murriztu egin zen. Horri esker, Gipuzkoako portuen bitartez Nafarroako merkatariek harreman zuzenak zituzten Flandesekin.

Garbi dago Nafarroako eta Gaztelako errege-erreginen artean gorabeherak sortzen zirenean, Nafarroako produktuek berriro ere Baionarako bidea hartzen zutela eta han ontziratzen zituztela.

Jarduera ez komertzialetarako ontziak

Euskal ontziak, arrantzan eta merkataritzan ez ezik, beharren arabera piraterian ere jarduten ziren, edo alokatu egiten ziren besteren gerra batzuetan borrokatzeko. Euskal ontziek eta marinelek ospe handia zuten eta eskari handia izaten zen haien alokatzeko; ontzia eta eskifaia, biak batera alokatzen ziren.

Datu historiko moduan, nabarmentzekoa da Bonifaz almiranteak Fernando Santua Gaztelako erregearen aginduz antolatutako ontzidiaren zati bat Gipuzkoako eta Bizkaiko ontziek osatzen zutela. Berbereen galeren kontra borrokatzeko, Sevilla blokeatzeko eta Trianako txalupa kateatuen zubia apurtzeko antolatu zuen Bonifazek ontzidi hura. Hala jasotzen da *Alfontso Jakitunaren Kronika Orokorrean*.

Ibaiertzeko arotz euskaldunentzat ere izan zen kontraturik; izan ere, asko Sevillara joan ziren mairuek utzitako ontziolak berrantolatzen laguntzeko, eta Mediterraneoko gerran iraute aldera galerak eraikitzeko.

En 1292, Felipe IV de Francia contrató naves y tripulaciones en Hondarribia y Donostia para sus campañas bélicas.

Lenta evolución de las naves

En aquellos tiempos los decenios pasaban, pero las naves de uno y otros países se mantenían prácticamente iguales, con pocas diferenciaciones entre sí. Hay que recordar que la construcción naval de todos los pueblos era, por entonces y siglos después, memorística y rutinaria, porque los carpinteros de ribera no eran proclives a introducir modificaciones en las grandes naves, para no arriesgarse a sufrir catástrofes por esa causa, como sería para ellos el mal rendimiento en el mar o el naufragio de una nave que hubieran construido saliéndose de las reglas tradicionales. Solo trabajaban sobre formas y proporciones muy conocidas y experimentadas. Era una artesanía transmitida de generación a otra oralmente, sin archivos, sin planos ni cálculos de especie alguna. De modo que la evolución de las naves fue muy lenta, cosa de siglos, aunque las necesidades del tráfico mercantil y las conveniencias guerreras les impulsaban constantemente en la línea de las innovaciones y del progreso.

1292an, Frantziako Filipe IV.ak ontziak eta eskifaiak kontratatu zituen Hondarribian eta Donostian bere gerra-kanpainetarako.

Ontzien bilakaera geldia

Garai haietan, hamarkada joan, hamarkada etorri, herrialde bateko eta besteko ontziak berdintsu mantentzen ziren, elkarren artean alde handirik gabe. Gogoratu behar da herri guztiek ohitura bertsuak zituztela ontziak eraikitzeko, bai garai haietan eta bai mende batzuk geroago ere; hau da, memorian eta eguneroko ohituretan oinarritzen ziren, ibaiertzeko arotzak ez baitziren ontzi handietan aldaketak egiteko zaleak, moldaketa horiek zirela medio hondamendiren bat gertatzeko beldur ziren-eta. Hondamendia izango baitzen arotz horientzat, ohiko moldeetatik atera eta eraikitako ontziren bat itsasoan ez ondo moldatzea edo bateren bat hondoratzea. Ondo ezagutu eta probatutako forma eta proportzioekin baino ez zuten lan egiten. Belaunaldiz belaunaldi ahoz transmititutako artisautza zen hura; garai hartan ez zen inolako artxiborik, planorik eta kalkulurik. Ondorioz, ontzien bilakaera oso motela izan zen, mendeetako kontua, nahiz eta merkataritza-trafikoaren beharrak eta gerrak zirela medio etengabe berritzeko eta garatzeko premia hor izan.

Donostiako portua / Puerto de Donostia-San Sebastián



INSTITUCIONES MARÍTIMAS

La Hermandad de las Marismas de Castilla

Aunque brevemente, no podemos dejar de mencionar en estas notas de historia naval esta institución que tuvo gran importancia en la historia marítima de Euskal Herria.

Hacia finales del siglo XIII Francia trató de cortar el tráfico entre Inglaterra y Aquitania. Este bloqueo ocasionaba un grave transtorno al comercio vasco-cántabro, que se dirigía al Norte por el canal de la Mancha, al tiempo que obligaba a pelear en el mar a vascos contra vascos; desgracia que se repetirá muchas veces en la historia.

Los marinos afectados de unos y otros puertos del Cantábrico estudiaron la manera de protegerse y decidieron unirse en una confederación. De modo que en el año 1296 crearon la Hermandad de las Marismas de Castilla, entre las villas marítimas de Santander, Castro Urdiales, Laredo, Bermeo, Getaria, Donostia-San Sebastián, Hondarribia y Vitoria-Gasteiz. Esta última población no entraba en la Hermandad como marítima, naturalmente, pero sí como población muy importante en el tráfico de los puertos costeros y los mercados del interior, de donde salían lana, vino y cereales.

La Hermandad de las Marismas se fundó para intervenir en los pleitos que se originaron entre unos puertos y otros, para reglamentar el comercio marítimo, para prestarse mutuamente defensa y apoyo, y para intervenir conjuntamente en las guerras. Se trata de una organización en cierto modo similar a la Hansa Teutónica, creada unos cincuenta años antes entre los puertos del Báltico.

Las cofradías de mareantes

La Hermandad de las Marismas en realidad venía a ser una confederación de cofradías. Las cofradías de mareantes de las villas pesqueras del Cantábrico tenían gran importancia en la vida de sus respectivas poblaciones, puesto que integraban tanto a marinos de altura como a pescadores y armadores.

Estas cofradías tenían ya una larga historia en Euskal Herria, aunque la documentación que de ellas existe es mucho más reciente. Los estatutos de la Sociedad de Mareantes de Bayona datan del año 1213; los de la cofradía de Bermeo, del año 1358; los de Hondarribia, de 1361; los de Lekeitio, de 1381.

Pero en todos ellos, además de reglamentar la pesca y los derechos de entrada a puerto de naves forasteras o extranjeras, fijaban los socorros destinados a los cofrades en casos de accidente, enfermedad y vejez; hasta el entierro y los funerales de los fallecidos solían correr por cuenta de algunas cofradías.

También pactaban concordias o tratados con entera independencia de si ya estuvieran o no confederadas en la Hermandad de la Marisma. Como ejemplos, bastan

- el tratado de paz de 1311 entre Bayona y Biarritz con Santander, Laredo y Castro;
- el de Bayona y Biarritz con Donostia-San Sebastián en 1328;
- el de Mutriku, Getaria y Donostia-San Sebastián en el año 1339.

ITSAS ERAKUNDEAK

Gaztelako Padurako Ermandadea

Labur bada ere, ontzigintzaren historiari buruzko ohar haue-
tan ezin da aipatu gabe utzi erakunde hori, garrantzi handia
izan baitzuen Euskal Herriko itsas historian.

XIII. mendearen amaiera aldera, Frantziak ahalegina egin zuen Ingalaterra eta Akitania arteko trafikoa mozteko. Blokeo horrek eragozpen handiak sortzen zizkien euskaldunei eta kantabriarrei, Mantxako kanaletik Iparraldera merkataritza egitera joaten zirenean, eta, aldi berean, euskaldunak euskaldunen kontra borrokatzera behartzen zituen itsasoan. Historian askotan errepikatu izan da makur hori.

Bizkaiko Golkoko portu bateko eta besteko marinel kalte-
tuek beren burua nola babestu aztertu zuten eta konfederalio
bat sortzea erabaki zuten. Hala, 1296. urtean Gaztelako
Padurako Ermandadea sortu zuten Santander, Castro Ur-
diales, Laredo, Bermeo, Getaria, Donostia, Hondarribia eta
Gasteizko herriek. Gasteiz, noski, ez zen itsasoko herri
moduan sartu Ermandadean, baina herri inportantea zen
kostaldeko portuen eta barnealdeko merkaturen arteko tra-
fikoan; barneko merkatu horietatik ateratzen ziren artilea,
ardo eta zerealak.

Portu batzuen eta besteen artean sortutako auziak konpon-
tzeko sortu zen Padurako Ermandadea, itsasoko merkataritza
arautzeko, elkarri babesa eta laguntza emateko, eta
gerretan batera parte hartzeko. Neurri batean, Hansa Teuto-
nikoaren antzeko erakundea izan zen; Hansa hura berrogei-
ta hamar urte inguru lehenago sortu zen Baltikoko portuen
artean.

Nabigatzaileen kofradiak

Padurako Ermandadea, egiaz, kofradien elkarte bat zen. Biz-
kaiko Golkoko herri arrantzaleetako marinelen kofradiek
garrantzi handia zuten beren herrietako bizimoduan; izan ere,
altuerako marinelek, arrantzaleek eta armadoreek osatzen
zituzten kofradia horiek.

Kofradia horiek historia luzea zuten jada Euskal Herrian, nahiz
eta haien gaineko dokumentazioa askoz berriagoa izan.
Baionako Marinelen Elkarteko estatutuak 1213. urtekoak dira;
Bermeoko kofradiakoak, 1358. urtekoak; Hondarribiakoak,
1361ekoak; Lekeitiokoak, 1381ekoak.

Estatutu horietan guztietan, arrantza eta atzerriko ontziak
portuan sartzeko eskubidea arautzeaz gain, istripuengatik,
gaixotasunengatik edo zahartzaroagatik kofradiakideei bide-
ratutako sorospena ere finkatzen zen; hildakoen elizkizu-
nak eta lurperatzea ere kofradia batzuen kontura izaten zi-
ren inoiz.

Hitzarmenak eta akordioak ere egiten dituzten Padurako
Ermandadeko kide izan ala ez. Horren adibide dira hauek:

- 1331. urtean Baionak eta Biarritzek Santander, Laredo eta
Castrorekin sinatutako bake hitzarmena;
- Baionak eta Biarritzek 1328an Donostiarekin sinatutakoa;
- Mutriku, Getaria eta Donostiak 1339. urtean hitzartutakoa.

Relaciones exteriores

La Hermandad de las Marismas nace potente, adquiere prestigio y se hace poderosa. Tanto que desde el principio se posiciona fuertemente ante el rey castellano, en todo lo que considere atentatorio o de contrafuero a sus intereses y libertad de acción. La Hermandad sostuvo relaciones comerciales con la Hansa y sus puertos.

Los vascos, por su parte, crearon delegaciones y factorías en los puertos de Hamburgo, Bremen, Brujas, Amberes, Ostende y Nantes, en reciprocidad con los hanseáticos teutones o «esterlines», como en el País Vasco se les llamaba, donde ellos tenían establecidas factorías y delegaciones. Así lo recuerda la calle a ellos dedicada, que aún conserva su nombre en la Parte Vieja donostiarra.

También los puertos de Lapurdi suscribieron pactos de buena relación con los de la Hermandad de la Marisma; pactos que de un modo u otro y con grandes altibajos duraron centenares de años.

En 1337 comienza la *Guerra de los Cien Años* entre Francia e Inglaterra. La Hermandad asume el compromiso de mantenerse neutral y no introducir pertrechos de guerra en ninguno de los dos países.

En 1350 se habilita nuevamente el puerto de Donostia para el comercio marítimo de Navarra. La neutralidad les resulta muy beneficiosa a los vascos, ya que les permite navegar por el canal de la Mancha y llegar a Flandes libremente, así como comerciar sin riesgos con otros países. Aunque esto no era obstáculo para que levantiscas y agueridas tripulaciones de la costa cantábrica, practicasen el contrabando y la piratería.

La Hermandad concluyó sus actividades doscientos años después de haberse creado, al instaurarse el Consulado de Burgos en 1494 y el de Bilbao en 1511.

El comercio marítimo

Bilbao se funda en el año 1300, pero han de transcurrir más de 100 años para que desbanque a Bermeo en la cabecera marítima de Bizkaia, situación que se dio cuando el rey castellano Alfonso XI hace desviar el comercio de lana de Bermeo al puerto de Bilbao.

El siglo XIV, fue un siglo de guerras continuas. Ya en el 1337 se había iniciado la *Guerra de los Cien Años* entre Francia e Inglaterra que, en realidad duró más de un siglo. La marina vasca en su conjunto era muy fuerte y se mantenía neutral comerciando con ambos contendientes. Pero al mismo tiempo, en grupos sueltos, no tenían escrúpulo en atacar naves bayonesas que navegaban al servicio de los ingleses, ni en atacar puertos de la misma costa inglesa.

Las naves vascas realizaban también un activo comercio con Galicia y Portugal.

Y desde los puertos de la Andalucía atlántica como Sevilla y Cádiz, donde tenían establecidos depósitos de mercaderías, penetraron en el Mediterráneo hasta Cataluña.

Kanpo harremanak

Padurako Ermandadea indartsu jaio zen, entzutea eskuratu zuen eta boteretsu bihurtu zen. Oso boteretsu ere, hasiera-hasieratik irmo jarri baitzen Gaztelako erregearen aurrean, ermandadearen kalterako edo jarduteko askatasunaren kontrako izan zitekeen edozer zela ere. Ermandadeak merkataritza-harremanak izan zituen Hansarekin eta erakunde horren portuekin.

Euskaldunek, berriz, delegazioak eta faktoriak sortu zituzten Hanburgo, Bremen, Brujas, Amberes, Ostende eta Nanteko portuetan. Euskaldunek eta Hansako teutoiek edo «esterlinek» —hala esaten zitzaaien Euskal Herrian— elkarrekiko trukean jarduten zuten, haiek Euskal Herriko portuetan ezarrita baitzituzten beren lantegiak eta ordezkariak. Hala gogoratzen du Donostiako Alde Zaharrean haien oroimenezko kaleak.

Lapurdiko portuek ere harreman ona izateko hitzarmenak sinatu zituzten Padurako Ermandadearekin. Hitzarmen horiek, nola edo hala eta gorabehera handiekin, ehunka urte iraun zuten.

1337an *Ehun Urteko Gerra* hasi zen Frantzia eta Ingalaterra artean. Ermandadeak neutral irauteko eta bi herrialdetako bakar batean ere inolako gerra-trepetik ez sartzeko konpromisoa hartu zuen.

1350ean Donostiako portua berririo gaitu zuten Nafarroako itsas merkataritzarako. Neutraltasuna mesedegarri izan zen euskaldunentzat; izan ere, horri esker aukera zuten askatasun osoz Mantxako kanalean nabigatzeko eta Flandesera iristeko, eta beste herrialdeekin arriskurik gabe merkataritzan jarduteko. Nolanahi ere, hori ez zen oztopo Bizkaiko golko eskifaia erreboltari eta oldartsuak kontrabandoan eta piraterian jarduteko.

Sortu eta berrehun urtera utzi zion Ermandadeak bere egitekoari, 1494an Burgosko Kotsulatua ezarri zenean eta 1511n Bilbokoa.

Itsas merkataritza

Bilbo 1300. urtean eratu zen, baina beste 100 urte behar izan zituen Bermeo gainditzeko eta itsasoko jardueretan Bizkaiko buru izateko. Alfontso XI.a Gaztelako erregeak artilearen merkataritza Bermeotik Bilboko portura desbideratu zutenean gertatu zen hori.

XIV. mendean etengabekoak izan ziren gerrak: 1337an hasi zen ordurako Ehun Urteko Gerra Frantzia eta Ingalaterraren artean eta, azkenean, mende oso bat baino gehiago iraun zuen. Mende horretan, ordea, euskaldunak indartsuak ziren itsasoan, eta neutral mantendu ziren; hau da, bi aurkarietan jarduten ziren merkataritzan. Baina, aldi berean, talde solteetan, ez zuten kezka izpirik ingelesentzat zerbitzura nabigatzen zuten ontzi baionesei eraso egiteko, ezta Ingalaterrako kostako bertako portuei eraso egiteko ere.

Orobat, Galizia eta Portugalekin ere merkataritza bizia egiten zuten euskal ontziek.

Eta Andaluziak Atlantikoan zituen portuetatik —hala nola, Sevilla eta Cadiztik— Mediterraneoan sartu ziren Kataluniaraino. Andaluziako merkatu horietan salgaien biltegiak zituzten euskal ontziek.

Se sabe de naves vascas a sueldo del rey de Aragón en su guerra contra los genoveses.

En un diploma de 23 de mayo de 1345 consta que en el sitio de Algeciras por Alfonso XI sirvieron varias naves de San Sebastián.

Y en 1351 llegaron a Barcelona cuatro naos donostiarras que habían zarpado de Flandes.

Todo esto sin dejar de comerciar con los puertos de Francia, Países Bajos y, aun más al norte, con los puertos de la Hansa, con la que los vascos habían entrado en buena relación desde el año 1348.

La Liga Hanseática

Fue creada en el año 1252 para proteger sus poblaciones y rutas comerciales de las depredaciones de los piratas.

La *Hansa Teutónica* o *Liga Hanseática* era una poderosa organización centralizada en Lubeck, que llegó a unir a unas noventa poblaciones marítimas y terrestres con grandes núcleos de población industrial y mercantil, como Dantzig, Bremen, Colonia, Hamburgo, etc. por lo que monopolizó todo el tráfico en el mar del Norte y en el Báltico.

La *Hansa* estableció factorías comerciales y depósitos de mercaderías en diversos países. Su poder marítimo llegó a ser tan importante que podía enfrentarse en guerra con cualquier país.

Durante más de dos siglos la *Hansa* mantuvo un gran poderío, pero el descubrimiento de América, la liquidación del feudalismo europeo con el consiguiente aumento del poder de las monarquías, junto con la desviación de las rutas comerciales por otros derroteros lejanos, le hizo perder importancia hasta ir desapareciendo poco a poco, debido a que ya no tenía objeto su pervivencia.

Relaciones entre vascos y hanseáticos

Vascos y hanseáticos mantuvieron en lo que cabe buenas relaciones, sin que faltaran naturalmente, agresiones, requisas e incautaciones de naves en puertos por ambas partes. Pero el respeto mutuo fue la norma, por serles a todos menos perjudicial. Todavía en el siglo XV se mantenía el mutuo respeto. Por ejemplo, en Brujas y en 1430 según refiere Carlos Clavería:

«se registra la promesa hecha a los estados de Flandes, reunidos en aquella ciudad, por los patrones de nuestra flota anclada en el Zwin, Juan de Otxoa, Sancho de Larrauri, Fernando de Irarazabal y Martín Tellaetxe, de no atacar a los navios orientales u osterlines. En el mismo año, los «aldemans» de la Hansa se comprometieron ante el bailío de Brujas a no agredir a las embarcaciones vascas».

Conflictos de la Hermandad con Inglaterra

Volviendo al siglo XIV, en 1306 se pactaron treguas entre el rey de Inglaterra, Eduardo I Plantagenet y la Hermandad de la Marisma vasco-cántabra, con entera independencia del rey de Castilla, con el fin de que las naves cantábricas dejaran de piratear a las inglesas.

En 1309 se volvieron a firmar nuevas treguas. Pero pocos años después las cosas volvieron a ponerse mal, porque los vascos del Norte y del Sur se enfrentaron una vez más

Jakina da euskal ontziak Aragoiko erregearen soldatapeko izan zirela genoarren aurkako gerran.

1345eko maiatzaren 23ko diploma batean agertzen da Algecirasen Donostiako hainbat ontzi izan zirela Alfontso XI.aren zerbitzura.

Eta 1351n Bartzelonara iritsi ziren Flandestik abiatutako lau ontzi donostiar.

Eta denbora horretan guztian Frantziako, Herbeheretako eta, iparralderago, Hansako portuekin merkataritzan jarduteari utzi gabe; izan ere, euskaldunek harreman ona zuten Hansakoekin 1348. urteaz geroztik.

Hansako Liga

1252an sortu zuten, Ligako herriak eta herri horien merkataritza-ibilbideak piraten lapurretetatik babesteko.

Hansa Teutonikoa edo *Hansako Liga* indar handiko elkartearen zen. Lubecken zuen bihotza eta itsasertzeko eta barnealdeko laurogeita hamar bat herri biltzera iritsi zen. Industria eta merkataritza aldetik hirigune handiak; hala nola, Dantzig, Bremen, Colonia, Hanburgo, etab. Horrenbestez, Iparraldeko itsasoko eta Baltikoko trafiko guztia monopolizatu zuen.

Hansak merkataritza-faktoriak eta salgaien biltegiak ezarri zituen hainbat herrialdetan. Hainbesteko boterea bereganatu zuen itsasoan, nahikoa indar baitzuen edozein herrialderen kontra gerran aritzeko.

Bi mende pasatxoan, Hansak botere handia izan zuen, baina hainbat arrazoi zirela medio, ahalmen hori galdu eta desagertuz joan zen pixkanaka-pixkanaka, bizirik irauteko helburuak desagertzearekin batera. Arrazoi horien artean hauek aipa daitezke: Amerikaren deskubrimendua, Europako feudalismoaren suntsitzea eta, horren ondorioz, monarkien botere handiagoa, merkataritza-ibilbideen desbideratzea urrugoko beste jomuga batzuetara...

Euskaldunen eta Hansako kideen arteko harremanak

Euskaldunek eta Hansako kideek harreman nahiko ona izan zuten. Izan zituzten, noski, erasoak, bahiketak eta ontzien konfiskatzeak bi aldeetako portuetan. Baina normalean elkar errespetatzen zuten, guztientzat baitzen mesede. XV. mendean, artean ere, elkarrekiko errespetu horri eusten zioten. Adibidez, Brujasen, 1430. urtean, hala gertatu zen Carlos Claveriak jasotakoaren arabera:

Ermandadea Ingalaterrarekin gatazkan

XIV. mendera itzulita, 1306an su-etenak hitzartu zituzten Eduardo I.a Plantagenet Ingalaterrako erregearen eta Padurako Ermandade euskaldun-kantabriarraren artean, Gaztelako erregearekiko erabat burujabe, Bizkaiko golkoko ontziek Ingalaterrakoei lapurretan egiteari utz ziezaioten.

1309 beste zenbait su-eten sinatu ziren. Baina urte gutxiren buruan, berriro ere okertu egin zen egoera, Iparraldeko eta Hegoaldeko euskaldunak behin baino gehiagotan borrokatu

entre sí. Resulta que los del Norte pretendieron copar en exclusiva el transporte de vinos de Burdeos a Inglaterra y a Flandes. Entonces los del Sur, que también habían venido realizando este comercio desde muy lejanos tiempos, comenzaron a atacar toda embarcación inglesa o lapurdina que se les pusiera al alcance, convirtiendo en imposible el transporte marítimo.

Las naves de la Hermandad eran muy poderosas, mucho más que las inglesas. Por ese motivo el rey de Inglaterra se queja en enero de 1328 al rey de Castilla, Alfonso XI, de los atropellos que están cometiendo los vasco-cántabros. Vuelve a quejarse en marzo de 1330 por los ataques a La Rochella. Todavía el 10 de agosto de 1350, el entonces rey de Inglaterra, Eduardo III, envía un escrito a los obispos de York y Canterbury para que recen por la protección del país contra las piraterías que viene sufriendo. Él temía incluso que los vasco-cántabros le invadieran o se adueñaran de las rutas comerciales. Y mientras pedía rezos a sus clérigos y se quejaba al rey castellano, fue armando una flota y preparó una terrible represalia.

Batalla en Winchelsea

Durante los últimos años los ingleses habían ido reuniendo una armada de naves preparadas para las acciones bélicas. Por fin, al mando de Enrique III, de su hijo el Príncipe Negro y del duque de Lancaster, presentaron batalla a una flota vasco-cántabra de la Hermandad de las Marismas. El encuentro se realizó el 23 de agosto de 1350 en la ensenada de Winchelsea, con un resultado que no se acaba de entender muy bien.

Ocurre que los ingleses fueron los únicos historiadores contemporáneos del acontecimiento. Como es natural señalan la gran victoria de su rey, con la destrucción de las naves vasco-cántabras. Los vascos, como siempre, no historiaron nada. En realidad, las naves de la Hermandad retornaban de Flandes cargadas de mercaderías, tras haber llevado hierro, vino y lana. Solían ir a Flandes en dos convoyes anuales, uno partía entre abril y mayo de las costas cantábricas; el otro lo hacía entre agosto y septiembre. Eran tiempos de guerra y, aunque neutrales, el que las naves vasco-cántabras fueran en convoy suponía una protección adicional para las mismas.

Pero no fue suficiente para lo que les esperaba en aguas de Winchelsea, próximas a la costa. Indudablemente, la batalla debió ser terrible, puesto que por parte de los ingleses hubo muchas bajas y naves hundidas; pero los vasco-cántabros llevaron con mucho la peor parte con una treintena de naves hundidas.

Los ingleses, qué duda cabe, se proclamaron vencedores y lo conmemoraron acuñando una medalla de oro. No obstante, hay algo que no resulta demasiado claro, el Tratado entre ambos contendientes que devino a continuación: ganan los ingleses, pero las condiciones favorecen a los vencidos.

baitziren elkarren artean. Iparraldekoek osoki beretzat hartu nahi izan zuten ardoaren garraioa Bordenetik Ingalaterrara eta Flandesera, eta hortik sortu zen afera. Orduan, Hegoaldekoak, aspaldidanik salerosketa eta garraio horretan ibiliak, Ingalaterrako eta Lapurdiko ontzi oro erasozten hasi ziren. Hala, itsasoko garraioa ezinezko bihurtu zen.

Ermandadearen ontziak ahal handikoak ziren, ingelese-nak baino askoz gehiago. Hori dela eta, Ingalaterrako erregea kexatu egin zitzaion 1328an Gaztelako errege Alfonso XI.ari, euskaldunak eta kantabriarrak egiten ari ziren gehiegikeriak zirela eta ez zirela. Eta 1330ean berriro kexatu zen Arroxelari eginiko erasoan ondorioz. 1350ean, artean ere kexu ziren ingelesak: Eduardo III.a Ingalaterrako orduko erregeak idatzi bat bidali zien Yorkeko eta Canterburyko gotzainei oititz egin zezatela eskatzeko jasaten ari ziren piraterien aurka herrialdea babestearen alde. Erregea beldur zen euskaldunek eta kantabriarrek merkataritza-ibilbideei eraso egingo ote zieten edo ibilbide horien jabe egingo ote ziren. Eta elizgizonei oititzak eskatzen eta Gaztelako erregeari kexuak helarazten zizkion bitartean, erregeak flota indartsua antolatu zuen eta erantzun beldurgarria prestatu.

Borroka Winchelsean

Azken urteetan ingelesek gerrarako prestatutako ontziak bildu eta armada handia osatu zuten. Azkenik, Henrike III.a, haren seme *Printze Beltza* eta Lancasterko dukea buru zirela, ingelesek aurre egin zieten Padurako Ermandadeko euskaldunen eta kantabriarren ontziei. Aurrez aurrekoa 1350eko abuztuaren 23an izan zen Winchelseako senaian. Borrokaren emaitza ez da guztiz ondo ulertzen.

Gertatzen dena da ingelesak izan zirela gertaera haren historialari garaikide bakarrak. Normala denez, beren erregearen garaipen handia aipatzen dute, eta Euskal Herriko eta Kantabriako ontzien suntsiketa. Euskaldunek, ohiko legez, ez zuten deus jaso historiarako. Berez, Ermandadeko ontziak Flandestik bueltan zetozen, salgaiz zamatuta, burdina, ardoa eta artilea hara eramanez ondoren. Urtean bi konboitan elkartuta joaten ziren ontziak Flandesera; konboietako bat apirila eta maiatza artean abiatzen zen Bizkaiko golkoko kostaldetik; bestea, abuztu eta iraila artean. Gerra-garaiak ziren eta, neutralak izanagatik ere, Euskal Herriko eta Kantabriako ontziak konboian joatea babes erantsia zen ontzi haientzat.

Baina ez zen aski izan Winchelseako uretan, kostaldetik hurbil, zain zutenari aurre egiteko. Zalantzarik gabe, borroka beldurgarria izan bide zen, ingelesekin aldetik hildako asko eta hondoratutako itsasontzi asko izan baitzen; alabaina, euskaldunek jasan zuten kolperik bortitzena, hogeita hamar ontzi baino gehiago galdu baitzituzten itsasoaren hondorik beltzenean.

Ingelesek, nola ez, garaitzat jo zuten beren burua, eta ospatzeko urrezko domina bat landu zuten. Alabaina, bada zerbait oso argi geratu ez zena: borrokaren ondoren bi aurkariak egindako Hitzarmena, hain zuzen. Ingelesek irabazi arren, hitzarmen horren baldintzak galtzaileen aldekoak izan ziren.

El Tratado de 1351

En la Torre de Londres, el 1 de agosto de 1351, el rey de Inglaterra, señor de Irlanda y duque de Aquitania, suscribe un Tratado por 20 años con los procuradores de Castro Urdiales, Bermeo y Getaria, mediante el cual cesa la guerra en las costas inglesas, previa indemnización mutua de daños, a cambio de autorizar a cántabros y vascos a navegar, comerciar y pescar libremente en aguas y puertos de cualquier país, incluida Inglaterra, con el solo pago de los derechos que en cada lugar tuviesen establecido para sus nacionales.

Como los puertos de Lapurdi (bajo administración inglesa) no habían firmado el Tratado de 1351, lo hicieron a finales de 1353 en la iglesia parroquial de Hondarribia, estando presentes los representantes de Bayona y Biarritz, por un lado, y los de Laredo, Castro Urdiales, Mutriku, Getaria, Donostia-San Sebastián y Hondarribia, por otro. Se prohibieron recíprocamente «la apropiación de mercaderías y otro daño»; acuerdo que ratificaron el 9 de julio de 1354, confirmándolo el rey de Inglaterra. A este compromiso se adscribieron por parte de Bizkaia, los representantes de Bilbao, Plentzia, Bermeo, Lekeitio y Ondarroa.

De todos modos, las treguas duraron poco debido a que los intereses encontrados eran muchos, y volvieron los enfrentamientos por rivalidad comercial entre vascos de un lado y otro del Bidasoa.

Intensa actividad marítima

Para antes del año 1350 los vascos tenían instaladas factorías y casas de contratación en Ostende y Brujas. Por ese mismo tiempo naves guipuzcoanas (cocas) prestan servicio de transporte entre los puertos del Mediterráneo, acarreando de un sitio a otro esparto de Alicante, sal de Ibiza a puertos franceses y trigo francés a Barcelona.

También en la segunda mitad del siglo XIV hubo naves vascas al servicio de los genoveses. Tras de los nautas vascos, concurrieron al Mediterráneo naves de la Hansa y de algunos países europeos. Sólo hacia finales del siglo las ciudades mediterráneas comenzaron a tener las suficientes naves propias para reemplazar a las vascas.

Todo lo que antecede pudieron hacerlo los vascos porque navegaban por su cuenta, con pabellón neutral, y tenían naves poderosas para hacer frente a cualquier adversario. Eran naves bien armadas y las únicas capaces por entonces de navegar lejos de la costa con cualquier clase de mar; eran más manejables y económicas que las mediterráneas de aparejo latino y doble timón de espadilla, cuyas largas entenas precisaban de muchos tripulantes para las maniobras.

No deja de resultar sorprendente que los vascos participaran en todas estas actividades, además de incrementar la industria ballenera y de ser grandes constructores navales, de atender a la pesquería litoral y participar de un inusitado desarrollo siderúrgico dentro del propio país. No se concibe fácilmente, no, todo ese ajetreo, debido a que se generaba en empresas particulares de pequeños puertos y

1351ko Hitzarmena

1351. urteko abuztuaren 1ean, Londresko Dorrean, Ingalaterrako errege, Irlandako jaun eta Akitaniako dukeak 20 urteko Hitzarmena izenpetu zuen Castro Urdiales, Bermeo eta Getariako prokuradoreekin. Akordio horren bitartez amaitutzat eman zuten gerra Ingalaterrako kostaldean, aurrez elkarri kalteak ordainduta, eta trukean euskaldunek eta kantabriarrek edozein herrialdetako itsaso eta portuetan, baita Ingalaterrakoetan ere, aske nabigatzeko, merkataritza jarduteko eta arrantzatze baimena eskuratu zuten, besterik gabe leku bakoitzak herrialde kideentzat ezarrita zeuzkan eskubideak ordainduta.

Lapurdikoko portuek (Ingalaterrako administraziopean zeuden) ez zuten hasiera batean 1351ko Hitzarmena sinatu; bi urte geroago, 1353aren amaieran, egin zuten Hondarribiako parrokia-elizan. Han ziren, alde batetik, Baiona eta Biarritzeko ordezkariak, eta, bestetik, Laredo, Castro Urdiales, Mutriku, Getaria, Donostia eta Hondarribiakoak. Elkarri agindu zioten ez zutela «besteren salgairik lapurtuko ez bestelako kalterik egingo»; 1354ko uztailaren 9an berretsi zuten akordioa, Ingalaterrako erregeak baieztatuta. Konpromiso horretara atxiki ziren Bizkaia aldetik Bilbo, Gaminiz (Plentzia), Bermeo, Lekeitio eta Ondarroako ordezkariak.

Nolanahi ere, su-etenak ez zuen askorik iraun; izan ere, kontrako interesak ugari ziren, eta berriro ere liskarrak sortu ziren Bidasoaz alde bateko eta besteko euskaldunen artean, merkataritza-lehiak zirela medio.

Itsas jarduera bizia

1350. urtearen aurretik, euskaldunek faktoriak eta kontratazio-etxeak zituzten Ostenden eta Brujasen. Hori dela eta, Gipuzkoako ontziek (kokak) garraio-zerbitzua eskaintzen zuten Mediterraneoko portuen artean: Alacanteko espartza eramaten zuten batetik bestera, Ibizako gatza Frantziako portuetara eta Frantziako garia Bartzelonara.

Orobat, XIV. mendearen bigarren erdialdean, hainbat euskal ontzi aritu ziren genoarren zerbitzura. Euskal ontzien ondoren, Hansako ontziak eta Europako beste herrialde batzuetakoak hasi ziren Mediterraneoan. Mendearen amaieran, orduan lortu zituzten Mediterraneoko hiriek behar beste ontzi euskaldunenak ordezkatzeko.

Euskaldunek aurrez aipatutako guztia egiteko aukera izan zuten beren kabuz nabigatzen zutelako, bandera neutralarekin, eta ontzi indartsuak zituztelako edonori aurre egiteko. Ondo armatutako ontziak ziren, garai hartan kostaldetik urrun itsasorik handienarekin ere nabigatzeko gai ziren bakarrak. Maneiagarriagoak eta errentagarriagoak ziren Mediterraneoko ontziak baino; Mediterraneoako aparailu latino eta arraun-lema bikoitza zuten bai eta belazurrun luzea ere; horren ondorioz, eskifaia-kide asko behar zituzten maniobretarako.

Harrigarria da, harrigarria denez, euskaldunek jarduera horietan guztietan parte hartzea eta, horrez gain, balearen industria haztea eta ontzigile bikainak izatea, itsasertzeko arrantza zaintzea eta herrialdearen beraren barruan ezohiko garapenean parte hartzea; siderurgian, adibidez. Ez da ez, erraz ulertzen jarduera hori guztia; izan ere, portu txikiak eta garrantzi gutxiko herrietako enpresa partikularretan sor-

de villorrios insignificantes, sin el menor respaldo de un estado nacional y contando con muy escaso número de habitantes. A lo largo del siglo XIV, en el que hubo una atroz epidemia de peste, más la peste de las luchas banderizas, el País Vasco sufrió una notable despoblación. Se calcula que en el año 1400 Gipuzkoa tenía unos 47.000 habitantes, Bizkaia unos 53.000 y Álava unos 70.000.

La construcción naval vasca

Era muy grande el prestigio que gozaba en el siglo XIV la construcción naval vasca. Un buen ejemplo resulta el hecho que refiere Fernández Duro, sucedido en el año 1352:

«El rey Eduardo III de Inglaterra fletó para su hijo la nave vasca «San Antonio de Guetaria». Es posible que la elección influyera algo de lo que ahora se llama moda, por reputarse las embarcaciones de Cantabria superiores en porte y belleza a las de todas las naciones». (2)

Astilleros

Todas las villas del litoral tenían sus propias embarcaciones de altura, aparte de las menores para las faenas pesqueras y de ataje, las famosas pinazas, casi siempre fabricadas en sus propios astilleros. En las rías y en las orillas de los ríos, en lugares convenientes organizaban los astilleros, compuestos por gradas de tablones y tejavanas. Las gradas, por regla general, paralelas al río, para botar de costado los cascos, pues la estrechez de los pequeños ríos vascos no permitía la botadura de los cascos de proa a popa; a no ser que para la grada pudiera aprovecharse algún recodo pronunciado de río.

Recursos auxiliares

A no mucha distancia de los astilleros siempre había bosques de robles, castaños y hayas, materia prima para la construcción naval. También, muy a mano, contaban con herrerías y talleres artesanales que proporcionaban clavazón, herramientas, herrajes, anclas, cadenas y toda clase de armamento. Desde muy antiguo en Eibar y villorrios de su entorno, en talleres familiares, se fabricaban armas y aperos que rebasaba en mucho las necesidades vascas, y se exportaban a otros lugares. No faltaban tampoco en el País Vasco hilaturas y obradores que suministraban velas, redes y cordajes de toda especie.

Ante lo que queda dicho, es preciso hacer resaltar que nada de todo eso se improvisa; al contrario, el hecho señala un respaldo de laboriosidad y creatividad desarrollada a lo largo de muchas generaciones. El País Vasco es muy pequeño y siempre ha sido pobre en recursos alimenticios.

Recursos humanos

Por otra parte, su densidad demográfica ha sido elevada. Los vascos se las han tenido que ingeniar para dar salida a su relativo exceso de población, mediante la creación de empresas y la emigración. De ahí su presencia en todos los acontecimientos guerreros y en todos los avatares náuticos, así como en la colonización de todos los lugares, incluso en los más alejados y dispares.

tu zen, estatu nazional baten babesik gabe eta biztanle gutxiarekin. XIV. mendean, izurri-epidemia latza izan zen, eta horri gehitu behar zaizkio herrialdeen arteko liskarrak eta gerrak; hori dela eta, Euskal Herriak biztanle asko galdu zituen. Kalkuluen arabera, 1400. urtean Gipuzkoan 47.000 lagun inguru bizi ziren, Bizkaian 53.000 inguru eta Araban 70.000 inguru.

Euskal ontzigintza

XIV. mendean euskal ontzigintzak entzute eta ospe handia zuen. Horren adibide da 1352ko gertaera hau, Fernandez Durok jasoa:

«Eduardo II.a Ingalaterrako erregeak «Getariako San Antonio» ontzia pleitatu zuen. Litekeena da hautu horretan gaur egun moda esaten zaion horrek eragitea; izan ere, Kantabriako ontziek itxura eta edertasun aldetik beste herrialdeetakoak baino gehiago izateko ospea zuten». (2)

Ontziolak

Itsasertzeko herri guztiek zituzten alturako ontziak, arrantzarako eta atoi-lanetarako ontzi txikiez gain. Pinaza entzutetsu horiek ia beti herriko bertako ontzioletan eginak izaten ziren. Itsasadarretan eta ibaiertzetan, leku egokietan beti, antolatzen zituzten ontziolak. Ohol-mailaz eta teilapez osaturiko lekuak ziren. Harmailak, normalean, ibaiaren paralelo ezartzen zituzten, kroskoak saiheska uretaratzeko; izan ere, Euskal Herriko ibai estuek ez zuten aukerarik ematen kroskoak brankatik popara uretaratzeko; non eta harmaila ezartzeko ibaiak bihurgune zabal bat egiten ez zuen.

Baliabide gehigarriak

Ontzioletatik ez oso urrun, beti zeuden hariztiak, gaztainadiak eta pagadiak. Egur horiek ziren ontzigintzarako lehen-gaiak. Era berean, oso eskura zituzten burdinolak eta artisa-lantegiak, iltzeak, lanabesak, burdineria, aingurak, kateak eta era guztietako armamentua hornitzeko. Oso aspalditik, Eibarren eta inguruko herri txikietan armak eta lanabesak egiten zituzten familia-lantegietan. Euskaldunen beharrak sobera asetzen zituzten lantegi horiek, eta beste herrialde batzuetara esportatzen zituzten armak eta beste-lakoak. Irundegiak eta belak, sareak eta mota guztietako sokak egiteko lantegiak ere ez ziren falta Euskal Herrian.

Esandako guztiaren harira, nabarmentzekoa da hori guztia ez zela goizetik gauera sortu eta egindakoa. Aitzitik, belau-naldiz belaunaldi garatutako lana eta sormena dago bultzada horren guztiaren atzean. Euskal Herria txikia da eta beti izan da pobrea elikatzeko baliabideen aldetik.

Giza baliabideak

Bestalde, demografia-dentsitate handia izan du Euskal Herriak. Euskaldunek modua aurkitu behar izan dute gehiegizko biztanleria horri irteera emateko, eta horretarako enpresak sortu izan dituzte kanpoan, emigrazioa bideratzeko. Horregatik izan dira euskaldunak gerra eta itsasoko gorabehera guztietan, eta hango eta hemengo kolonizazioetan, baita tokirik urrun eta apartenekoetan ere.

Además, los vascos, especialmente los de la costa y la montaña, jamás sufrieron servidumbre ni fueron sojuzgados por señor feudal alguno. Por eso la nómina de descubridores, conquistadores y hombres de acción vascos que llegaron a alcanzar la fama, resulta inconcebiblemente grande para un territorio de procedencia tan diminuto.

Este hecho lo expresa muy bien el marqués de Seoane y de Alhama en los siguientes párrafos escritos a principios del presente siglo, referidos a los guipuzcoanos:

«Resulta prodigioso el considerar que un territorio tan pequeño, un rincón, por decirlo así, de las anchurosas costas marítimas, haya sido cuna y vivero de tan sobresalientes personalidades cual Guipuzcoa ha producido (...) revistiendo sus servicios trascendentales consecuencias, algunos de ellos únicos en la vida de la Humanidad, muchos excepcionales en la marcha de la Historia, dignos otros de admiración eterna. El conjunto que puede presentarse de marinos, guerreros, descubridores, cosmógrafos, armadores, navegantes e inventores, hace parecer a este solar como un país privilegiado, que ha producido durante nueve siglos nautas de exuberantes condiciones...».(3)

El marqués de Seoane no mencionó a los constructores navales, a los pescadores del litoral y de altura, a los bacaladeros y a los balleneros, ni a los navegantes comerciales, pese a que todos ellos, en conjunto, sobrepasan posiblemente en importancia a todos los por él relacionados. Porque la soberanía del mar no es solo cosa de marinos y naves de guerra y batallas. Las naves comerciales tienen primordial importancia. Si no hay naves mercantes, de poco sirven las de guerra. Y nada de eso puede ser viable si falla la construcción naval, la enseñanza náutica y la cartografía, a más de toda una infinita serie de industrias y actividades auxiliares.

Notas

- (1) HERUBER, Marcel A.: «BALEINES ET BALEINIERS», Mai 1931, pág. 602, «Revue Maritime». France.
- (2) FERNANDEZ DURO, Cesáreo: «LA MARINA DE CASTILLA», pág. 110. El Progreso Editorial. Madrid, 1894.
- (3) SEOANE Y FERRER, Ramón: «NAVEGANTES GUIPUZCOANOS», págs. 4 y 7. Imp. de la Revista General de Marina». Madrid, 1908.

Gainera, euskaldunak, batez ere kostakoak eta medikoak, ez ziren inoiz inoren zerbitzari ez inongo jauntxo feudalen mendeko izan. Hori dela eta, euskal aurkitzaile, konkistatzaile eta ekintza-gizonen kopurua harrigarri handia begitانتzen da jatorriz hain lurralde txikia izateko.

Hori bera oso ondo adierazi zuen Seoane eta Alhamako markesak ondorengo paragrafoetan. Aurreko mendearen hasieran idatzi zituen lerro hauek, gipuzkoarrei buruz:

Seoaneko markesak ez zituen aipatu ontzigileak, itsasertzeko eta alturako arrantzaleak, bakailaoketariak eta balea-arrantzaleak, ezta merkataritzan jarduten zuten itzas gizonak ere, nahiz eta, seguru asko, berak aipatutakoak baino garrantzi handiagokoak izan. Itsasoko nagusitasuna ez baita marinel, gerraontzi eta borroken kontua. Merkataritza-ontziek berebiziko garrantzia dute. Merkataritza-ontzirik ez bada, deus gutxirako dira gerrak. Eta ontzigin-tzarik, nautika-irakaskuntzarik eta kartografia egokirik gabe ezinezkoa litzateke hori guztia bideratzea. Orobat, beharrezkoak dira inguruan hainbat eta hainbat industria eta jarduera osagarri.

Oharrak

- (1) HERUBER, Marcel A.: «BALEINES ET BALEINIERS», Mai 1931, 602. or., in «Revue Maritime». Frantzia.
- (2) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: «LA MARINA DE CASTILLA», 110. or. El Progreso Editoriala. Madril, 1894.
- (3) SEOANE Y FERRER, Ramón: «NAVEGANTES GUIPUZCOANOS», 4 eta 7 or. Imp. de la Revista General de Marina». Madril, 1908.



«Ryde Winchelseako borroka, 1350». / «Combate de Ryde Winchelsea, 1350».

G. H. Oñativia.



Europa iparraldeko ontzia / Nave nórdica.

NAVES DEL SIGLO XIII

LAS FUENTES DE INFORMACIÓN



¿Cómo eran las naves de Donostia-San Sebastián y Hondarribia y, en general, de toda la costa vasco-cántabra del siglo XIII?

Si intentáramos reconstruir una de esas embarcaciones, nos encontraríamos con la evidencia de que nos faltan los datos suficientes. Solamente podemos hacer conjeturas con ciertas posibilidades de aproximación.

Modelos conjeturales

A este propósito, resulta conveniente señalar que todos los modelos a escala que existen en los museos navales y que representan naves europeas de los siglos XI al XVII, son modelos conjeturales.

Los modelos de naves mundialmente famosas, como la «Santa María» de Colón, la «Victoria» de Elcano, el «Golden Hind» de Drake, el «Mayflower» de los Padres Peregrinos fundadores de Boston, etc., solamente intentan mostrar los rasgos generales que se supone tenían aquellas embarcaciones, pero nunca deben considerarse como una exacta copia reducida de las mismas, por la sencilla razón de que nadie sabe en realidad cómo eran. Más adelante haremos unas precisiones sobre la «Santa María» y la «Victoria».

Esos modelos de los museos no son exactos, algunos encierran graves errores, inadmisibles; pero, de todas formas, nos ofrecen una visión tridimensional muy aceptable de lo que fueron las históricas naves.

Fuentes documentales

La escasa información de la que se depende para conocer la arquitectura naval de ese largo período de tiempo que nos está ocupando (siglos XI-XVI), procede de tres fuentes: documentos escritos, iconografía y hallazgos arqueológicos.

Documentos escritos

Por desgracia, en este caso (siglo XIII vasco), los documentos escritos nos proporcionan muy pocos datos, apenas nada que se refiera a las características de las naves, y a veces solo sirven para aumentarnos la confusión. Un caso típico es el referente a la pinaza, embarcación pesquera vasca mencionada en documentos desde tiempos remotos. Ugar-

XIII. MENDEKO ONTZIAK

INFORMAZIO-ITURRIAK



Nolakoak ziren Donostiako eta Hondarribiako ontziak eta, oro har, Euskal Herriko eta Kantabriako kostalde osokoak XIII. mendean?

Ontzi horietako bat berreraikitzen saiatuko bagina, etsi-et-sian agertuko litzaiguke egia: ez dago behar beste datu. Usteen bidez egiara hurbiltzeko ahalegina besterik ezin dezakegu egin.

Ustezko ereduak

Alde horretatik, komeni da zehaztea XI. mendetik XVII. mendera bitarteko Europako ontzien eredu guztiak –eskalara egin eta ontzi-museoetan ikusgai diren guztiak, alegia–, ustezko ereduak direla.

Mundu osoan ezagunak diren ontzien ereduak –hala nola Kolonen «Santa María», Elkanoren «Victoria», Drakeren «Golden Hind», Bostongo sortzaile izan ziren Aita Erromesen «Mayflower» eta besterenak– ontzi haiek ustez zituzten ezaugarri orokor batzuk erakusten saiatzen dira; ezin dira, inolaz ere, haien kopia zehatz eta neurri txikikotzat hartu, inork ez baitaki benetan nolakoak ziren. Aurrerago egingo ditugu zehaztapen batzuk «Santa María» eta «Victoria» ontziei buruz.

Museoetako eredu horiek ez dira zehatzak; areago, batzuek akats larriak dituzte, akats onartezinak; baina, nolahi ere, ontzi historiko haiek zer izan ziren txukun erakusten dute hiru dimentsioko miniatura horiek.

Dokumentuzko iturriak

Aztertzen ari garen denbora-epe luze horretan (XI-XVI. mendean artean) ontzien arkitektura nolakoa zen jakiteko, hiru iturri nagusitatik dator informazio apurra: idatzizko agirieta-tik, ikonografiatik eta arkeologia-aurkikuntzetatik.

Idatzizko agiriak

Zoritxarrez, kasu honetan (Euskal Herria XIII. mendean), idatzizko agiriak oso datu gutxi ematen digute, apenas dagoen ezer ontzien ezaugarriei buruz; batzuetan, gainera, nahasmena areagotzeko baino ez dira datu horiek. Ohiko kasua da pinazarena. Aspaldi-aspalditik, agiritan aipatzen den euskal arrantza-ontzia da pinaza. Ugartetxeak emandako

techea da a conocer que en Lekeitio ya se la menciona en un documento del año 1338 (aunque procede de siglos anteriores), y comenta:

«Se cita con gran insistencia las pinazas, bajo cuyo nombre se agrupan toda suerte de lanchas, tanto de altura como de bajura, y es raro el documento en que se las diferencia de otros tipos de embarcaciones, como los bateles que en 1550 se utilizaban también en la captura de ballenas» (1).

Por tanto, no nos hemos enterado de cómo eran las pinazas. Pero viene después Arrinda y nos dice:

«Pinaza puede ser una pequeña chalupa o un barco de tres palos. Había pinazas de 4 hombres; pinazas de 10 m para 8 remeros y caza de la ballena, pinazas de 16 m para 14 hombres, que van a Galicia y a Irlanda. Para el camino de Terranova habrá pinazas mayores» (2).

No hay manera de sacar en limpio cómo era una pinaza. Por lo visto, los documentos antiguos lo mismo denominan pinaza a la pequeña embarcación que pescaba pegada a la costa, que a la mayor que se alejaba a por besugo o por atún, que a la que se dedicaba al cabotaje.

Arqueología

Afortunadamente han aparecido varias naves normandas anteriores al siglo XI, y siguen apareciendo más en diversos lugares y en distintos grados de conservación; algunas en relativo buen estado. Se debe a que los vikingos tenían la costumbre de enterrar a los caudillos muertos en sus propias naves, con todas sus pertenencias, en grandes túmulos.

Hasta la fecha, la arqueología de los siglos XI al XVI sólo ha proporcionado algunos restos de cocas hanseáticas, como la de Bremen, que era una gran nave velera mercante y guerrera del siglo XIV. Hay otros hallazgos de restos de cocas hanseáticas: en Brósen, junto a Danzing; al norte de la isla danesa de Seeland, y, otra coca más antigua que la de Bremen, encontrada en Kollerup, Jutlandia.

Posteriormente, también han aparecido naos balleneras vascas y galeones del siglo XVI, hundidos en las costas americanas; así como la famosa carraca «Mary Rose», gloria de la marina inglesa de Enrique VIII, extraída del fondo del mar frente a Portsmouth.

Iconografía

Más positiva en este aspecto resulta la iconografía. Pero hay que admitir con gran suspicacia la información que proporciona, al menos en cuanto a datos técnicos se refiere. Porque la iconografía de la Edad Media deja mucho que desear dando informaciones de las naves, ya que los artistas se dedicaban con preferencia a exaltar argumentos religiosos, o a magnificar los personajes, que no a retratar con fidelidad y exactitud las embarcaciones que aparecen en sus composiciones.

De todos modos, los miniaturistas de los códices y los pintores reflejan aproximativamente lo que pudieron ser las naves de aquellos tiempos, aunque su interpretación o identificación resulte en ocasiones difícil. Mas sí permiten realizar comparaciones y buscar analogías dentro de cada época y de cada tradición constructiva de unos y otros países.

datuen arabera Lekeitio jada aipatzen zen pinaza 1338ko dokumentu batean, nahiz eta ontzia bera aurreko mendeetakoa izan. Honela dio Ugartetxeak:

«Behin eta berriro aipatzen dira pinazak, baina izen horrekin era guztietako txalupak biltzen dira, hala alturakoak nola baxurakoak, eta dokumentuetan nekez bereizten dira beste ontzi-mota batzuetatik; adibidez, 1550ean baleak harrapatzeko erabiltzen ziren bateletatik» (1).

Beraz, ez dugu jakin nolakoak diren pinazak. Baina Arrindak honela dio gero:

«Pinaza izan daiteke txalupa txiki bat edo hiru mastako ontzia. Baziren 4 gizoneko pinazak; hamar metrokoak 8 arraunarirentzat balea ehizatzen; 16 metroko pinazak 14 gizonentzat, Galiziara eta Irlandara joateko. Eta Ternuarako bidea egiteko pinaza handiagoak ere baziren» (2).

Ez dago modurik jakiteko zehatz-mehatz pinaza bat nolakoa zen. Antza denez, antzinako agirietan ontzi-mota askori esaten zitzaion pinaza: kostara itsatsita arrantzatzen zuen ontzi txikiari, bisigua eta hegaluzea arrantzatzen zera zabalera urruntzen zenari, bai eta kabotajearen jarduten zuenari ere.

Arkeologia

Zorionez, XI. mendea baino lehenagoko hainbat ontzi normandiar agertu dira, eta beste zenbait lekutan ere jarraitzen dute agertzen. Batzuk hobeki kontserbatu dira besteak baino, eta badira ondo gorde direnak ere. Bikingoan ohiturei esker agertu dira ontzi horiek; izan ere, buruzagiak ontzietan bertan lurperatzen zituzten, tumulu handietan.

Orain arte, arkeologian Hansako koka aztarnak batzuk baino ez dira berreskuratu; Bremengo, adibidez. XIV. mendeko belaontzi handi bat zen Bremengo hori, gerran eta merkataritzan erabilia. Aurkitu dira Hansako koken beste aztarna batzuk ere: besteak beste, Brosenen, Danzing ondoan; Danimarkako Seeland uhartearen iparraldean, eta, Bremengo baino koka zaharrago bat, Kollerupen, Jutland penintsulan.

Gerora, XVI. mendeko euskal baleontziak eta galeoiak ere agertu dira Amerikako kostaldean hondoratuta. Hala agertu zen, adibidez, «Mary Rose» karraka entzutetsua ere, Henrike VIII.aren itsas armadako ontzi distiratsua, Portsmouth parean itsasoaren hondotik aterata.

Ikonoграфия

Datuen aldetik, esker hobeagokoa da ikonoграфия. Baina zuhurtasunez hartu behar da ikonoграфияk emandako informazioa, datu teknikoaren aldetik gutxienez. Erdi Aroko ikonoграфияk ez baitira egokienak ontzien informazioa emateko; izan ere, artistek batez ere erlijio aldetiko elementuak gortzen zituzten, edo pertsonaiak hauspotzen, eta, beraz, ez zituzten beren konposizioetan agertzen diren ontziak zehatz-mehatz eta leialtasunez erretratatu.

Nolanahi ere, kodizeen miniaturak egiten zituzten egileek eta margolariak gutxi gorabehera islatzen dituzte zer eta nolakoak ziren garai haietako ontziak, nahiz eta haiek interpretatzea eta identifikatzea zaila izan batzuetan. Baina aukera ematen dute konparazioak egiteko eta garai bakoitzaren testuinguruan eta herrialde batzuek eta bestek ontziak eraikitzen zituzten ohituren baitan analogiak bilatzeko.

De la iconografía de aquella época, los sellos de las poblaciones marítimas nos proporcionan muy buenos datos acerca de las naves. Resulta así porque, por regla general, los concejos de las villas hacían reproducir sus embarcaciones más significativas y porque, además, los grabadores de sellos solían ser verdaderos artistas, no simples copistas de manuscritos iluminados, quienes la mayor parte de las veces no habían visto jamás el mar.



Ontzi baten hondoratzea eta desagitea.
(Oxford Illustrators Ltd.)

Naufragio y destrucción de un navío.
(Oxford Illustrators Ltd.)

Garai hartako ikonografiatik, itsasertzeko herrien zigiluek oso datu onak ematen dizkigute ontziei buruz. Horren arrazoia da, herrietako udalek, oro har, ontzi esanguratsuenak erreproduzitzen zituztela zigiluetan, eta zigiluak grabatzen zituztenak benetako artistak zirela, eta ez eskuizkribu argiztatuen kopiazaile hutsak; izan ere, kopiazaile horiek, gehien-gehienetan, ikusi ere ez zuten egin itsasoa.

Oharrak

- (1) UGARTECHEA ETA SALINAS, J.M.: «LA PESCA TRADICIONAL EN LEQUEITIO - V. EMBARCACIONES Y ENSERES DE PESCA», 67 or. Eusko Folklore, XXII. Urtekaria, Donostia, 1967-68.
- (2) ARRINDA, Anastasio: «EUSKALERRIA ETA ARRANTZA», pág. 23. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones. Caja de Ahorros Municipal de Donostia. Donostia, 1977.

Notas

- (1) UGARTECHEA Y SALINAS, J.M.: «LA PESCA TRADICIONAL EN LEQUEITIO - V. EMBARCACIONES Y ENSERES DE PESCA», pág. 67. Anuario de Eusko Folklore XXII, San Sebastián, 1967-68.
- (2) ARRINDA, Anastasio: «EUSKALERRIA ETA ARRANTZA», pág. 23. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones. Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián. San Sebastián, 1977.



Buruzagi bikingo baten eta haren ontziaren hilobi-tumuluaren indusketa.
Excavación de un túmulo funerario de un jefe vikingo con su nave.

TRADICIÓN NAVAL VIKINGA

La tradición vikingo-normanda en la construcción naval vasca

Expansión vikinga y su presencia en Lapurdi

Los vikingos, esto es, los grupos normandos procedentes de Escandinavia que a bordo de unas extraordinarias embarcaciones abiertas, mixtas de remo y vela, se habían dedicado desde siglos atrás, en el Báltico, a la piratería y al saqueo de costas, actuaron luego en Europa como una punta de lanza de los conquistadores y colonizadores de Dinamarca, Noruega y Suecia.

A finales del siglo VIII saquearon las costas inglesas y conquistaron una parte de Irlanda.

En el año 843 saquearon Nantes, en Francia,

Y en el año 844 saquearon las costas gallegas y, en seguida, Lisboa; luego llegan a Sevilla.

En el año 846 sitían París mientras colonos normandos se asientan en las riberas del Sena, en tierras que, por ellos precisamente, se llamará en lo sucesivo Normandía.

Alrededor del año 1000 llegaron hasta Islandia y Groenlandia y, desde ahí alcanzaron la costa del Labrador y el río San Lorenzo, siguiendo por el sur hasta la actual Virginia y por el norte hasta la hoy llamada Tierra de Baffin.

En 1066, Guillermo, duque de Normandía, organiza un ataque contra Inglaterra, con una flota de unas 750 naves y 15.000 marinos y guerreros, derrota al rey inglés en la batalla de Hastings, conquista Londres y se hace coronar rey de Inglaterra.

Influjo naval vikingo

La permanencia de los vikingos normandos de Lapurdi (844-1023), siendo un pueblo marítimo que contaba con una tradición constructora excelente, debió influir no poco en la construcción naval vasca.

Las riberas del Adour eran un buen lugar para montar astilleros, máxime teniendo bosques cercanos. Resulta lógico que emplearan mano de obra del país, tanto para la obtención y acarreo de madera como para trabajos en la fabricación de naves. Los vascos, marinos de por sí, con su propia experiencia constructora, diestros y observadores, por fuerza tuvieron que aprender mucho de las técnicas normandas; esto les facultó para su desarrollo posterior.

Al ser expulsados los vikingos, Bayona quedó bajo la jurisdicción de los reyes de Navarra, quedando como capital del condado de Lapurdi y dotada de fuero en 1125. Luego, por dote matrimonial pasó a ser posesión inglesa en 1193, situación que duraría hasta el año 1450, en que pase a la corona francesa, al ser derrotados los ingleses por Carlos VII.

No podemos tener duda en cuanto a que la tradición constructora naval vasca es heredera, con las correspondientes adaptaciones, mejoras e innovaciones locales, de la tradi-

BIKINGOEN ITSAS TRADIZIOA

Bikingo-normandiarren tradizioa euskal ontzigintzan

Bikingoen hedapena eta presentzia Lapurdin

Bikingoak, jatorriz Eskandinaviako talde normandiarrek, piraterian eta kostaldeak lapurtzen jardun ziren hainbat mendetan Baltikoan, arraun eta bela bidez mugitzen ziren ontzi ireki eta mistoekin; gerora, berriz, Danimarkako, Norvegiako eta Suediako konkistatzaile eta kolonizatzaileen puntako izan ziren European.

VIII. mendean, Ingalaterrako kostaldea garbitu zuten eta Irlandaren zati bat konkistatu zuten.

843. urtean, Nantes garbitu zuten, Frantzia.

Eta 844. urtean, Galiziako kostaldean jardun zuten lapurretan; eta, ondoren, Lisboa garbitu zuten eta Sevillara jo zuten hurrena.

846. urtean Paris setiatu zuten, eta, kolono normandiarrek Senaren ibaiertzetan finkatu ziren. Inguruak haiei zor die, hain zuzen, Normandia izena.

1000. urte inguruan, Islandiaraino eta Groenlandiaraino iritsi ziren, eta handik Labradorko kostaldera eta San Lorenzo ibaira. Hegoalderantz gaur egungo Virginiaraino jarraitu zioten bideari eta iparralderantz gaur egun Baffingo Lurraldean deritzen tokiraino.

1066. urtean, Gillermok, Normandiako dukeak, eraso handia antolatu zuen Ingalaterraren kontra. 750 bat ontzi eta 15.000 marinelez osatutako ontzidiarekin Ingalaterrako erregea menderatu zuen Hastingseko borrokan, Londres konkistatu zuen eta Ingalaterrako errege koroatu zuen bere burua.

Bikingoen eragina ontzigintzan

Bikingo normandiarrek 844. eta 1023. urteen artean egon ziren Lapurdiko kostaldean; itsasokoak ziren bikingoak eta tradizio handia eta ontzigile bikainak zituzten. Horrek, noski, eragin nabarmena izan bide zuen euskal ontzigintzan.

Aturriren ibaiertzak egokiak ziren ontziolak eraikitzeko, are gehiago hurbilean basoak zeudela kontuan izanda. Pentsatzekoa da Euskal Herriko bertako eskulana erabiliko zutela, bai egurra ateratzeko eta garraiatzeko eta bai ontziak egiteko ere. Euskaldunak itsas gizonak ziren berez, trebeak eta begi zoliak, eta lehendik ere bazuten eskarmentua ontzigintzan; halabeharrez asko ikasi behar izan zuten normandiarren tekniketarik. Bikingoen eskutik, beraz, prestatu egin ziren etorkizuneko garapenerako.

Bikingoak kanporatzean, Baiona Nafarroako errege-erreginen esku geratu zen, Lapurdiko konderriaren hiriburu; 1125ean eskuratu zuen Baionak forua. Ondoren, ezkontzako dote bidez ingelesaren eskuetara igaro zen 1193an, eta haien jabego izan zen 1450 arte. Urte horretan Frantziako koroara igaro zen; Karlos VII.ak ingelesak garaitu zituen, hain zuzen.

Inolako dudarik gabe, euskal ontzigintzaren tradizioa Baionara iritsitako bikingo-normandiarren tradizioaren oinordeko

ción vikingo-normanda, llegada a Bayona con su ocupación durante más de un siglo. Aquellos nautas aventureros, los vikingos, poseían una extraordinaria técnica de construcción naval, y los vascos de Lapurdi, primero, y los del sur del Bidasoa, después, aprendieron mucho de ellos. O recordaron muchas cosas que habían olvidado. De modo que cuando los vikingos-normandos desaparecieron de Bayona como poder constituido, al ser batidos en el año 1023 por Guillermo Sancho, duque de Vasconia, nuestros lejanos abuelos habían heredado los conocimientos que necesitaban para revitalizar una construcción naval autóctona.

Más aún, cuando Bayona y Lapurdi pasaron a integrarse en la administración inglesa en 1155 (al casarse la duquesa de Aquitania con Enrique de Plantagenet, que después sería Enrique II de Inglaterra), los ingleses, herederos a su vez de una buena parte de la tradición naval normanda, intercambiarían conocimientos con los vascos, merced al intenso comercio que éstos mantenían con los puertos británicos.

El casco de tingladillo

Que el arte naval vasco de la Edad Media es en gran parte heredado de los normandos, queda reflejado en las embarcaciones que aparecen en los sellos de las poblaciones marítimas vascas. Basta compararlos con los norte-europeos de aquellas fechas para relacionarlas de inmediato con las naves vikingas, viendo:

- los cascos de todas esas embarcaciones con forro de tingladillo,
- todas las embarcaciones arrugadas en media luna
- y simétricas

Las naves norteñas, de casco forrado en tingladillo que venían a ser una especie de concha de tablas sobremontadas por los costados, armadas sobre las quillas y las rodas, resultaban mucho más estancas y elásticas, requerían menos calafateado y resistían mejor los golpes de mar que las naves mediterráneas, cuyo casco estaba constituido con tablas unidas a tope.

Por las características de su construcción, las naves de tingladillo solamente podían alcanzar una eslora máxima de una treintena de metros, mientras que las construidas con la tablazón a tope, debido a su armadura interna más rígida y mejor trabada, permitía construir naves mucho mayores y con mucha mayor economía de madera.

Las naves vikingas

Detengámonos pues un poco en las naves vikingas, que fueron las adelantadas en el desarrollo naval atlántico.

Embarcaciones de exploración y guerra: «drakkars» y «snekkars» (diferenciadas por sus mascarones de roda donde figuraban dragones o serpientes), llegaron a tener unas dimensiones considerables: hasta 30 m de eslora, para unas tripulaciones de hasta 60 y 80 remeros, quienes a la vez eran aquellos legendarios feroces guerreros que asolaban las costas europeas.

da; ezin da ahaztu bikingoek mende bat baino gehiago egin zutela Lapurdiko kostaldean. Euskaldunek egin zituzten beren egokitzapenak, han eta hemen hobekuntza batzuk, eta berrikuntzak ere sartu zituzten, baina oinarrian haien tradizioa jaso zuten. Bikingoek, marinel abenturazale haiek, teknika bikaina zuten ontziak eraikitzeke. Hala, Lapurdiko euskaldunek, lehenbizi, eta Bidasoaz hegoaldekoek, gero, asko ikasi zuten haiengandik. Edo ahaztutako gauza asko gogoratu zituzten. Bikingo-normandiarrek 1023. urtean utzi zuten Baionako agintea, Gilen Antso Baskoniako dukeak garaitu zituenean, baina ordurako, gure aitona-amonon arbaso haiek jasoa zuten beharrezko ezagutza bertako ontzigin-tza biziberritzeko eta indartzeko.

Areago, 1155ean Baiona eta Lapurdi Ingalaterrako administrazioa bildu zirenean, ingelesek, normandiarren ontzi-tradizioaren oinordekoak haiek ere, euskaldunekin trukatzeko zuten ezagutza; izan ere, euskaldunek merkataritza bizia zuten Britainia Handiko portuekin. Oroit dezagun, Akitaniako dukesa eta Plantageneteko Henrike –gerora Ingalaterrako Henrike II.a, alegia– ezkondu zirenean bildu ziren Baiona eta Lapurdi Ingalaterrako administrazioa.

Tingladillo erako kroskoa

Erdi Aroan ontziak eraikitzeke euskaldunen artea hein batean normandiarrengandik jasoa dela argi ikusten da euskal kostaldeko herrien zigiluetako ontzietan. Garai haietako Europa iparraldekoekin alderatzea aski da konturatzeko zer antza duten bikingoen ontziekin. Horren adierazle:

- ontzien krosko guztiek tingladillo erako estalkia dute,
- ontzi guztiak ilargi erdi baten eran kizkurtuta zeuden
- eta simetrikoak ziren

Iparaldeko ontziek, tingladillo eran estalitako kroskoa zutenek, maskor baten itxura hartzen zuten: saihestetan oholak jartzen zituzten bata bestearen gainean, gilen eta bularren gainean armatuta, eta, hala, ontziak askoz estankoagoak eta malguagoak ziren, ez zuten hainbeste istinkatzerik behar eta itsasoaren kolpeak hobeto jasaten zituzten Mediterraneo ontziek baino. Mediterraneo ontzien kroskoa topera lotutako oholez osatuta zegoen.

Eraikitzeke ezaugarriak zirela medio, tingladillo erako ontziek gehenez ere hogeita hamar bat metroko luzera izan zezaketen. Topera lotutako oltzadura zuten ontziek, berriz, barne-egitura zurrunagoa eta hobeto trenkatua zeukaten, eta, horri eskerrak, ontzi askoz handiagoak eraiki zitezkeen modu horretara, egur askoz gutxiago erabilita, gainera.

Bikingoen ontziak

Egin dezagun, beraz, tarte bat bikingoen ontziak aztertzeke, Atlantikoko ontzigintzaren garapenean aitzindariak izan baitziren.

Esploraziorako eta gerrarako ontziak: «drakkar-ak» eta «snekkar-ak». Bularreko irudien edo aurpegitzarren arabera bereizten ziren: batzuek herensugeak zituzten eta besteek sugeak. Neurri nabarmenak izatera iritsi ziren, 30 metrorairekin luzera zenbait, eta 60 eta 80 arraunlari eskifaian. Arraunlari horiek berak ziren Europako kostaldeak erasotzen zituzten gerlari basati eta kondairazko haiek.

Las naves que han reconstruido los arqueólogos, a partir de los restos funerarios desenterrados, y de los pecios recuperados en ciénagas de ríos y brazos de mar, señalan unas dimensiones más modestas, pero no por ello dejan de ser sorprendentemente grandes y bien construidas, teniendo en cuenta, sobre todo la pobreza de medios técnicos de que disponían sus constructores.

Medios técnicos

Hay que señalar la escasa variedad de herramientas que disponían para el laboreo de la madera, puesto que no conocían o, cuando menos, empleaban la sierra trozadora para obtener tablas y tablones de los troncos y ramas gruesas de árbol.

La panoplia de herramientas de que disponían, que era muy parecida a la de todos los carpinteros de ribera europeos de muchas centurias posteriores, se reducía a hachas, azuelas de corte, barrenos, cuchillos-sierra, cuchillas raederas, punzones, cuñas, mazas y martillos, además de piedra arenisca blanda como abrasivo para el alisado y pulido.

Conseguían las tablas desgajándolas de las trozas mediante cuñas y golpes de maza. El roble se presta bien a este tipo de división en tablas; un tronco permite la obtención de hasta 32 tablas (de mala escuadría, bastas e irregulares, naturalmente). Conseguían los tablones y los maderos gruesos esculpiéndolos literalmente de los troncos, mediante hachas y azuelas de corte.

Todo ello auxiliado por hogueras y calderas de agua hirviendo, para el curvado de las piezas; más torniquetes de palos y cuerdas para las sujeciones, clavos de hierro forjados a mano, cabillas de palo y mucha, muchísima habilidad, paciencia... y derroche de madera. De ahí proviene el nombre de astilleros para los lugares donde se fabrican naves; de los ingentes montones de astillas que se generaban al construir una embarcación de madera.

Tipos y características

Snekkar

La nave **snekkar** hallada en Oseberg, Noruega, que data del siglo XI, tiene:

- 22 m de eslora,
- 5,20 m de manga
- 1,80 m de puntal

Drakkar

El **drakkar** de Gokstad, Noruega, del siglo X, tiene:

- 22 m de eslora,
- 5 m de manga
- algo más de 2 m de puntal,
- con una capacidad de carga de unas 20 toneladas.

Se trata de naves:

- relativamente ligeras,
- elegantes,

Ontzi horietako batzuk berreskuratu egin dira lurpeko hilibietatik; eta, horrez gain, ibaietako eta itsas besoetako lupetzetan ontzien zatiak aurkitu dira. Aztarna horiek oinarri hartuta arkeologoek berreraiki egin dituzte ontziak. Berreraikitako horiek neurritz apalagoak dira, baina hala ere harrigarri handiak eta ondo eraikiak, kontuan hartuta zer bitarteko tekniko gutxi zuten eraikitzaileek.

Bitarteko teknikoak

Aipatzekoa da lanabes-mota oso gutxi zutela egurra lantzeko; izan ere, ez zuten ezagutzen edo, behintzat, ez zuten erabiltzen enborretatik eta zuhaitzen adar lodietatik oholak eta oholtzarrak ateratzeko zerrarik.

Eskuera ziztuzten lanabesen aukera hainbat gizaldi geroago ere Europako ibaiertzeko arotz guztiek zeukatenaren oso antzekoa zen. Erreminten artean hauek zituzten: aizkorak, ebakitzeko zeioak, laztabinak, zerra-aiztoak, karrakatzeko labanak, puntzoiak, falkak, mazoak eta mailuak, bai eta hareharri biguna ere egurra urratu eta modu horretara leuntzeko eta berdintzeko.

Enborretan falkak sartu eta mazoarekin kolpeak emanez bereizten zituzten oholak. Haritza egur egokia da modu horretara enborrak oholetan bereizteko; enbor batetik 32 ohol ere atera zitezkeen (eskuairalde txarrekoak, baldarrak eta irregularrak, noski). Oholtzarrak eta tantai lodiak enborrak berak zizelkatuz lortzen zituzten, aizkora eta laztabinen bidez.

Prozesu horretan guztian, sutzarra eta irakindako urez betetako galdarak erabiltzen zituzten, piezak okertzeko eta kakotzeko. Eta horrez gain, bestelakoak ere baliatzen zituzten: makilaz egindako torniketeak eta sokak egurra lotzeko, eskuz forjatutako burdinazko iltzeak, makilez egindako kabilak eta trebetasun eta pazientzia handia; egurra, berriz, erruz. Gaztelaraz horregatik esaten zaie «astillero» ontziak eraikitzen diren lekuei; garai haietan egurrezko ontzi bat eraikitzen sortzen zen ezpal-pila izugarriengatik.

Motak eta ezaugarriak

Snekkar-ak

Snekkar ontzia Osebergen, Norvegiar, aurkitu zuten; XI. mendekoa da. Ezaugarri hauek ditu:

- 22 metroko luzera,
- 5,20 metroko zabalera
- 1,80 metroko altuera

Drakkar-ak

Norvegiako Gokstaden aurkitutako **Drakkar** ontziak, X. mendekoak, ezaugarri hauek ditu:

- 22 metroko luzera,
- 5 metroko zabalera
- 2 metro pasatxoko altuera,
- 20 bat tona zamatzeko ahalmena.

Ontzi horiek honelakoak dira:

- arin samarrak,
- eleganteak,

- de rodas curvas muy elevadas,
- para ser impulsadas por remos;
- ambas, no obstante, también podían izar un mástil, que era abatible, apoyado en una larga carlinga, que sostenía una verga con una vela cuadrada, por lo que estaban bien dispuestas para realizar travesías oceánicas.

Knorr

Otro tipo de naves de las mismas fechas y de origen vikingo-normando eran las **Knorr**, destinadas al transporte. Eran:

- más cortas y panzudas que las anteriores,
- más robustas y pesadas,
- menos alterosas, con un sollado o cubierta baja;
- naves para ser impulsadas exclusivamente a vela. Contaban con un molinete o cabrestante horizontal que facilitaba la izada de la pesada verga
- en proa y en popa disponían de un fuerte tajamar, que no tenían las «snekkar» ni «drakkar».

Nef

Hacia el final del período vikingo, en el siglo XI, aparece otro tipo de nave distinta, la **nef**, pero que, sin embargo, conserva muchas de las características de las anteriores.

- Tiene sollado
- unas pequeñas cubiertas o tillas a proa y a popa,
- sin tajamar, pero con fuertes rodas curvas unidas a una quilla robusta,
- embarcación velera, más estilizada que la «knorr».

Con la «nef» los normandos transportaban cargas de toda especie, incluyendo ganado y caballerías, a través de cualquier mar, poniendo al alcance de las familias colonizadas incluso Groenlandia y el continente americano. Eso sí, viajaban a la intemperie, envolviéndose en lonas o en pieles para pasar la noche.

Los daneses actuales han hallado hundidas en Skuldelev los restos de cinco naves diferentes de esa época, de las que dos son «nefs». Las han reconstruido en gran parte y las conservan en el Museo Vikingo de Roskilde. La mayor tiene:

- 16,5 m de eslora
- 4,50 m de manga
- 1,90 m de puntal.

Características generales de las naves vikingas

Todos estos tipos de naves estaban construidas con:

- forro del casco en tingladillo,
- timón de espadilla en la aleta de estribor,
- anclas de hierro con cepo de madera, similares a las empleadas durante los siglos posteriores por todas las naciones.

- bular oker eta oso altukoak,
- arraun bidez eragindakoak;
- nolana ere, bi ontziek masta eraisgarri bat jaso zezaketen tanbulet edo garlinga luze batean bermatuta. Tanbulet horrek belazurrun bat eusten zuen lau ertzeko oihal batekin; horrenbestez, prestatuta zeuden ozeanoetan zeharkaldiak egiteko.

Knorr-ak

Garaitu haietako beste ontzi-mota bat **Knorr**-ak ziren; horiek ere jatorriz bikingo-normandiarrenak. Garraiorako erabiltzen ziren. Ezaugarri hauek zituzten:

- aurrekoak baino motzagoak eta tripa handiagokoak ziren,
- sendoagoak eta astunagoak;
- ez ziren hain altuak, eta bizkarralde edo zoladura baxua zuten;
- soilik belaz eragindako ontziak ziren. Gindax edo kabestrante horizontal bat zuten belazurrun astuna igotzen laguntzeko;
- brankan eta popan urtepaira edo zubi-branka indartsu bat zuten; «snekkar» eta «drakkar» ontziek ez zuten halakorik.

Nef-ak

Bikingoen aroaren hondarrean, XI. mendean, beste era bateko ontzi bat agertu zen, **nef** zeritzona. Nolana ere, aurrekoen ezaugarri asko gordetzen zituen.

- Zoladura zuen
- Bizkar txiki batzuk brankan eta popan,
- urtepaira edo zubi-brankarik ez, baina bular oker indartsuak zituen gila sendo bati lotuta,
- belaontzia zen, «knorr-a» baino estilizatuagoa.

«Nef» ontziarekin normandiarrek era guztietako zamak garraiatzen zituzten, baita ganadua eta zaldiak ere, itsaso guztietan barrena. Hala, Groenlandiaraino eta Amerikako kontinenteraino eramanez zitzaketan familia kolonizatzaileak. Hori bai, aire zabalean bidaiatzen zuten, olanetan eta larruetan bilduta gaua igarotzeko.

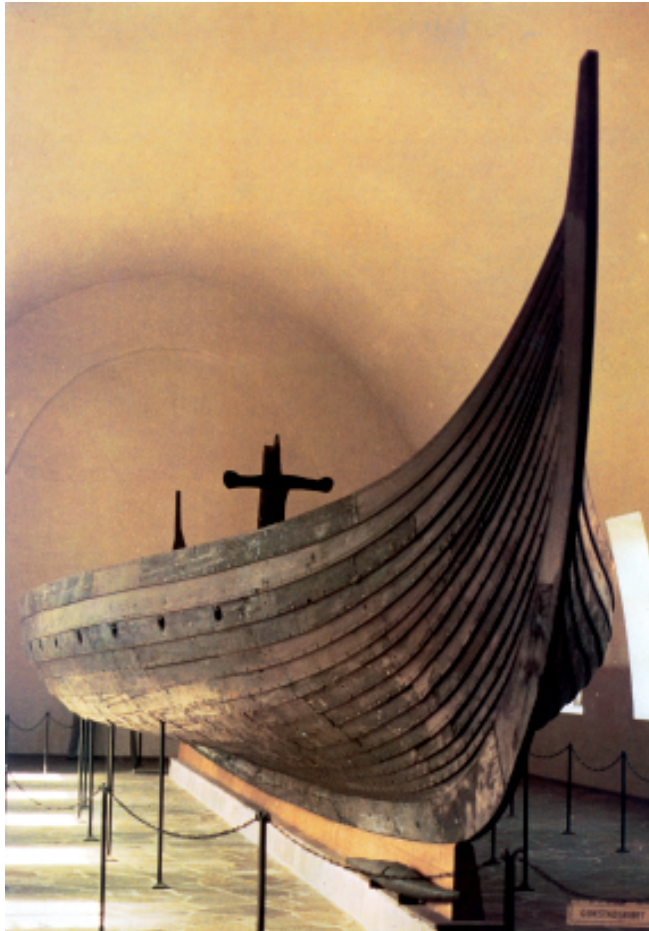
Gaur egungo daniarrek garai horretako bost ontziren arrastoak aurkitu dituzte Skuldelev-en hondoratuta eta bost horietatik bi «nef-ak» dira. Hein handi batean berreraiki egin dituzte eta Roskildeko Bikingoen Museoan daude gordeta. Handienak ezaugarri hauek ditu:

- 16,5 metroko luzera
- 4,50 metroko zabalera
- 1,90 metroko altuera.

Bikingoen ontzien ezaugarri orokorrak

Ontzi horiek guztiak honela eraikita zeuden:

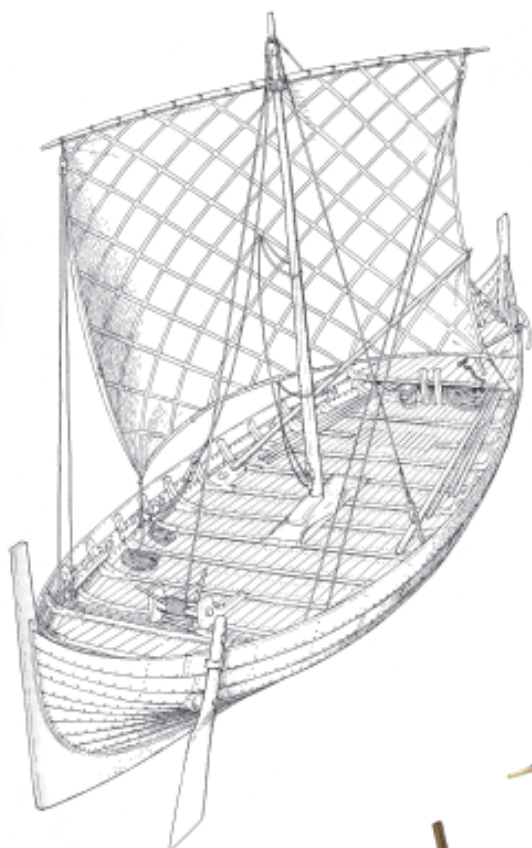
- kroskoaren estalkia tingladillo eran,
- arraun-lema istriborreko hegatsen,
- burdinazko aingurak egurrezko zepoarekin, hurrengo mendeetan beste herrialde batzuek erabilitakoen antzekoak.



Osebergeko «snekkar» ontziak (IX. mendea).
Naves «snekkar» de Oseberg (siglo IX).

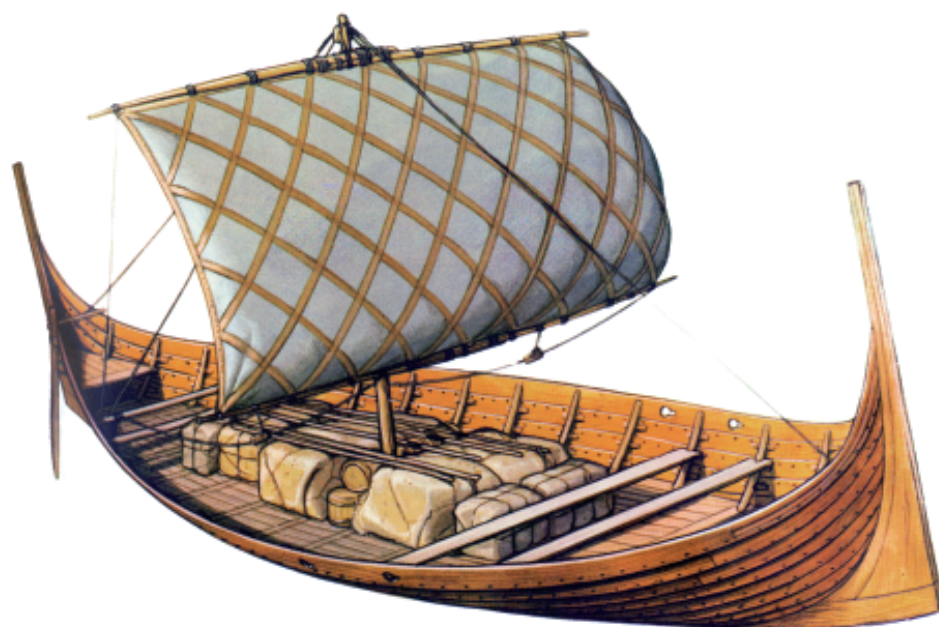
Gokstadeko «drakkar» ontzia (X. mendea) / Nave «drakkar» de Gokstad (siglo X).





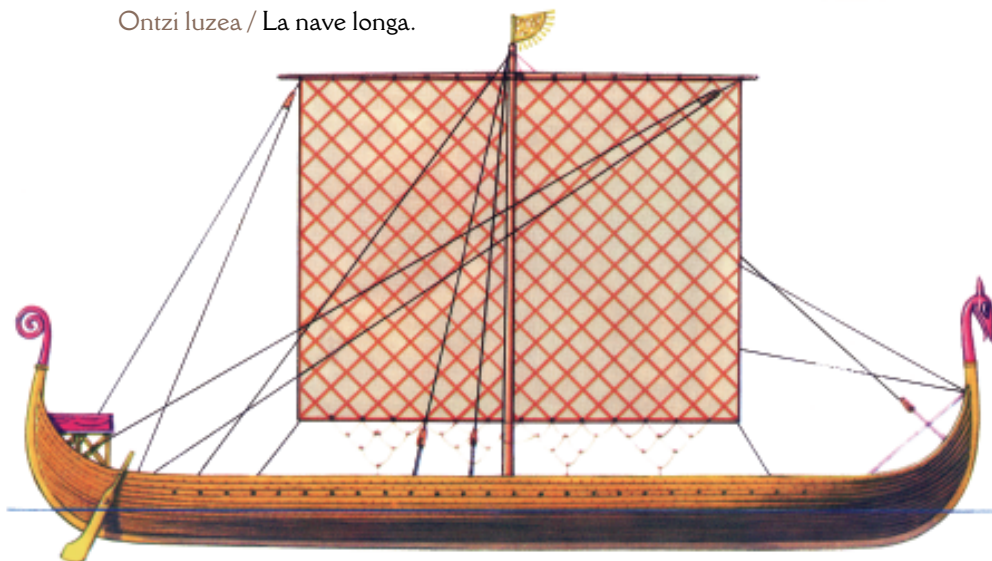
Knörr deritzon ontzia, bikingoen ontzi nagusia.
Bikingo-normandiarren zamaontzia
(XI. mendea),
B. Landstromek egindako
gutxi gorabeherako berregitearen arabera.

La Knörr, la principal embarcación vikinga.
Nave carguera vikingo-normanda (siglo XI),
según la conjetura de B. Landstrom.



Osebergeko ontzia / Nave de Oseberg.

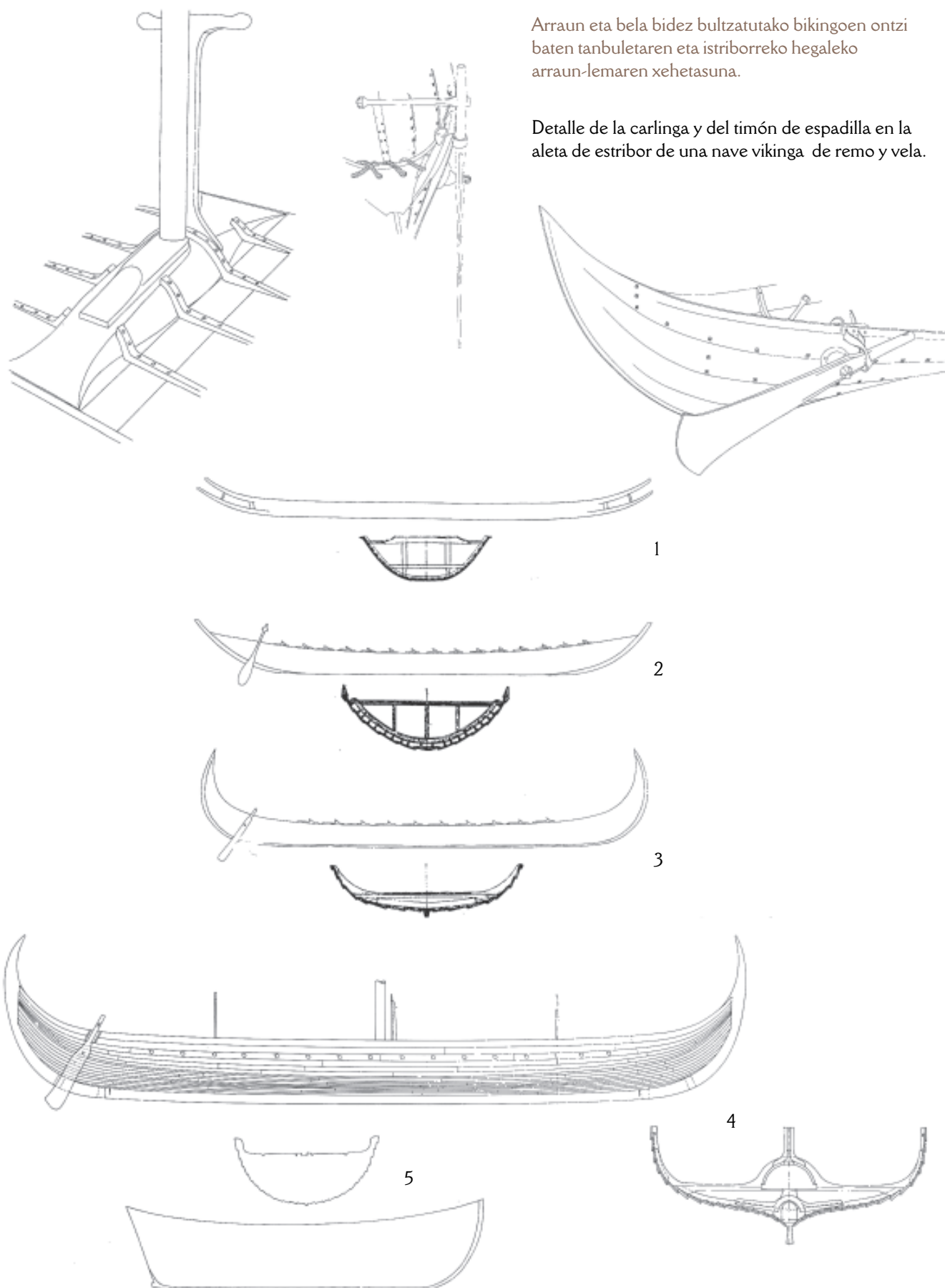
Ontzi luzea / La nave longa.



BIKINGOEN ONTZIAK

1. Hjotspringeko ontzia (K.a.ko II. mendea).
Seguru asko elkarri jositako enbor-azalez forratua zegoen eta arrabaz bultzatzen zen ontzia.
2. Nydameko ontzia (III. mendea).
Tolet moduko bat agertzen da ontzian; hor bematzen zen arrauna, txirikordatutako zumez egindako estropu batekin lotuta.
Arraun-lema oinarrizko bat ere agertzen da.
Estalkia tingladillo erakoa zen jada. Ondorengo mendeetan, bikingoen eta normandiarren ontzi-tradizioan ohikoa bihurtu zen forratzeko era hori, eta gerora, Atlantikoko eta Hansako ontzigileek jaso zuten ontziak eraikitzeko modu hori.
3. Kvalsundeko ontzia (VII. mendea).
Bularrak altuagoak ditu eta arraun-lema landuagoa.
Aldiz, arraunak bermatzeko eta lotzeko sistema bera erabiltzen du.
4. Bikingoen ontzia (X. mendea).
Arraun eta bela bidezkoa. Jada ez du toletik, karelak oso altuak direlako.
Arraunak falutxeretan sartzen dira.
5. Kalmarreko ontzia (XIII. mendea).
Zamaontzia, bela bidez bultzatua.
Korasta-lemaren eraginez profil asimetrikoa du ontziak.

1. Nave de Hjotspring (siglo II a. de C.).
Probablemente estaba forrada con cortezas de árbol cosidas y era propulsada por canaletes o pagayas.
2. Nave de Nydam (siglo III).
En ella aparece una especie de tolete en el que se apoyaba el remo, sujeto con un estrobo de mimbre trenzado. También aparece un rudimentario timón de espadilla. Su forrado ya era de tingladillo, lo que en los siglos siguientes será una constante en la tradición constructiva vikingo-normanda, que luego heredará la construcción atlántica y hanseática.
3. Nave de Kvalsund (siglo VII).
Tiene una mayor alterosidad de rodas y timón de espadilla más perfeccionado, aunque mantiene el mismo sistema de apoyo y sujeción de remos.
4. Nave vikinga (siglo X).
De remo y vela. Desaparecen los toletes debido a la altura de las bordas. Los remos se insertan en falucheras.
5. Nave de Kalmar (siglo XIII).
Carguera, de impulsión a vela.
Su perfil asimétrico se debe al timón de codaste o axial.



Arraun eta bela bidez bultzatutako bikingoen ontzi baten tanbuletaren eta istriborreko hegaleko arraun-lemaren xehetasuna.

Detalle de la carlinga y del timón de espadilla en la aleta de estribor de una nave vikinga de remo y vela.

Eskandinaviako ontzien kroskoetako profilen eta sekzio nagusien bilakaera denboraren joanean.
Evolución de los perfiles y secciones centrales de los cascos de nave escandinavas en distintas épocas.

Osebergeko ontziaren saihetseko marrazkia, ur-marren grafikoa eta eraikuntzaren xehetasun bereziak:

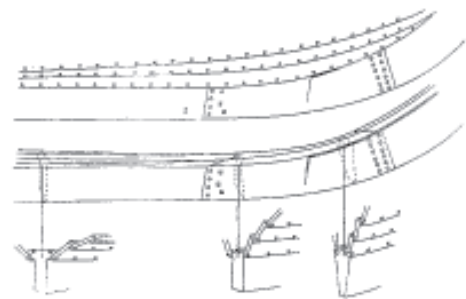
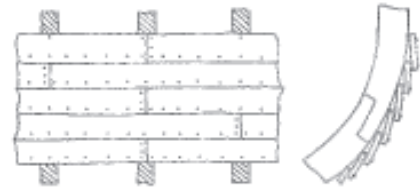
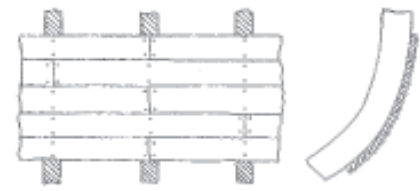
1. «Snekkar» ontziaren profila eta haren arraun-lema istriborreko hegalean.
2. Ur-marren grafikoa.
3. Kroskoaren sekzioa tanbuletaren eta mastaren aldean.
4. Kroskoaren sekzioa mastako eta belazurruneke biltegi-sarden aldean.
5. Kroskoaren sekzioa arraun-lemaren aulkian.
6. Ilarak zuakerretara lotzeko moduaren xehetasuna.
7. Kareletan pertsonak babesteko ezkutuak edo pabesak, eta bela bidezko nabigazioan ura ez sartzeko falutxeretan tapak nola jartzen ziren erakusten duen xehetasuna.
8. Falutxerako taparen xehetasuna, irekita eta itxita.
9. Bularretako apaindura-tailuen xehetasuna.
10. Ilarak gilaren eta gilarren eta bularraren arteko alakan nola sartzten diren erakusten duen xehetasuna.

Dibujo de perfil, gráfico de las líneas de agua y detalles característicos de la construcción de la nave de Oseberg:

1. Perfil de la nave «snekkar» y su timón de espadilla en la aleta de estribor.
2. Gráfico de las líneas de aguas.
3. Sección del casco en la carlinga y palo.
4. Sección del casco en las horquillas de almacenamiento de mástil y verga.
5. Sección del casco en asiento del timón de espadilla.
6. Detalle de la sujeción de las tracas a las cuernas.
7. Detalle de la colocación en las bordas de los escudos o paveses de defensa personal, y de las tapas de las falucheras para impedir la entrada de agua durante la navegación a vela.
8. Detalle de tapa de faluchera en posición de abierto y cerrado.
9. Detalle de las tallas ornamentales de las rodas.
10. Detalle de la inserción de las tracas en la quilla y en el escarpe de ésta con la roda.



Seguru asko Haithabun egindako txanponak.
Monedas acuñadas probablemente de Haithabu.



10



8



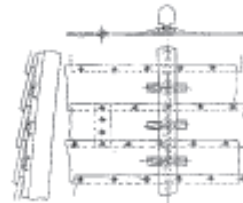
5



3



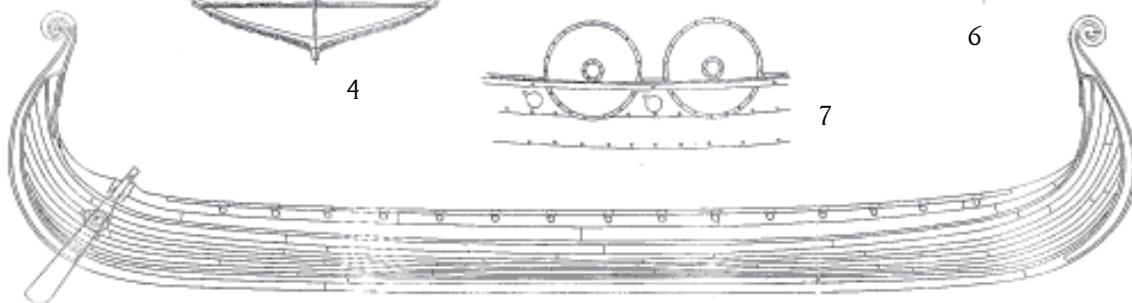
4



6



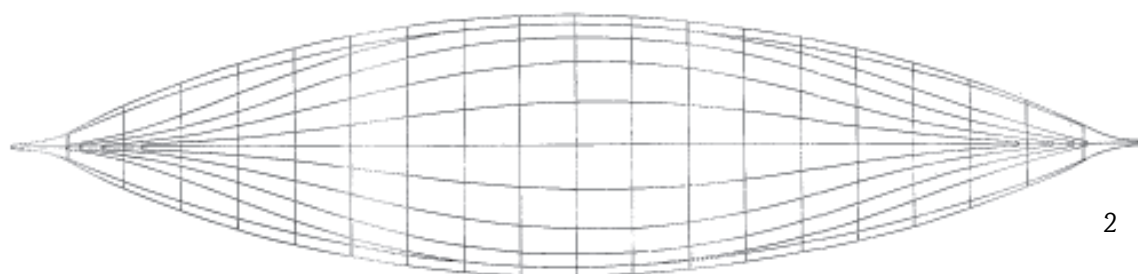
7



1



9



2



Donostiako zigiluaren aurreko eta atzeko aldearen inpresioa, 1297ko agiri batean.
Improntas del anverso y reverso del sello de San Sebastián, en un documento de 1297.

Donostiako ontzia / Nave de San Sebastián.



Naves vascas y naves atlánticas en los sellos de los concejos

Hasta la fecha en el País Vasco no se ha rescatado ninguna nave autóctona (ni extranjera), que nos permita conocer cómo eran realmente las embarcaciones que construían nuestros antepasados del siglo XIII. Lo que sí tenemos son algunas referencias documentales de las actividades marítimas de Bayona durante el siglo XI, y también las tenemos de Donostia-San Sebastián, a través del Fuero del siglo XII. Ambas señalan relaciones comerciales con puertos extranjeros. Lo que quiere decir para estas centurias lo que anteriormente se ha dicho para el siglo VI en relación con la abadía de Jumiéges: que los vascos poseían naves mercantes lo suficientemente grandes y seguras como para realizar una navegación de cabotaje. O lo que viene a ser lo mismo, que aunque no contemos con restos de naves en nuestros museos, ha de cabernos la certeza de que las embarcaciones vascas de la época serían muy parecidas a las de los demás países nortehos.

La nave del concejo de San Sebastián

Para hallar una prueba fehaciente no tenemos otro remedio que llegar al siglo XIII. Ahí nos encontramos con la incuestionable similitud de las naves vascas con sus contemporáneas nortehuropeas. Lo hacemos por medio de la impronta del sello del concejo de San Sebastián adherido a un documento del año 1297, que se conserva en el Archivo Nacional de París.

El documento corresponde al nombramiento de diputados de los concejos de Hondarribia, Donostia-San Sebastián, Bermeo, Laredo y Santander, integrantes de la Hermandad de la Marisma, para negociar los socorros que habían de prestarle (previo pago, claro) al rey de Francia con sus naves como consecuencia de la guerra franco-inglesa.

Las características de la nave representada en el sello indican que se trata de una nave oceánica, posiblemente muy anterior a la fecha del documento que contiene el sello, esto es, que se trata de una nave de finales del siglo XII.

La nave del concejo de Santander

El sello del concejo de Santander, de la misma fecha y sobre el mismo documento, representa una nave muy parecida a la donostiarra, aunque tiene la extraña circunstancia de que su timón de espadilla se halla situado en la aleta de babor, cuando su lugar correcto es la aleta de estribor.

Interpretación de las imágenes

Como elementos preciosos de comparación disponemos también de las improntas de varios sellos de poblaciones marítimas inglesas, francesas y holandesas, correspondientes a los siglos XII, XIII, XIV y XV.

Como puede apreciarse en los sellos, la variada gama representada refleja sin duda alguna su herencia normanda. También refleja el intercambio de conocimientos en el arte naval que tuvo que haber entre los puertos del Golfo de Bizkaia y los del Norte de Europa. Lo que permite que nos afirmemos en la seguridad de que las naves vascas, en las distintas épocas, tuvieron que ser muy parecidas a las de los demás países nortehos.

Euskal ontziak eta Atlantikoko ontziak kontzejuetako zigiluetan

Orain arte ez da Euskal Herrian bertako ontzirik berreskuratut, ezta kanpokorik ere; horrenbestez, ez dugu aukerarik jakiteko nolakoak ziren benetan XIII. mendean gure arbasoek eraikitzen zituzten ontziak. Baionan, XI. mendean izan ziren itsasoko zenbait jardueren dokumentuak eta erreferentziak, bai, baditugu, eta Donostiakoak ere bai beste batzuk, XII. mendeko Foruaren bitartez. Bi agiri horietan jasotzen da bazirela merkataritza-harremanak atzerriko portuekin. Aurrez, VI. mendean Jumiegesko abadiarekin izan zituzten harreman haien ildo berean, horrek esan nahi du mende horietan ere euskaldunek merkataritza-ontzi behar bezain handiak eta ziurrak zituztela kabotajeko nabigazioa egiteko. Beste modu batera esanda, gure museoetan ontzi haien aztarnarik ez izan arren, ziurtzat jo beharko genuke garaiko euskal ontziak iparraldeko gainerako herrialdeetako ontzien oso antzekoak zirela.

Donostiako kontzejuko ontzia

Froga nabarmen bat aurkitzeko XIII. mendera jo beharrean gaude. Garai horretan egiazta daiteke garbi euskal ontziek eta Europa iparraldeko ontzi garaikideek zer-nolako antza zuten. Donostiako kontzejuko zigiluaren irudia da froga hori; 1297. urteko agiri bati itsatsita dago zigilua eta agiria bera Parisko Artxibategi Nazionalen gordeta dago.

Padurako Ermandadeari loturikoa da aipatutako agiria. Dokumentuan, Hondarribia, Donostia, Bermeo, Laredo eta Santander kontzejuetako diputatuak izendatzen dira (hain zuzen, Ermandadeko kideak, herri horiek guztiak) ingelesez eta frantsesez arteko gerra zela eta, Frantziako erregeari (aurrez ordainduta noski) ontziekin zer sorospen eman negoziatzeko.

Zigiluan agertzen den ontziaren ezaugarriek adierazten dute ozeanoetan ibiltzeko ontzia zela, zigilua duen agiria baino lehenagokoa; hau da, litekeena da ontzia bera XII. mendekoa izatea.

Santanderko kontzejuko ontzia

Santanderko kontzejuko zigilua garai berekoa eta agiri beraren gainean ezarria da; zigilu horretan, Donostiako ontziaren oso antzeko bat agertzen da, baina Santanderkoak badu bitxikeria bat: arraun-lema ababorreko hegatsen dago eta lema horren kokapen zuzena istriborreko hegatsa izan ohi da.

Irudien interpretazioa

Konparazioak egiteko zoragarriak dira Ingalaterrako, Frantziako eta Holandako itsasertzeko hainbat herritako zigiluen irudiak; XII. XIII. XIV. eta XV. mendeetako zigiluen irudiak.

Zigiluetan aise antzeman da irudietan agertzen diren eredu ugariak normandiarren oinordetza erakusten dutela. Bizkaiko golko eta Europa iparraldeko portuen artean ontzigintzan izan bide zen trukea ere islatzen dute irudi horiek. Zigilu horien argitan, beraz, ziurtasunez berretsi dezakegu euskal ontziak eta iparraldeko gainerako herrietakoak oso antzekoak izan zirela garai batzuetan eta besteetan.

Hay que aceptar con ciertas precacuciones la información que nos proporcionan los sellos, puesto que suelen ofrecer una idea engañosa de las formas y de las proporciones de las naves en ellos contenidas, debido al espacio circular (romboidal en otros) que disponían los grabadores para su trabajo, lo que les forzaba a representarlas mucho más

- cortas,
- altas,
- arrufadas y
- frágiles de lo que en realidad eran las naves.

Y las velas de las naves representadas aparecen en una posición imposible, en línea con la crujía, solo para que pudieran verse.

Los personajes que las tripulaban los representaban desproporcionados, siguiendo la pauta clásica de los artistas medievales.

Para un mejor entendimiento de la cuestión, el lector debe comparar

- las naves representadas en *los sellos de Winchelsea y de Sandwich* del siglo XIII, con las correspondientes reconstrucciones dibujadas por el especialista de estos temas, Landström.
- la reconstrucción del modelo a escala de la nave representada en el *sello de Dover* del año 1284, realizado por el Museo de Ciencias, de Londres.

Los arqueólogos navales le calcularon a la nave del sello unas medidas que no podrían deducirse sencillamente echándole un vistazo al sello.

- 24 m de eslora
- 7,5 m de manga

Las quillas

También, en los sellos se ven las quillas de las naves representadas muy cortas y a veces curvadas, cuando la realidad de las quillas que tenían aquellas naves, construidas para navegar en mares sometidos al régimen de mareas, necesitaban ser rectas, robustas y largas, para que cuando quedaran varadas su peso estuviese bien repartido en toda su longitud.

Los castillos de proa y popa

Desde el siglo XII, tal vez desde finales del XI, en las naves que figuran en los sellos aparecen algunos elementos distintivos que las aleja del patrón constructivo normando, son principalmente los castillos. Estos castillos estaban,

- primeramente en la popa, como en las naves de Donostia-San Sebastián y Santander;
- después, en la popa y en la proa, como en las naves de Winchelsea y Sandwich.

Tales castillos eran unos añadidos a la estructura del casco. En un principio no fueron más que unas simples plataformas elevadas sobre unos postes y rodeadas de una especie de barandillado, más adelante fueron forradas cubriendo sus costados y formando arriba un antepecho almenado; después se complicaron con perfeccionamientos y elementos decorativos. Eran construcciones unidas a la cubierta del casco por cualquier sistema de pernos o herrajes.

Zigiluek emandako informazioa zuhurtasunez hartu behar da, ontzien forma eta neurrien irudi nahiko okerrak ematen baititutze; izan ere, grabatzaileek espazio zirkularra (erronboide-formakoa, bestetan) izaten zuten lana egiteko, eta, horren ondorioz, behartuta zeuden ontziak askoz

- motzagoak,
- altuagoak,
- kurbatuagoak eta
- ontziak benetan zirena baino ahulagoak irudikatzen.

Eta irudietako ontzien belak ezinezko posizioetan agertzen dira, erdiarekin lerroan, soilik oihalak ikusteko modua izan zedin.

Eskifaiako pertsonaiak neurriz gainekoak irudikatzen zituzten, Erdi Aroko artisten ohiko jokabideari jarraiki.

Gaia hobeto ulertzeko, irakurleak ontzi hauek alderatu behar ditu:

- *Winchelsea eta Sandwicheko zigiluetan* irudikatutako ontziak, XIII. mendekoak, eta gai horietako espezialistak, Landstromek, marraztutako berreraikuntzak.
- *Doverreko zigiluan* agertzen den ontziari buruz Londresko Zientzien Museoak eskalan egindako irudiaren berreraikuntza.

Ontzi-arkeologoek ontziaren neurri batzuk kalkulatu zituzten; zigiluari begiratu hutsarekin ondoriozta ezin zitezkeen neurriak.

- 24 metroko luzera
- 7,5 metroko zabalera

Gilak

Zigiluetan ontzien gilak ere ikusten dira: oso motzak eta batzuetan kakotuak irudikatuta agertzen dira. Ontzi haiek, ordea, mareen mendeko itsasoetan nabigatzeko eraikita zeuden eta, ondorioz, gila zuzenak, sendoak eta luzeak behar zituzten, hondoan jota geratzerakoan ontziaren pisua luzera osoan ondo banatzeko.

Brankako eta popako gazteluak

XII. mendetik, agian XI. mendearen bukaeratik, zigiluetan agertzen diren ontzietan bada elementu bereizgarri bat, ontzi horiek normandiarren eraikuntza-moldeetatik urruntzen dituen: gazteluak. Gaztelu horiek honela kokatuta zeuden:

- hasiera batean popan; Donostiako eta Santanderko ontzietan, esaterako;
- ondoren, popan eta brankan, Winchelsea eta Sandwicheko ontzietan, adibidez.

Gaztelu horiek kroskoaren egiturari egindako eranskinak ziren. Hasiera batean, zutoin batzuen gainean igotako plataforma soil batzuk baino ez ziren, baranda moduko batzuez inguratuta; gerora, forratu egin zituzten, alboak estalita, eta haien gainean karel almenaduna eraikitzen zuten. Denboraren joanean, berriz, gaztelu konplexuagoak egin zituzten, apaindurekin eta hainbat hobekuntzekin. Bernoz edo bestelako burdiniaz kroskoaren bizkarrari lotutako eraikuntzak ziren gaztelu horiek.

La principal misión del castillo de popa era dar protección al timonel, y proporcionar un espacio despejado y elevado desde donde quedaba facilitado el laboreo de las brazas a la verga y, sobre todo, para situar encima hombres armados con el fin de defender la nave de la caza que pudiera ser objeto de otra nave atacante.

La finalidad del castillo de proa era mayormente proporcionar una plataforma ofensiva, un lugar dominante desde donde se podían disparar ballestazos sin entorpecer las maniobras de la navegación. Se comprende, pues, que ambos castillos trataran de dominar desde lo alto las cubiertas de las naves adversarias.

Popako gazteluaren eginkizun nagusia zen lemazaina babestea, eta gune irekia eta goratua eskaintzea, hortik brazak belazurrunean mugitzeko lana errazteko eta, batez ere, goran gizon armatuak paratzea ontzia beste ontzi baten erasotik defendatzeko.

Brankako gazteluaren eginkizuna batez ere erasorako plataforma bat eskaintzea zen, aginteko leku bat hortik baleztarekin geziak jaurtitzeko nabigazioaren maniobrak galarazi gabe. Garbi geratzen da, hortaz, bi gazteluen egitekoa zein zen: aurkarien ontzien bizkarrak goitik zaintzea eta menderatzea.



Winchelsea (Inglaterra).

La nave del sello de San Sebastián

El sello del concejo de San Sebastián se grabó posiblemente en fecha anterior a 1297. Porque un sello concejil por regla general no se cambiaba cada poco tiempo, por lo que resulta lógico pensar que pudiera usarse durante decenios. De hecho, otra impronta de este mismo sello se halla sobre un documento del año 1353, que se conserva en la Cámara de Comptos de Pamplona.

Aspectos comparativos

Esta nave de San Sebastián, que podemos llamar «nao», para facilitar las cosas aunque nadie sabe cual pudo ser su nombre genérico en los puertos vascos (tal vez pinaza también).

Es de un tipo algo más primitivo que la nave del sello de Santander. Aquella cuenta ya con una innovación como es la cofa circular en el extremo superior del mástil.

Y es aún más primitiva que la nave del sello de Winchelsea, que cuenta con dos castillos muy perfeccionados y una cofa.

Tal vez separen muchos años a las unas de las otras, pero tienen entre sí rasgos comunes demostrativos de lo lenta que era la evolución de la construcción naval de aquellos entonces, de la misma manera que siguió siéndolo en las centurias posteriores.

La nao donostiarra está muy próxima a la «*nef*» de *Roskilde*. En cambio la de Winchelsea se halla ya a menos distancia de la «coca» que fue la embarcación que durante el siglo XIV y parte del XV dominó los mares norteos.

Nave polivalente

La nave donostiarra era una embarcación polivalente, como lo fueron todas las naves de alto bordo vascas de los siglos posteriores; esto quiere decir que lo mismo era mercante que ballenera o guerrera. Mercante, por ser su función natural; ballenera, como nave nodriza de las chalupas, botes o bateles balleneros, que realizaban la caza con arpón en mar abierto; guerrera por el simple procedimiento de embarcar gente de armas a bordo.

Con esta clase de embarcaciones los vascos del siglo XIII llegaron a los puertos del Báltico, de la misma manera que llegaban a Irlanda a pescar, o a cazar ballenas, o se metían a guerrear contra las naves berberiscas durante la conquista de Sevilla por Fernando el Santo.

Dimensiones, características y otros detalles

Por un cálculo aproximativo, comparándola con otras naos coetáneas y con las vikingas, bien pudo tener:

- eslora de unos 20 m,
- manga de 5 m
- puntal de 2,60 m.

El forro de su casco era de tingladillo.

Sus rodas eran simétricas y muy alterosas. Y en esas rodas, en su parte superior, está contenido un elemento que puede señalar un residuo de primitivismo: se trata de las fuertes espigas que sobresalen.

Donostiako zigiluko ontzia

Oso litekeena da Donostiako kontzejuko zigilua 1297. urtea baino lehen grabatu izana; izan ere, kontzejuko zigilu bat ez zen maiz aldatzen. Beraz, pentsa daiteke zigilu hori hainbat hamarkadatan erabili zela. Hain zuzen, zigilu horren beraren beste inpresio bat 1353. urteko agiri batean azaltzen da; Iruñeko Kontuen Ganberan gordetzen da agiri hori.

Konparatzeko alderdiak

Donostiako ontzi horri, gauzak errazte aldera, «nao» esan diezaiokegu, baina inork ez daki zer izen generiko izan zezakeen euskal portuetan (akaso, pinaza, horrek ere).

Donostiakoa zertxobait antzinakoagoa da Santanderko zigiluko ontzia baino. Santanderkoak berrikuntza bat du jada, mastaren goiko muturrean trapa zirkular bat, hain zuzen.

Eta Winchelseako zigiluko ontzia baino are zaharragoa da; Ingalaterrako ontzi horrek asko hobetutako bi gaztelu eta trapa bat ditu.

Beharbada urte askoko aldea dago batzuen eta besteen artean, baina badituzte ezaugarri komunak ere eta horrek erakusten du zein motel garatzen zen ontzigintza garai hartan; eta hala jarraitu zuen hurrengo mendeetan ere.

Donostiako ontzia eta *Roskildeko* «*nef-a*» antzekoak dira. Aldiz, Winchelseako ontzia jada hurbilago sumatzen da «koka-tik». XIV. mendean eta XV. mendeko zati batean iparraldeko itsasoetan nagusi izan zen ontzi-mota hori.

Zernahitarako ontzia

Donostiako ontzia zernahitarakoa zen; halaxe izan ziren hurrengo mendeetako albo altuko euskal ontzi guztiak. Horrek esan nahi du merkataritza-ontzia, baleontzia edo gerraontzia izan zitekeela. Merkataritza-ontzia, hori zelako haren berezko eginkizuna; baleontzia, itsaso zabalean arpoiarekin balearen arrantzan jarduten ziren txalupa eta bate-len ontzi inudea izan zitekeelako; eta gerraontzia, besterik gabe gizon armatuak ontziratzen zirelako.

Horrelako ontziekin, XIII. mendeko euskaldunak Baltikoko portuetara iritsi ziren, baita Irlandara ere, baleak ehizatzen, eta ontzi berbereren kontra borrokatzen joan ziren Fernando *Santuak* Sevilla konkistatu zuen garai hartan.

Neurriak, ezaugarriak eta beste xehetasun batzuk

Gutxi gorabeherako kalkulu bat eginda, beste ontzi garaikide batzuekin eta bikingoen ontziekin alderatuz, ezaugarri hauek izan bide zituen:

- 20 metroko luzera
- 5 metroko zabalera
- 2,60 metroko altuera.

Kroskoaren estalkia tingladillo erakoa zen.

Ontziaren bularrak simetrikoak eta oso garaiak ziren. Eta bular horietan, goiko aldean, antzinako ontzien arrastoa adieraz dezakeen elementu bat agertzen da: nabarmentzen diren kabila indartsuak, hain zuzen.

La función de tales espigas no se comprende si no se aceptan como soportes de mascarones. No vamos a pensar que nuestros antepasados, tan pragmáticos como poco dados a la fantasía, adornaron con mascarones sus utilitarias naves. Pero los «drakkar» llevaban mascarones en sus rodas, unos mascarones que los vikingos estaban obligados a retirar y guardar de la vista cada vez que entraban en un puerto propio, o se hallaban navegando en aguas amigas. Las espigas en las rodas de la nave de San Sebastián están ahí ¿Para qué servían...? Más adelante, en el siglo XV, encontraremos un mascarón de proa en una nave vasca, no más agradable y menos ominoso que cualquier otro vikingo.

Los garabatos metálicos en forma de «S» situados a proa y popa de la roda trasera, pueden identificarse como simples enganches de chicote, para remolques o servicios de ataje. También podrían haber servido para el remolque de las chalupas o botes balleneros, cuando la nao se alejara de la costa vasca con esta finalidad.

Velamen

Era una nave puramente velera, no mixta como los «drakkar», y de ese modo, forzosamente no podía tener demasiada eslora, o sea una relación muy grande entre la eslora y la manga, porque, de otro modo, al ser impulsada por una sola vela central, y tener como timón una espadilla en la aleta, se volvería muy inestable y difícil de gobernar.

La nao del sello de San Sebastián tuvo el mástil sujeto con carlinga y fogonadura (otro sistema no resulta imaginable) y por una tabla de jarcia a cada banda, compuesta de tres obenques unidos por flechastes, más el estay a proa.

Su aparejo de maniobra se componía de un molinete para el izado de la verga, a la par que su driza actuaba de burda para ayudar a la sujeción del mástil hacia la popa; brazos para la orientación de la verga; un botalón (más bien bauptrés), a proa, para la maniobra de las bolinas; además de arnuras y escotas, para la orientación de la vela.

En su jarcia fija se da una innovación (¿invento?) muy considerable, que solo se encuentra en las naves de otros sellos posteriores: los flechastes que cruzan los obenques formando una escalerilla.

Ancla

Su ancla, con una anilla en la cruz, es similar a las de las naves vikingas como la hallada en la isla de Fyn, Dinamarca, que encontraron con su cepo y varios metros de cadena.

Kabila horien eginkizuna ez da ulertzen ez bada brankako aurpegitzarrak eusteko. Ez da sinestekoa gure arbasoek, pragmatikoak oso eta fantasia askorik gabekoak, aurpegitzarrez apaindu zituztenik beren ontzi erabilgarriak. Baina «drakkar» ontziek, aldiz, aurpegitzarrak eramaten zituzten bularretan; bikingoek bistatik kendu eta gorde egin behar zituzten aurpegitzar horiek beren porturen batean sartzen ziren bakoitzean edo herrialde lagunaren itsasoan nabigatzen zutenean. Donostiako ontziko bularretan, ordea, hor daude kabilak. Zertarako ote ziren...? Aurrerago, XV. mendean, brankako beste aurpegitzar bat aurkituko dugu euskal ontzi batean, edozein ontzi bikingoren aurpegitzarra bezain desatsegina eta gaitzesgarria.

Atzeko bularraren brankan eta popan agertzen diren «S» formako zirriborro metalikoak besterik gabe txikota lotzekoak izan daitezke, ontziak atoian eramateko. Txalupak edo baleontzi txikiak atoian eramateko ere izan zitezkeen, ontzia euskal kostaldetik baleak arrantzatzerara abiatzen zenean.

Belak

Belaontzia zen, belaz baino ez zen mugitzen; hau da, ez zen mistoa, «drakkar-ak» bezala. Horren ondorioz, ezin zuen luzera handirik izan; hots, ezin zuen luzera eta zabaleraren artean alde handirik izan; izan ere, erdiko bela nagusi batek bultzatzen zuenez eta hegatsean arraun bat zuenez lema lanetarako, oso ezegonkorra eta gobernatzeko zaila bihurtuko zatekeen.

Donostiako zigiluko ontziak tanbulet eta brusol bidez eusten zion mastari (beste sistemarik ezin da pentsatu) eta itsuta-multzo baten bidez alde bakoitzean. Zehar-soken bidez lotutako hiru obengak eta brankako estaiak osatzen zuten itsuta-multzo hori.

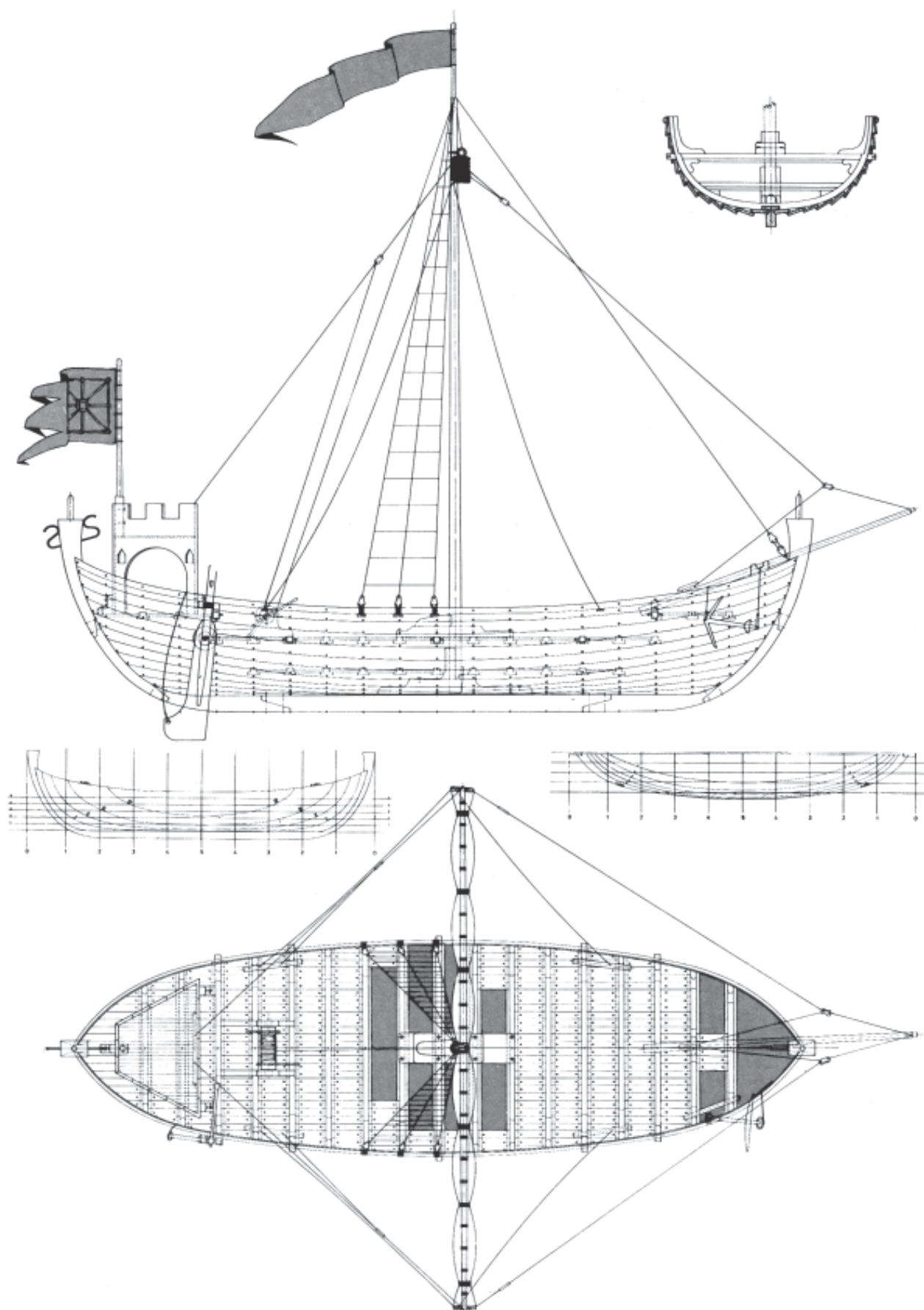
Maniobrak egiteko tresnen artean hauek zeuden: jiragora edo gindaxa, belazurruna igotzeko, eta horrekin batera triza, aurkestai lanak egiteko eta masta popa aldera eusten laguntzeko; brazak, belazurruna orientatzeko; txanberga, (zehatzagoak izateko, maspreza), brankan, aurtzaken maniobrarako; eta, horiez gain, arnurak eta eusgarriak, bela orientatzeko.

Ontziaren itsuta finkoan berrikuntza (asmakizun?) nabarmena bereizten da; geroagoko beste zigilu batzuen ontzietan baino ez da aurkitzen ezaugarri hori: obengak gurutzatzen dituzten zehar-sokek eskaileratxo bat eratzen dute.

Aingura

Ontziaren aingurak uztai bat dauka gurutzean; aingura bera bikingoen ontzien antzekoa da; Fyn uhartean, Danimarkan, aurkitutakoaren gisakoa. Zepoarekin eta hainbat kate metroekin aurkitu zuten Fyneko aingura hori.





1297ko Donostiako zigiluaren planoak txikituta / Reducción de los planos del sello de San Sebastián, de 1297.

INGALATERRAKO ONTZIAK

Winchelsea



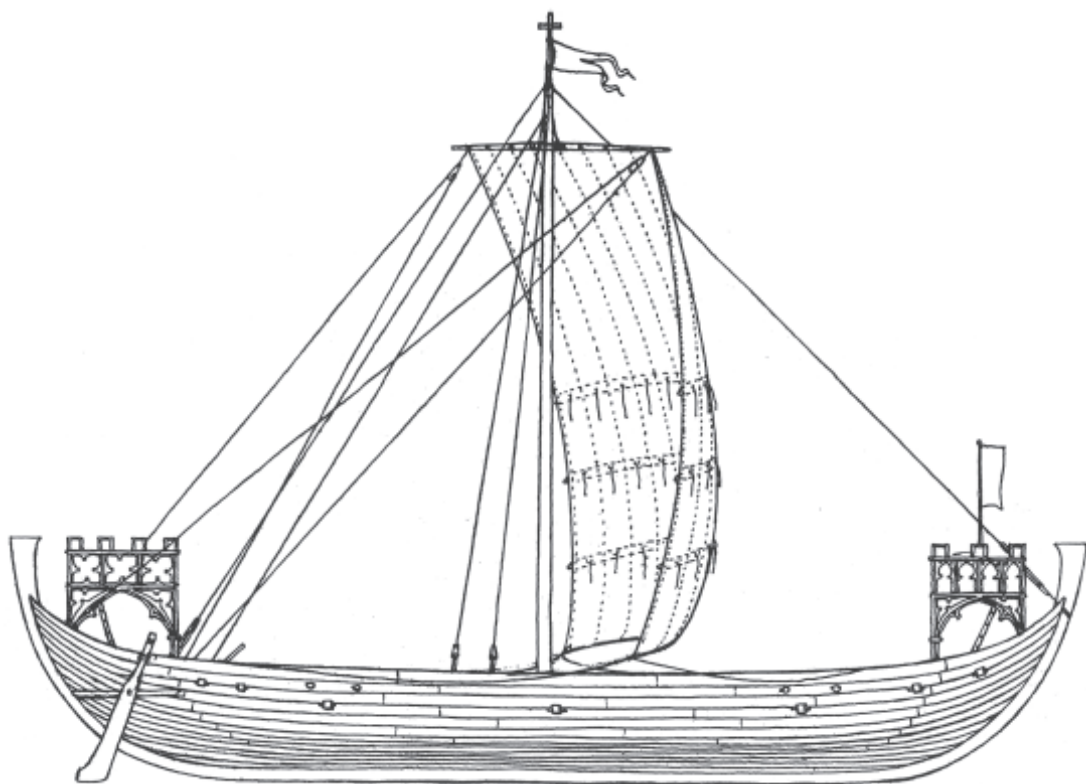
Sandwich



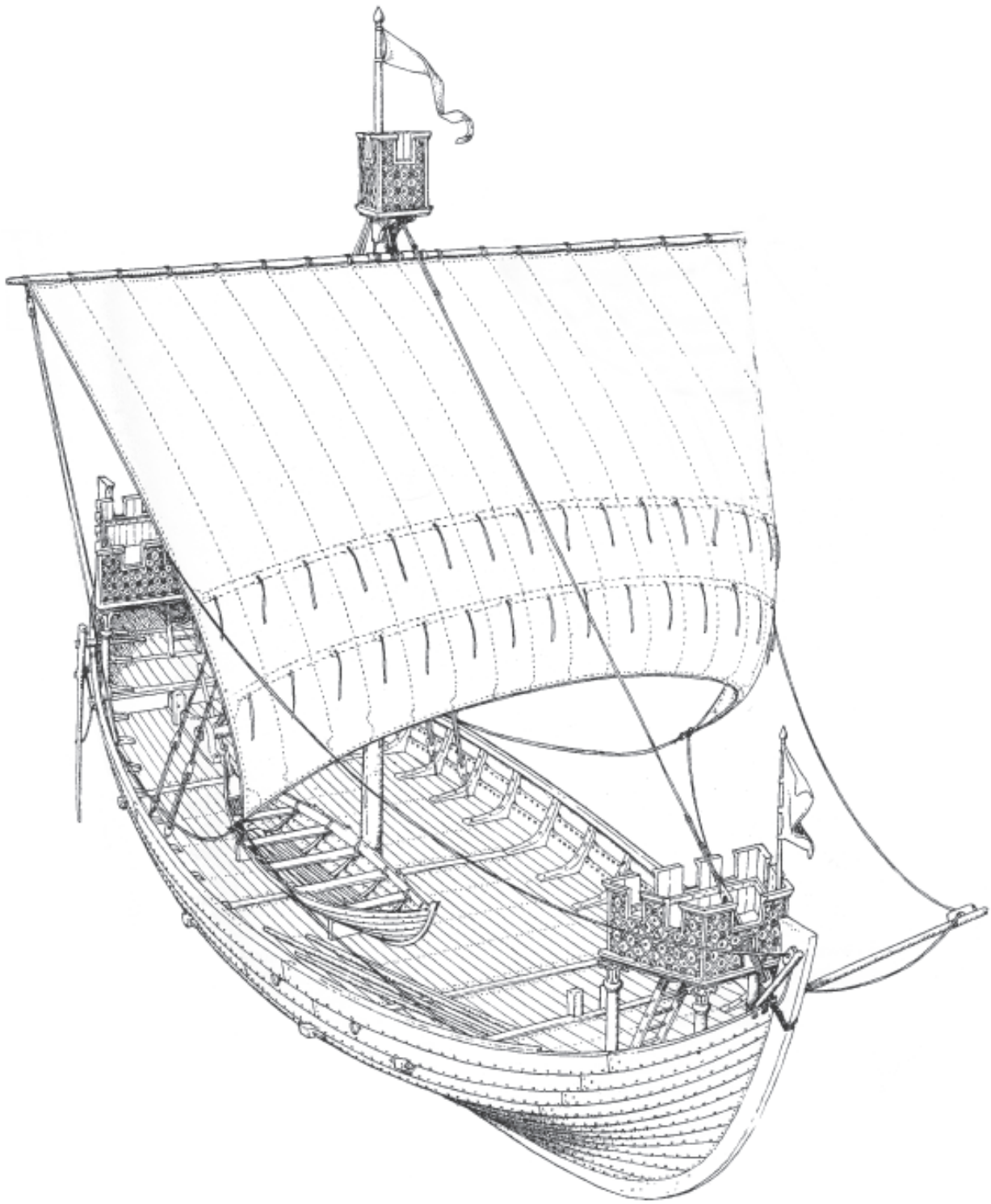
Winchelseako eta Sandwicheko zigiluen (XIII. mendea) inpresioen kalkoa eta B. Landstromek irudi horiek oinarritzat hartuta egindako berreraikitze artistikoa. Garai hartarako gerra-ontzi boteretsuak ziren. Garbi dago bikingoen ontzigitzatik jaso zutela eraikitzeko modua. Kroskoa simetrikoa zuten eta tingladillo erako estalkia, eta arraun-lema istriborreko hegalean.

Calcos de las improntas de los sellos británicos de Winchelsea y de Sandwich (siglo XIII) y la reconstitución artística de ellos realizada por B. Landstrom. Se trataba de naves de guerra poderosas para la época.

No podían negar su herencia de la tradición constructora de los vikingos. Eran sus cascos simétricos y con forro de tingladillo, y timón de espadilla en la aleta de estribor.



Winchelseako ontzia, XIII. mendeko Ingalaterrako gerra-ontzia.
La nave de Winchelsea, nave de guerra inglesa del siglo XIII.



Sandwicheko ontzia, XIII. mendeko Ingalaterrako gerra-ontzia.
La nave de Sandwich, nave de guerra inglesa del siglo XIII.

ATLANTIKOKO ITSASONTZIEN IRUDIKAPENAK DITUZTEN ZIGILUAK

XIII. mendeko gerra-ontzien marrazki eskematikoak. Garbi dago, eraikitzeko modua aintzat hartuta, jatorriz lotura eta antza dutela ontzi guztiek.

Dibujos esquemáticos de naves de guerra del siglo XIII. No cabe duda de su parentesco de origen, en cuanto a la técnica constructiva se refiere.



Santander (Cantabria).



Lübek.



Bristol



Hastings (Inglaterra).



San Vicente de la Barquera.



Sandwich (Inglaterra).



Calcos de improntas de sellos de San Vicente de la Barquera (Cantabria).

San Vicente de la Barquerako (Kantabria) zigiluen inpresioen kalkoak.



Donostia-San Sebastián (Gipuzkoa).



Winchelsea (Inglaterra).



Arraun-lema duen ontzi baten grabatua.

Grabado de nave con timón de espadilla.



Donostiako zigiluen aurrealdearen kalkoa.
Calcos de las improntas del anverso de los sellos de San Sebastián.



Alfonso X.aren kantigak, Espainia iparraldeko ontziak irudikatuz. Ontziek gaztelua dute popan, Santanderko Kontzejuko zigiluan agertzen den tankerakoa, eta bele-habia duen masta. El Escorialeko Monasterioko liburutegia. Ondare Nazionala.
Cantigas de Alfonso X, representando buques del norte de España, con alcázar a popa al estilo del sello del Concejo de Santander, con palo dotado con nido de cuervo. Biblioteca del Monasterio de El Escorial. Patrimonio Nacional.

KORASTA-LEMA ZUTEN ATLANTIKOKO ONTZIEN ZIGILUAK

Winchesterko katedraleko bataiarri bateko tailua, 1180. urtekoa. Egiaz irudimen eta borondate handia behar da grabatuan agertzen dena korasta-lemma dela baiesteko, areago bi bularren kurba simetrikoa aintzat hartuta.

Talla en una pila bautismal de la catedral de Winchester (Inglaterra), del año 1180. Realmente se necesita una imaginación muy optimista para asegurar que lo que aparece en el grabado es un timón axial o de codaste, máxime teniendo en cuenta la curva simétrica de ambas rodas.



Stralsundeko zigilua (Pomerania), 1267koa.
Sello de Stralsund (Pomerania), de 1267.



Stralsundeko zigilua, 1278koa.
Sello de Stralsund, de 1278.



Pooleko zigilua (1325).
Sello de Poole (1325).

Fideko (Suedia) elizako horma bateko marrazkia, XIII. mendearen hasierakoa. Eliza garai hartakoa izan arren, marrazkiak ez du zertan garai berekoa izan. Dibujo en una pared de la iglesia de Fide (Suecia), de principios del siglo XIII. Siendo correcta la datación de la iglesia, no tiene por qué ser forzosamente buena esa fecha para el dibujo.



Stralsundeko zigilua, 1306koa.
Sello de Stralsund, de 1306.



Elbingeko zigilua (Polonia), 1350. urtekoa.
Sello de Elbing (Polonia), del año 1350.

Ipswicheko zigilua (Inglaterra). Egilearen irudiko, data oso eztabaidagarria da. Sello de Ipswich (Inglaterra). De datación muy sospechosa para el autor.



Stralsundeko zigilua, 1329koa.
Sello de Stralsund, de 1329.

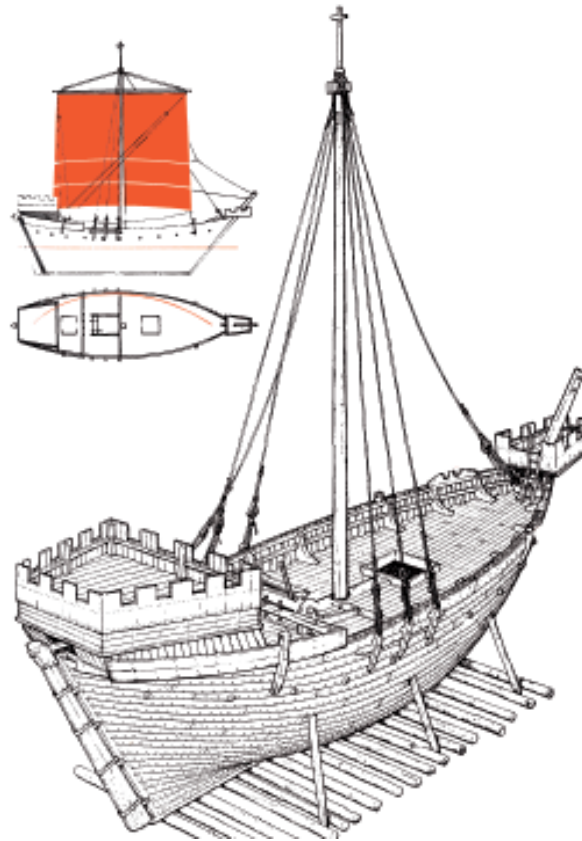
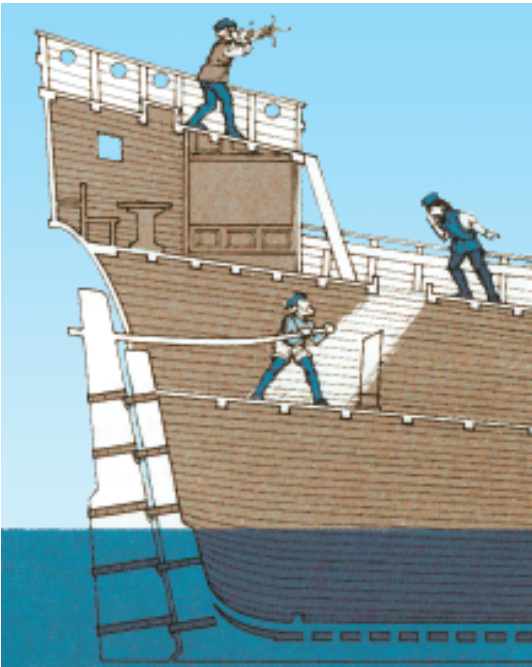


Elbingeko zigilua, 1242. urtekoa.
Zigilu horretan oinarrituta, dudarik gabe, ziurtzat jo daiteke korasta-lemma lehenagokoa zela.



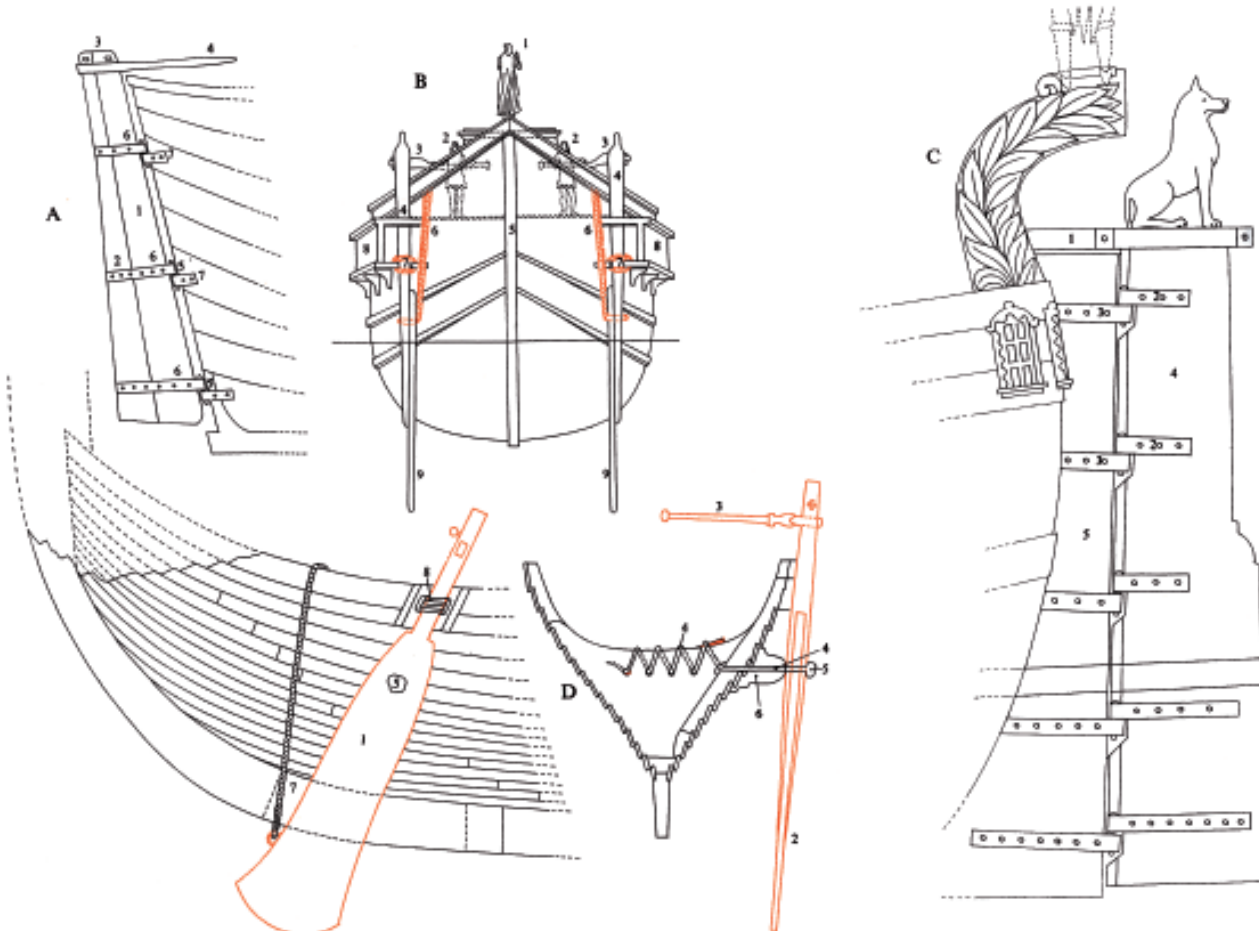
Sello de Elbing, del año 1242. En este sello, sin duda, puede darse por segura la aparición más antigua del timón de codaste. O sea, la palma para los hanseáticos, al menos en su representación, si no en su invención.

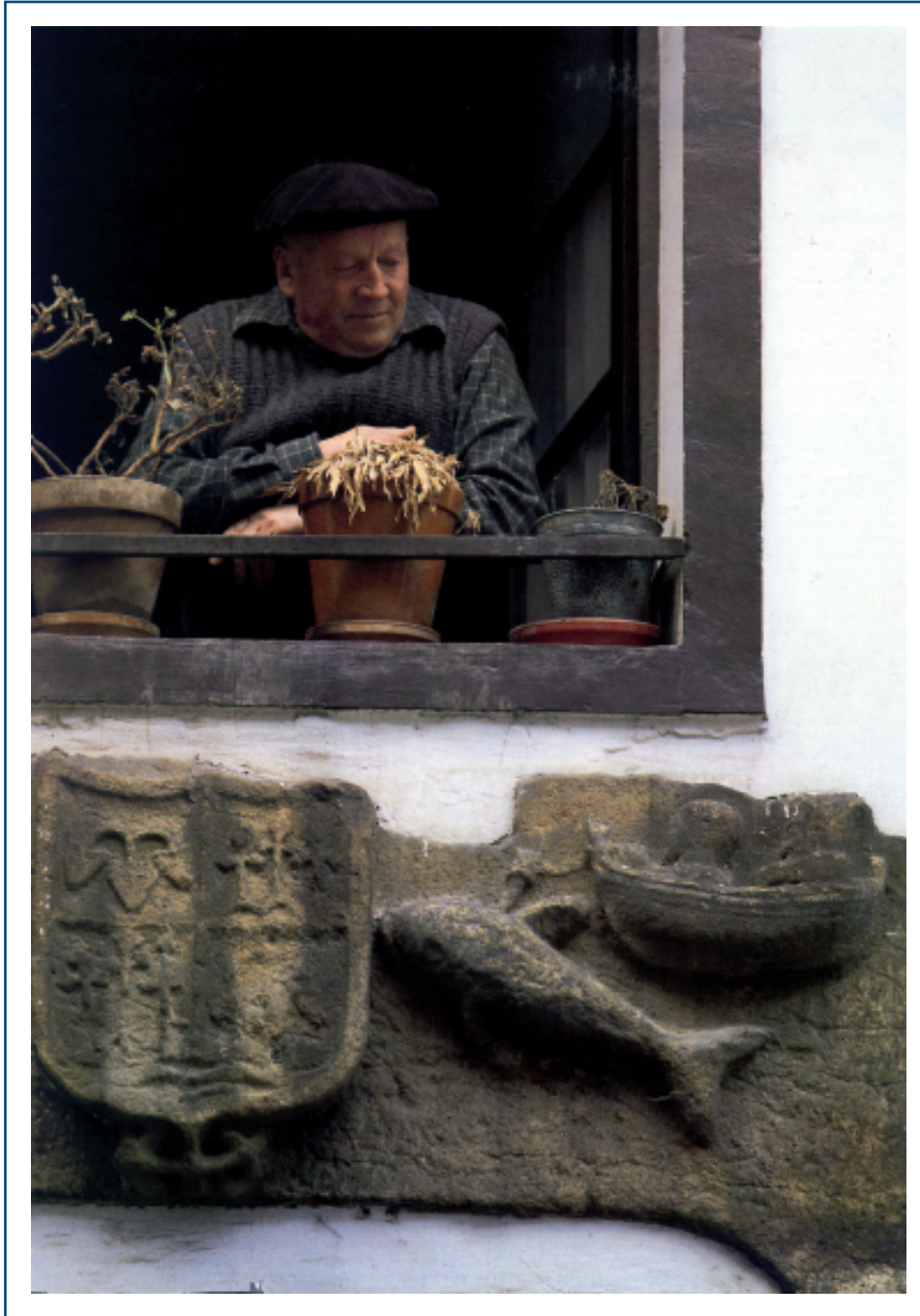
Arraun-lema eta korasta-lema / Timón de espadilla y timón de codaste.



Lemak, lema-kanak eta lemazainak.

Timones, cañas y timoneles.





Zarauzko etxe bateko ateburua. Balearen arrantzako eszena bat agertzen da irudian.
Dintel de una casa de Zarautz en la que aparece una escena de pesca de la ballena.

LA CAZA DE LA BALLENA EN EL GOLFO DE BIZKAIA

POR MIGUEL LABURU

LA BALLENA UN RECURSO IMPORTANTE

La caza y la industria ballenera

Ballenas en la costa

L

Los sellos medievales que aún se conservan de las villas marineras vascas, Biarritz, Hondarribia, Lekeitio, Bermeo y Plentzia, señalan el interés y la importancia que la ballena tenía en su economía.

La captura de la ballena y la industrialización de sus productos a lo largo de centurias, ha estado siempre relacionada con los vascos. De ningún modo puede considerarse casual esta relación. Tampoco resulta verosímil que esa importantísima parcela cultural del pueblo vasco haya sido adquirida en poco tiempo, heredada de otros pueblos.

Los vascos habitan su país desde muy lejos en la prehistoria, sin haber sido desplazados de él en ningún momento. Esto quiere decir que durante milenios las tribus montañosas y las costeras vascas han ocupado ininterrumpidamente un pequeño territorio, en su mayor parte abrupto y boscoso, muy pobre en recursos alimenticios; por consiguiente, prestaron intensa dedicación al aprovechamiento de todos los recursos que el mar podía proporcionarles. Esto significa que los vascos habían podido ver desde tiempos atrás ballenas muy de cerca, mirándolas no como mero espectáculo sino con un vehemente deseo de captura, estudiándolas y conociéndolas.

En las bahías y abrigos de la costa vasca han penetrado siempre toda clase de cetáceos: delfines, marsopas, cachalotes...

A lo largo del tiempo cetáceos de toda especie han embarcado en una u otra época en los bajíos y en las playas. (Muchos hemos conocido marsopas muertas en las playas), y los vascos, cazadores desde su origen, han aprovechado su carne, su grasa y su cuero. Lo mismo que la marsopa, la ballena no era una desconocida para los vascos del litoral. Muchas veces las vieron seguramente desde la costa en situación desamparada, enferma o malherida, susceptible de ser rematada a lanzazos y de ser enlazada con cuerdas para su remolque a la playa. Ballena cuya posesión suponía una riqueza para aquellas gentes de vida muy precaria.

BALEAREN EHIZA BIZKAIKO GOLKOAN

MIGUEL LABURU

BALEA, GARRANTZIZKO BALIABIDEA

Balea-harrapaketa eta -industria

Baleak kostaldean

E

Euskal Herriko hainbat herri arrantzaletan —hala nola, Biarritzen, Hondarribian, Lekeitio, Bermeon eta Gaminizen (Plentzia)— gordetzen diren Erdi Aroko zigiluek argi adierazten dute baleak zer garrantzi zuen herri horien ekonomian.

Balearen arrantza eta haren produktuak industrializatzea euskaldunekin loturik egon dira gizaldiz gizaldi. Inolaz ere ezin liteke ustekabekat hartu lotura hori. Eta, era berean, ez dirudi euskal kulturaren esparru hori denbora gutxian bereganatua izan zenik, beste herri batzuetatik jasota.

Euskaldunak aspaldidanik bizi izan dira herri honetan, historiaurretik, eta ez dira inoiz hemendik kanporatuak izan. Horrek esan nahi du mendiko eta kostaldeko euskal tribuak milurtekoz milurteko lurralde txiki batean bizi izan direla, lurralde malkartsuan eta basotsuan, eta elikagai aldetik pobre samarrea. Hori dela eta, euskaldunak buru-belarri jardun izan dira itsasoak eman ditzakeen baliabide guztiak aprobetxatzen. Horrenbestez, euskaldunek seguru asko aspalditik ikusi zituzten baleak oso hurbiletik; eta ikusi, ez ikuskizun huts moduan, baizik eta haiek harrapatzeko irrika biziarekin. Eta gogo horrek bultzatuta ariko ziren haiek aztertzen eta ezagutzen.

Badietan eta kostaldeko babesetan zetazeo-mota ugari sartu izan da betidanik: izurdeak, mazopak, kaxaloteak...

Mendez mende, espezie guztietako zetazeoek hondoa jo izan dute garairen batean edo bestean hondar-piletan eta hondartzetan. (Askok ikusi izan ditugu mazopak hondartzetan hilda), eta euskaldunek, ehiztariak jatorriz, animalia horien haragia, koipea eta larrua aprobetxatu izan dute. Mazoparen moduan, balea ere ez zen ezezaguna kostaldeko euskaldunentzat. Seguru asko sarritan ikusiko zituzten baleak kostaldetik, babesik gabe, gaixo edo larri zaurituta, lantzak jaurtita erraz hiltzeko moduan eta sokekin lotu eta atoian hondartzara ekartzeko moduan. Balea edukitzea berebiziko aberastasuna zen eskasian bizi ziren pertsona haientzat.

La frecuencia y la abundancia hacían familiar la ballena al vasco que habitaba en el golfo de Bizkaia. De ahí a perderle el miedo e intentar cazarla no media mucha distancia, sobre todo si acucia la necesidad. Los vascos, arriscados y peligrosos combatientes contra otras gentes, ¿cómo no iban a atreverse con la enorme pero inofensiva ballena, que les reportaba un beneficio sin cuento?. Lo hicieron en cuanto dispusieron de las embarcaciones y del utillaje necesario, sin necesidad de suponer que vinieran otros a enseñarles cómo hacerlo.

Era grande el beneficio que proporcionaba la ballena. Se obtenía de ella grasa y carne comestible, aceite para el alumbrado, para lubricante de mecanismos y para hacer jabón; cuero, barbas y a veces también ambar en sus estómagos, que se utilizaba para medicamentos y perfumería.

Todavía no hace muchos años todos hemos podido contemplar familias de marsopas evolucionando en la bahía de Donostia. Hay constancia periódica de que en el año 1884 penetró en esa bahía un cachalote, y cachalotes se han matado hace muchos menos años desde un yate a la vista de la costa.

Las últimas ballenas cazadas en la costa, se arponearon hace poco más de cien años entre Zarautz, Orío y Getaria. En el invierno de 1888 se vieron muchas ballenas en el Golfo de Bizkaia, nadando por entre las embarcaciones dedicadas a la pesca. El 15 de abril de ese año, los pescadores de Arcachón, Capbreton, Biarritz y San Juan de Luz, solicitaron de su prefectura marítima la intervención de los guarda costas para ahuyentarlas, ya que les hacían peligrosa la navegación; literalmente se tropezaban con ellas. Y aún a principios de este siglo los pescadores de nuestra costa han salido a capturarlas con embarcaciones de remo y arpones cuando las han visto próximas. Los periódicos de la época dan fe de ello.

La caza de la ballena

La ballena de los vascos, *Balaena Biscayensis*, llegaba desde la aguas del Norte a invernar en el golfo de Bizkaia. También llegaban otras especies de ballenas; pero la primera, de un tamaño mediano, de unos 20 m, de nadar lento y que al morir no se hundía en el mar, era la que más convenía a los vascos. Las hembras parían hacia septiembre, y una vez llegada la primavera se volvían con sus crías lo suficientemente crecidas para el viaje, a las amplias y tranquilas aguas del Norte.

En sus comienzos, la caza de la ballena se efectuó a la vista de las costas vascas por medio de pequeñas embarcaciones. Con el tiempo tuvieron que emplear naves cada vez más grandes, no para cazarlas, sino para perseguirlas y colocarlas al alcance de los botes o chalupas balleneras. Primero siguieron a las ballenas en su emigración hasta las costas de Asturias y Galicia. En el año 1371 el rey de Castilla, en las Cortes de Toro, promulgó el reconocimiento de los derechos de guipuzcoanos y vizcaínos, que se llegaban a cazar ballenas a Asturias y Galicia de la misma manera que se había venido haciendo en tiempos anteriores a su reinado. Más tarde, los vascos emplearon naves mayores para ir en su busca en osadas travesías, hasta alcanzar las costas de Irlanda, de Escocia y, tal vez, a las islas Hébridas y Feroes.

Balea sarri eta ugari agertzen zen Bizkaiko golkoan; euskaldunek, beraz, ez zuten arrotza. Hortik beldurra galtzera eta hura ehizatzen saiatzera pauso bat zegoen, batez ere premia bizia akuilu izanda. Euskaldunak, borrokalari adoretuak eta arriskutsuak beste pertsonen kontra, nola ez ziren, bada, balea erraldoi baina minik egiten ez zuen baten kontra ausartuko? Areago, konturik gabeko etekina ematen ziela aintzat hartuta. Beharrezko ontziak eta tresneria eskueran izan orduko menturatu ziren balea ehizatza, beste batzuk nola egin behar zuten erakustera etorri gabe, ustez.

Baleak etekin handia ematen zuen. Koipea eta jateko haragia, hasteko eta behin, eta olioa ere bai, argiztatzeko, mekanismoak olioztatze eta xaboia egiteko. Nola ez, larrua, bizarrak eta, batzuetan, urdailetako anbarra ere lortzen zen. Sendagaiak eta lurrinak egiteko erabiltzen zen anbar hori.

Ez dira urte asko, mazopa-familiak Donostiako badia aldera etortzen ikusteko modua izan genuela. Egunkarietan jasota geratu zen 1884an kaxalote bat sartu zela badia horretan. Eta duela askoz urte gutxiago, kostaldetik bistan, kaxaloteak hil izan dira yate batetik.

Kostaldean ehizatutako azken baleak, duela ehun urte pasatxo hil ziren arpoi bidez, Zarautz, Orío eta Getaria artean. 1888ko neguan balea asko ikusi zen Bizkaiko golkoan, arrantzan zebiltzan ontzien artean igeri. Eta urte hartako apirilaren 15ean, Arkaxon, Capbreton, Biarritz eta Donibane Lohizuneko arrantzaleek itsas prefeturari eskatu zioten kostazainek baleak uxa zitzatela, gainerakoan arriskutsua zela nabigatzea, kasik estropezu egiten zutelako haiekin. Eta XX. mendearen hasieran ere, gure kostako arrantzaleak arraunez eragindako ontziekin eta arpoiekin atera izan dira balea ehizatza, animalia gertu ikusi izan dutenean. Garaioko egunkariek ematen dute horren berri.

Balearen ehiza

Euskaldunen balea, *Balaena Biscayensis*, Iparraldeko itsasoetatik iristen zen Bizkaiko golkoan negua pasatzera. Beste balea-espezie batzuk ere iristen ziren, baina euskaldunentzat aurrena aipatutakoa zen egokiena: erdi tamainakoa zen, 20 bat metrokoa, motela igerian eta hiltzerakoan ez zen itsasoan hondoratzen. Emeak iraila aldera erditzen ziren eta, behin udaberria iritsita, itzuli egiten ziren, kumeak bidaia egiteko behar beste hazita, Iparraldeko itsaso zabal eta lasaietara.

Hasiera batean, balea euskal kostaldea begien bistan zela ehizatu zen, ontzi txikien bidez. Denboraren joanean, gero eta ontzi handiagoak erabili behar izan zituzten, ez ehizatze, baizik eta jazartzeko eta baleontzi txikietatik edo txalupetatik eskueran edukitzeko. Lehenbizi, Asturias eta Galiziako kostalderaino jarraitu zituzten baleak beren emigrazioan. 1371. urtean, Gaztelako erregeak gipuzkoarren eta bizkaitarren eskubideen onarpena aldarrikatu zuen Toroko Gorteetan, Asturias eta Galizian baleak ehizatze, bere erregetzaren aurretik egiten zen molde berean. Gerora, euskaldunek ontzi handiagoak erabili zituzten eta zeharkaldi ausartak egin zituzten balearen bila joateko; hala, Irlandako, Eskoziako eta, beharbada, Hebrida eta Faroe uharteetako kostaldeetara iritsi ziren euskal arrantzaleak.

Embarcaciones y técnica

Pero en todas partes el procedimiento de captura seguía siendo el mismo: pequeñas embarcaciones que se habían transportado embarcadas o a remolque en la nave nodriza hasta el lugar de la cacería, tripuladas por un puñado de hombres, muerte del cetáceo mediante arponazos y lanzazos. También el posterior remolque a la costa, para el descuartizamiento de la presa y el fundido de la grasa, era una servidumbre ineludible.

A este tipo de pequeñas embarcaciones a remo se les ha denominado de muchas maneras, creando desorientación, pues los mismos nombres, en épocas o en puertos distintos, han significado cosas diferentes: chalupa, batel, bote, pinaza, esquife, lancha, ballener...

La caza de la ballena, por lo menos en las costas del Golfo de Bizkaia, los vascos la realizaban mediante pequeñas embarcaciones impulsadas a remo. La cacería de la ballena directamente desde los grandes barcos es cosa muy reciente a raíz del invento de arrojar los arpones a cañonazos.

Avistamientos y pertrechos

En la época en la que las ballenas llegaban al golfo de Bizkaia en cantidades significativas, los balleneros de cada villa montaban un servicio de vigilancia, en atalayas construidas al efecto o en las cimas de los montes cercanos al mar. En Lapurdi levantaban torres (una de éstas todavía se conserva en Guethary). En Donostia aún existe una atalaya ballenera sobre una roca, en la cima del monte Ulía.

Cuando el vigía divisaba una ballena próxima a la costa, lo anunciaba de algún modo: humo, tambor, corneta, campana ... Las embarcaciones, que permanecían varadas con todo el utillaje listo para la caza a bordo, más los remos, agua dulce y algo de comida, eran botadas al mar y tripuladas por el arponero, timonel y cuatro o seis remeros. El arponero, que tenía su puesto a proa, también remaba durante el período de aproximación a la presa. Su armamento se componía de un par de arpones unidos a unas estachas y unos flotadores, y lanzas sangraderas.

Una vez en las proximidades de la pieza, el arponero, de pie en la tilla de proa y con el arpón en la mano, daba las órdenes al timonel y a los remeros. Lanzado el arpón (era un venablo de acero forjado, enmangado a un pesado palo de unos 2 m de longitud, que servía para impulsarlo con gran fuerza) y clavado profundamente en el costado del animal, éste se sumergía rápidamente y los hombres se encargaban de largar cuidadosamente la estacha unida al arpón, procurando que no se les enredara en parte alguna de la embarcación. Mojaban de continuo la borda, para que la intensidad de la fricción de la cuerda al deslizarse no la quemara. Cuando la ballena herida salía a flote para respirar, el prevenido arponero le clavaba un segundo arpón o la alanceaba con la sangradera.

En cada captura intervenían tres o cuatro embarcaciones, situándose convenientemente y relevándose en el arponeo. La ballena podía tardar horas en morir y también podía alejar a gran distancia de la costa a sus cazadores. Luego venía la titánica labor de remolcar todas aquellas toneladas de carne a la costa. Después el troceo y el fundido de la grasa en grandes calderos y envasado del saín en barriles de madera.

Ontziak eta teknika

Leku guztietan, ordea, balea harrapatzeko prozedura berari jarraitzen zioten: ama-ontziaren gainean edo ontzi horren atoian ontzi txikiak eraman ehiza-lekuraino, gizon gutxi batzuk osatutako eskifaiek gidatuta, eta zetazeoa arpoioren edo lantzen bidez hil. Kostaldera atoian eramatea, harrapakina zatikatzea eta koipea urtzea ere egin beharreko lanak ziren guztiak.

Arraunez eragindako ontzi txiki horiei izen asko eman zai-zkie, eta nahasmena sortu da ondorioz; izan ere, izen berberak, garai batean edo bestean eta portu batean edo besteetan, esanahi desberdina izan dute: txalupa, batela, pinaza, txanela, potina, ballenera...

Bizkaiko golkoko kostaldean behintzat, arraunez eragindako ontzi txikiekin ehizatzen zuten euskaldunek balea. Zuzenean ontzi handietatik balea ehizatzea oraintsuko kontua da; arpoiak kanoikadez jaurtitzea asmatu zutenean hasi ziren ontzi handiak erabiltzen.

Begiztatzeak eta trepetxuak

Bizkaiko golkora balea dezente iristen zen garaian, balea-arrantzaleek zaintza-zerbitzua ezartzen zuten horretarako berariaz eraikitako talaletan eta itsasotik hurbileko tontorretan. Lapurdi dorreak jaso zituzten; Getarian (Lapurdi) bat gordetzen da oraindik. Eta Donostian ere zutik dago balea begiztatze talaia bat, Ulia mendiaren tontorrean, harkaitz baten gainean.

Zaindariak kostaldetik gertu balea bat begiztatzen zutenean, modu batera edo bestera ematen zuten abisua: ke bidez, danbor edo turuta bidez, kanpaiak joz... Ontziak prest izaten ziren lehorrean, ehizarako trepetxu guztiak zamatuta, arraunak, ur geza eta janari pixka bat hartu eta itsasoratze-ko. Arpoilariak, lemazainak eta lau edo sei arraunlarik osatzen zuten eskifaia. Arpoilariak brankan zuten bere lekua eta harrapakinarengana hurbildu artean ere arraun egiten zuten. Hauxe zen bere armamentua: arpoi pare bat estatxa eta flotagailu batzuei lotuta eta lantza odol-eragileak.

Pieza hurbil zutenean, arpoilariak, brankako txapituluan zutik eta arpoia eskuetan, aginduak ematen zizkien lemazainari eta arraunlariei. Arpoia bera altzairu forjatuz egindako azkorna zen, 2 m luzeko kirten astun bati lotua; kirten horrek indar handiz jaurtitzeko balio zuen. Arpoia jaurti eta animalia-riaren saihetsean iltzatuta, balea azkar murgiltzen zen barrualdera eta eskifaia-ko kideak kontu handiz joaten ziren askatzen arpoiari lotutako estatxa, ontziaren zatiren batean korapila ez zedin. Karela maiz bustitzen zuten, marruskadura biziak soka erre ez zezan. Zauritutako balea azalera ateratzen zutenean arnasa hartzeko, arpoilari zuhurrak bigarren arpoi bat sartzen zion edo lantza odol-eragilearekin ziztatzen zuten animalia-riaren bizkarra.

Harrapaketa bakoitzean hiru edo lau ontzik hartzen zuten parte, bakoitza leku egokian jarrita eta arpoilari-lanetan txandak eginez. Baleak orduak egin zitzakeen hil aurretik eta, orobat, kostaldetik urrun eraman zitzakeen ehiztariak. Gero, haragi-tona haiek guztiak kostaldera atoian eramateko lan eskergea eta nekagarria etorri ohi zen. Ondoren, animalia zatikatu eta koipea urtu behar zen eltze handietan eta, azkenik, olio egurrezko upeletan ontziratu.

Representaciones de botes balleneros

La más antigua representación de la actividad ballenera que existe en el País Vasco, procede de los sellos de los concejos de Bermeo y Hondarribia, que datan del siglo XIII y otro de Biarritz del siglo XIV. Como ocurre con la nave del sello de San Sebastián, las embarcaciones de Bermeo y Hondarribia son anteriores, tal vez muy anteriores al documento en que aparecen sus improntas.

La impronta del sello de Bermeo (que está incompleta) se conserva en un documento fechado en el año 1297 depositado en la Cámara de Comptos de Pamplona.

La impronta del sello de Hondarribia se halla en el mismo documento, antes mencionado, que se refiere a las villas de la Hermandad de la Marisma y al monarca francés.

La impronta del sello de Biarritz corresponde a un documento del año 1351.

Existen otros dos sellos con lanchas balleneras vascas, uno también es de Bermeo y otro de Lekeitio, pero ambos parecen ser muy posteriores, por poco de finales del siglo XV.

Últimamente han aparecido, gracias a la perspicacia del historiador donostiarra Luis Murugarren, otras dos representaciones de lanchas balleneras, dibujadas en un libro de bautizos del siglo XVI del archivo parroquial de Zumarraga.

Hasta el momento presente no contamos con otro documento iconográfico que represente una ballenera en el momento de la caza, aunque sí tenemos otra representación de este mismo tipo de embarcación, correspondiendo al principio del siglo XIV y empleada en un motivo religioso. Se halla en la iglesia de San Pedro de Vitoria-Gasteiz, en la clave de la bóveda central próxima al altar.

Como no se cuenta con otros datos más concretos para intentar la reconstrucción de una lancha de este tipo, hay que partir de la premisa de que se ignora su forma real, sus dimensiones, su capacidad y la técnica con que fue construida. Tal vez algún día puedan aparecer documentos perdidos en archivos ignorados, como hace poco nos lo ha demostrado Murugarren. De todos modos sí se puede conjeturar con bastante seguridad de aproximación, ya que se cuenta con la información de los sellos.

Baleontzien irudiak

Euskal Herrian, balearen arrantzari buruzko irudirik antzinakoenak Bermeoko eta Hondarribiako kontzejuetako zigiluak dira, XIII. mendekoak biak, eta beste bat Biarritzekoa, XIV. mendekoa. Donostiako zigiluko ontziarekin gertatzen den moduan, Bermeoko eta Hondarribiako ontziak aurrekoak dira, beharbada zigilu horiek dituzten dokumentuak baino askoz ere lehenagokoak.

Bermeoko zigiluaren irudia (osatu gabe dago) 1297. urtean datatutako dokumentu batekoa da. Iruñeko Kontuen Ganberan dago gordeta agiria.

Hondarribiako zigiluaren irudia aurrez aipatutako dokumentuan dago; Padurako Ermandadeko udalerrien eta Frantziako monarkaren arteko hitzarmena jasotzen duen agirian.

Biarritzeko zigiluaren irudia, berriz, 1351. urtekoa da.

Beste bi zigilu ere badira, balearen arrantzaren diharduten bi euskal txaluparen irudiekin. Bat, Bermeokoa da, eta, bestea, Lekeitiokoa, baina biak ala biak askoz geroagokoak direla dirudi; XV. mendearen amaierakoak, gutxienez.

Azken aldian, Luis Murugarren historialari donostiarraren zorrotzasunari esker, beste bi txaluparen irudiak agertu dira, bataio-liburu batean marraztuta. Zumarragako parroquia-artxiboko XVI. mendeko bataio-liburuan, hain zuzen.

Orain arte ez dugu beste ikonografia-dokumenturik, baleontzi bat ehizaren unean erakusten duen irudirik; alabaina, badugu ontzi-mota horren beste irudi bat, XIV. mendearen hasierakoa, erlijio-motibo batean erabilia. Gasteizko San Pedro elizan dago, aldaretik hurbileko ganga nagusiaren giltzarrian.

Horrelako txalupa bat berreraikitzen saiatzeko datu zehatzagorik ez dagoenez, ezjakintasun hori hartu behar da oinarri: ez dakigu txalupek benetan zer forma zuten, zer neurri eta edukiera zeukaten, ezta eraikitzeko zer teknika erabili zuten ere. Agian, egunen batean agertuko dira agiri galdu batzuk oraindik ere ezagutzen ez den artxiboren batean; oraintsu Murugarrenek erakutsitako moduan. Nolanahi ere, usteetan oinarrituta egiara dezente hurbiltzeko moduan, bai, bargaude; izan ere, zigiluek informazio dezente ematen dute.



Balearen arrantza irudikatzen duen erliebea. Hondarribian
Relieve que representa la caza de la ballena. Hondarribia.

El bote ballenero de Bermeo de 1297

De los tres primeros, el de Bermeo es el que está dibujado con mayor realismo, sin los excesos de arrufo y agudizamiento de rodas de los otros dos.

Por lo representado en los tres sellos, puede observarse que se trata de una embarcación:

- impulsada por remos, sin rastro de vela,
- de casco construido en tingladillo,
- alterosa de extremos y baja de borda,
- perfectamente equiparable a embarcaciones vikingas similares aunque muy anteriores en el tiempo.
- también equiparables a la de la iglesia de San Pedro y a los dibujos de Murugarren, que son posteriores.

Requerimientos operativos

Para una mejor figuración de sus características hay que considerar que, en una embarcación de este tipo, unos cuantos hombres tenían que perseguir remando y matar mediante arpones y lanzas un enorme animal. Y que esto se debía realizar en las peligrosas aguas costeras del Cantábrico invernal. Necesitaban aproximarse a la ballena en silencio y con rapidez. Una ballena admite la proximidad de cualquier cosa, pero no soporta los ruidos extraños, que la hacen alejarse; ruidos como pueden ser los producidos por la fricción de los remos en los toletes y estrobo:

Para evitar esos ruidos, cubrían, rodeando con trapos o pieles mojados, la parte del remo en contacto con el tolete y el estrobo.

Por el mismo motivo, las palas de los remos debían ser finas, para aminorar el efecto de chapoteo al penetrar en el agua y de los goteos al salir. Tenían que ser remos distintos, mejor confeccionados, más estilizados que los remos que se usaran entonces corrientemente.

Una vez herida la pieza del primer arponazo y sujeta mediante la larga estacha, la tripulación tenía que permanecer a la expectativa, presta a bogar, ciar, o girar en redondo de manera casi instantánea, según fuese la huida, la acometida, o cualquier cambio repentino e imprevisible de movimiento del animal; un animal, por otra parte, de unas fuerzas descomunales, que se dolía de la herida, que sangraba abundantemente y que se hallaba tan asustado como furioso.

Luego, yendo bien las cosas para los hombres, volver a perseguirla, esperar su salida para respirar, nueva aproximación y nuevo arponazo o lanzazo con la sangradera. No cabe duda que se trataba de una operación larga y fatigosa y llena de riesgos.

Por último estaba la tarea de remolcar hasta la costa muchas toneladas de cuerpo inerte, a través de unas aguas que, cuando menos, siempre estaban rizadas o con olas respetables.

Aspectos técnicos

Puede considerarse lógico que el bote ballenero, como resultado de una larga experiencia, tenía que ser, dentro de la tosquedad de su construcción, una embarcación ligera, fuerte y estable, apropiada tanto para enfrentarse al oleaje del mar encrespado, como para realizar viradas bruscas en cualquier dirección.

Bermeoko 1297ko baleontzia

Hiru aurrenekoetatik, Bermeokoa dago errealismo handienaz marraztuta. Beste biek makurdura gehiegizkoa dute eta bu-larrak puztuta dituzte; Bermeokoak ez.

Hiru zigiluetako irudietan agertzen denagatik, ontziak ezau-garri hauek ditu:

- arraunez eragindakoa da, ez dago belen arrastorik,
- kroskoa tingladillo eran eraikita dago,
- muturretan altua eta karel aldetik baxua da,
- bikingoen antzeko ontziekin pareka daiteke, nahiz eta bi-kingoenak askoz lehenagokoak izan.
- San Pedro elizako ontziarekin ere pareka daiteke, bai eta Murugarrenen marrazkietako ontziekin ere; bi horiek ge-roagokoak dira.

Lanerako beharrianak

Ontzien ezaugarriak hobeto iudikatzeko, aintzat hartu behar da halako txalupa batean gizon batzuek arraunean jarraitu behar ziotela baleari eta arpoi eta lantza bidez akabatu behar zutela animalia erraldoi bat. Eta lan hori negu batean eta Bizkaiko Golkoko ur arriskutsuetan egin behar zela. Isilik eta azkar gerturatu behar zuten animaliarengana. Balea batek edozer onartzen du hurbilean, baina ezin ditu jasan soinu arrotzak; halakorik entzuten duenean urrundugi-ten da. Arraunek toletetan eta estropuetan marraskaduraren eraginez egin zezaketan soinua, esaterako, ezingo zukeen jasan.

Hots horiek saihesteko, trapu edo larru bustiekin biltzen zuten toletarekin eta estropuarekin kontaktuan zegoen arraunaren zatia.

Arrazoi beragatik, arraunaren palek finak izan behar zuten, uretan sartzekoan sortutako plisti-plasten eta ateratzerakoan eroritako tanten eragina leuntzeko. Garai hartan normalean erabiltzen ziren arraunen aldean bestelakoak behar ziren balea ehizatzeke: hobeto landuak, estilizatuagoak...

Behin lehen arpoikadarekin pieza zaurituta eta estatxa luzearekin eutsita, eskifaiak adi-adi jarraitu behar ziren animaliarene mugimenduei: baleak norantz ihes edo eraso egin, zer ezusteko mugimendu egin, horren arabera prest egon behar zuten bat-batean bogatzeko, atzerantz egiteko edo erabat biratzeko. Kontuan hartuta, gainera, animaliak izugarritzko indarra zuela, mina zuela zaurian, odol ugari isurtzen zuela eta ikaratuta bezain haserre zegoela.

Ondoren, dena ondo joanez gero, berriro ere atzetik jarraitu behar zioten animaliare, arnasa hartzera noiz aterako zen zain geratu, berriro hurbildu eta beste behin ere arpoia edo lantza odol-eragilea jaurtitzeko. Inolako dudarik gabe, lan luzea, nekeza eta arriskuz bete zen balea ehiztariena.

Azkenik, hildako gorpu baten tona asko garraiatu behar ziren atoian kostalderaino; itsaso kizkurtuan, edo, gutxienez, olatu dezentekoekin, gainera. Lan hori ere ez zen nolana hiko.

Alderdi teknikoak

Urte askotako eskarmentuaren ondotik, baleontziak, nahiz eta era trauskilean eraikita egon, ontzi arina, sendoa eta egonkorra izan behar zuen, ulergarria da hori; ontzi egokia itsaso haserretuari aurre egiteko eta biraketa zakarrak egiteko edozein noranzkotan.

Necesitaba, además, tener el suficiente espacio interior para alojar seis u ocho hombres (uno de ellos, el arponero, con sitio despejado y prominente a proa, para que pudiera actuar con plena visibilidad y sin impedimentos); más sitio para los arpones, estachas, flotadores, lanzas sangraderas, algún remo de repuesto, cubos, achicadores, barrilete de agua dulce...

Los tripulantes de las embarcaciones que figuran en los sellos se hallan de cara al timonel. Presentan la postura característica de los remeros vascos actuales. Esto significa que empleaban remos y no pagayas o canaletes.

Toletes con estrobo

Ninguna de las tres embarcaciones denota la presencia de chumaceras ni falucheras, lo que significa el empleo de toletes.

Los toletes con estrobo son una vieja invención. Las naves de Nydam (siglo IV), de Kralsono (siglo VII) y el bote de 4 m de eslora hallado en Arby, Suecia, que data del año 1000, tenían toletes. Pero se trata de unos toletes no cilíndricos, sino tallados en unas piezas de madera que se fijaban a las tracas superiores de la embarcación. Ese tipo de toletes forma parte de la misma pieza que lo soporta, lo que permite que la embarcación no precise de regalas ni refuerzo alguno, permitiendo que la embarcación pueda ser ligera como una canoa.

El tolete usado por los vascos es muy distinto, ya que se trata de un simple palo de madera resistente a la flexión, embutido en la borda sobre una pieza de madera plana, o con un refuerzo en la regala. Este tipo de tolete también es bastante antiguo, puesto que existe el dato documentado que toletes y estrobos se empleaban a mediados del siglo XIV en Bermeo.

El tolete usado por los vascos resulta una de esas invenciones que realmente pueden considerarse definitivas. Aparece documentalmente en Bermeo, como queda dicho antes; pero, por el sello de 1297 de esa villa vizcaína, se puede juzgar que viene desde bastante antes. Pues bien, en el bote o batel de la nao ballenera «San Juan» hundida en 1565 en el Labrador, como más adelante se verá, recuperado en la excavación arqueológica, se encuentra la misma clase de tolete, que no se diferencia nada en absoluto de los toletes que en las fechas actuales podemos encontrar en toda embarcación de remos de los puertos vascos.

El empleo de toletes con estrobo (en lugar de dobles toletes, chumaceras y falucheras, donde el remo tiene un bairoteo lateral y muy mala sujeción), permite igual una remada firme y larga que otra corta y rápida, además que, suelto el remo de las manos por cualquier causa, queda sujeto sin que se lo lleve el agua.

También, por otra parte, el empleo del tolete permitió a las embarcaciones pequeñas liberarse de la servidumbre del timón de espadilla, tipo normando, permanentemente unido a la aleta de estribor, y las dotó de una mayor maniobrabilidad, sobre todo para conseguir viradas rápidas en redondo.

Todo lo que antecede son datos para ser tenidos en cuenta a la hora de formarse una idea de las líneas y dimensiones del casco. Porque si el empleo exclusivo de los remos con-

Horrez gain, behar beste leku behar zuen barruan sei edo zortzi gizon hartzeko (horietako batek, arpoilariak, gainera, leku lasaia eta goratua behar zuen brankan, ikuspegi zabala izateko eta eragozpenik gabe bere lana egiteko). Eta arpoi, estatxa, flotagailu, lantza odol-eragile, ordezeko arraunen bat, balde, xukadera, ur gezako upeltxo eta bestelakoak sartzeko ere behar zen tokia.

Zigiluetan agertzen diren ontzietako gizonak lemazainari begira daude. Gaur egungo euskal arraunlarien ohiko postura dute. Horrek esan nahi du arraunak erabiltzen zituztela eta ez arrabarik eta arraun motzik.

Estropodun toletak

Hiru ontzietatik bakar batean ere ez da antzematen ez txastaderarik ez bonborik. Horrenbestez, toletak erabiltzen zituztela ondorioztatzen da.

Estropodun toletak aspaldiko asmakizuna dira. Nydameko ontziek (IV. mendea), Kralsonokoek (VII. mendea) eta Arbyn (Suedia) aurkitutako lau metroko luzerako txalupak (1000. urtea) toletak zituzten. Baina tolet horiek ez dira zilindrikoak; aitzitik, ontziaren goiko ilaretara finkatutako egurrezko piezetan tailatutakoak dira. Tolet-mota hori, eusten duen piezaren zatia da; horri esker, ontziak ez du behar ez karelik ezta bestelako sendogarririk ere, eta kanoa bat bezain arina izan daiteke.

Euskaldunek erabilitako toleta oso bestelakoa da; izan ere, egurrezko makil soil bat da, flexioa jasan dezakeena, karelean egurrezko pieza zabal baten gainean sartuta, edo karelean bertan sendogarri bat duela. Tolet-mota hori ere nahiko zaharra da; Bermeon XIV. mendearen erdialdera toletak eta estropoak erabiltzen zirela egiaztatzen duten dokumentuak badira.

Euskaldunek erabilitako toleta benetan asmakizun erabatekotzat har daitezkeen horietakoa da. Arestian esan dugunez, Bermeon agertu dira tolet horri buruzko dokumentuak; baina Bizkaiko herri horretako zigiluari erreparatuta (1297. urtea) esan daiteke askoz ere lehenagokoa dela toleta. Bada, «San Juan» belaontzian edo batelean edo txalupan, aurrerago ikusiko denez, tolet-mota bera zuten, eta tolet hori gaur egun euskal portuetan dauden arraun-ontziek dutenaren oso parekoa da. «San Juan» ontzia 1565ean hondoratu zen Labradorren eta arkeologia-indusketan berreskuratu zen gero.

Tolet bikoitzekin, txaplatekin eta sardekin arraunak alboetara egiten du dantza eta ez da ondo eusten; aldiz, estropodun toletak aukera ematen du berdin sendo eta luze arraunean egiteko eta berdin motz eta azkar egiteko. Gainera, edozein arrazoi dela medio, arrauna eskuetatik askatzen bada, lotuta geratzen da ontziari eta urak ez du eramaten.

Horrez gain, toleta erabiltzeak aukera eman zien ontzi txikiei arraun-lemaren morrontza bertan behera uzteko. Normandiar erako lema hori istriborreko hegatsera lotuta zihuan modu iraunkorrean. Hala, toletari esker eta morrontza horretatik libre, ontziek askoz errazago egin zitzaizketen manio-brak, batez ere biribilean egin beharreko biraketa azkarrak.

Aurrez emandako datu horiek guztiak aintzat hartu beharrekoak dira jabetzeko kroskoak zer itxura eta neurri izango zuen. Izan ere, soilik arraunak erabiltzeak baldintzatu egiten du karelaren altuera, eta karelaren altuerak baldintzatu egiten du arraunen luzera. Arraunak erabiltzeak berekin dakar

diciona la altura de las bordas, éstas condicionan la longitud de los remos. El uso de remos implica la existencia de tostas (bancos-asientos de los remeros), y una determinada distancia de éstas a los toletes.

De igual manera, la existencia de los toletes supone que el borde superior de las tracas tenga algún procedimiento de refuerzo o esté provisto de regala. Y sobre todo que las cuernas sirvan de apoyo a los durmientes, donde se asientan los extremos de las tostas. Porque remar con canaletes o pagayas, simples o dobles, puede hacerse sentado en un cajón, o sobre las bordas, o incluso de rodillas o de pie, permitiendo que los costados de la embarcación puedan ser ligeros y sin refuerzos, como las canoas de pieles o de corteza de árbol; pero la vigorosa presión del remo con tolete y estrobo en la borda exige mayor resistencia de costados.

El casco

Una embarcación de remos no tiene la imprescindible necesidad de una quilla o de una orza, como le sucede a la nave velera. Por consiguiente, el bote ballenero, el casco construido con forro de tingladillo, se armaba a partir de un tablón, con sus bordes sobremontados y cosidos a lo largo por medio de remaches. La forma del casco iba siendo dada «a ojo» por el constructor, según montaba las tracas sin empleo de plantillas ni gálibos, curvando y revirando las tablas a su conveniencia.

Armado el casco, al final, como refuerzo y como apoyo para los durmientes, le añadía cuernas, que tomaban la forma que ya tenía el casco por dentro.

Dimensiones

Las líneas, técnica de construcción y dimensiones aproximadas que pudieron tener los botes o chalupas balleneros de los sellos vascos del siglo XIII, hay que deducirlas por conjeturas de los estudios ya realizados sobre embarcaciones similares de los normandos de siglos anteriores, y también de las embarcaciones vascas similares de los siglos posteriores, de las que quedan referencias escritas y, también, hoy día, de los restos del siglo XVI hallados en el Labrador.

De la misma manera que hay que tomar en consideración que, a lo largo de más de un milenio, los procedimientos para cazar ballenas fueron prácticamente los mismos (hasta que empezó a usarse el cañón arponero), de modo que el utillaje empleado para la caza, el tipo de embarcación y el número de sus tripulantes no debió variar de forma significativa.

Bastante próximas en el tiempo a las embarcaciones balleneras que aparecen en los sellos, en el mismo Bermeo existían en el año 1353 las Ordenanzas de Pescadores. En ellas se regulaba que las embarcaciones (pinazas) que saliesen al ataje debían ser mayores de 18 codos (de eslora, se entiende). Esas Ordenanzas no brotaron en un momento dado, como por generación espontánea, sino que fueron el resultado de una larga experiencia y una lenta gestación. De modo que el dato de la eslora de las pinazas de ataje puede ser válido para la reconstrucción de otra pinaza de varios decenios antes.

tosten beharra (arraunlarien bankuak-eserlekuak dira tostak) eta tosten eta toleten artean tarte jakin bat utzi beharra.

Era berean, toletak egoteak esan nahi du ilaren goiko aldean sendotzeko sistemaren bat egon behar duela, edo karela hornituta egon behar duela. Eta, batez ere, toletak dirrela medio, zuakerrak baliatu behar dira bragerrak bermatzeko, brager horietan finkatzen baitira tosten izkinak. Izan ere, arraun motz eta arraba sinpleekin edo bikoitzekin arraunean egin daiteke kutxa batean eserita edo karelen gainean, bai eta belauniko edo zutik ere; eta, horri eskerrak, ontziaren alboak arinak eta sendogarririk gabeak izan daitezke; horrelakoak dira, esaterako, larruzko kanoak edo zuhaitz-azalez egindakoak. Alabaina, tolet eta estropodun arraunak karelean egiten duen presio indartsuak askoz indar handiagoa eskatzen du alboetan.

Kroskoa

Belaontziak ez bezala, arraun-ontzi batek ez du nahitaez gilarik behar ezta abortzarik ere. Ondorioz, baleontzietan, tingladillo erako forroarekin eraikitzen zen kroskoa; krosko hori, ohol batetik armatzen zen, ohol horren ertzak bata bestearen gainean jarrita eta luzeran iltze zapalen bidez josita. Kroskoari «gutxi gorabehera» ematen zion neurria ontzigi-leak, ilarak muntatzen zihoan ahala, ez txantiloirik eta ez galiborik erabili gabe, oholak egokieraren arabera okertzen eta biratzen.

Kroskoa armatuta, azkenean, bragerrak sendotzeko eta finkatzeko, zuakerrak gehitzen zizkion. Kroskoak jada barrutik zeukan forma hartzen zuten zuaker horiek.

Neurriak

XIII. mendeko euskal zigiluetan ageri diren baleontziek edo txalupek zer itxura eta neurri izan zuten eta zer teknikaren bidez eraiki ziren jakiteko, normandiarren aurreko mendeko antzeko ontzietan buruz jada egin diren zenbait azterketa hartu behar dira oinarri eta hortik ondorioak atera. Era berean, aintzat hartu behar dira ondorengo mendeetako euskal ontzietan buruz egindako ikerketak, horietan buruz bai baitaude idatzizko erreferentziak. Eta, gaur egun, kontuan hartu behar da, orobat, Labradorren aurkitu diren XVI. mendeko aztarnak.

Aintzat hartuta mila urtetik gora igarota baleak ehizatzeo ia prozedura berari eutsi ziotela (arpoia jaurtitzeko kanoia erabiltzen hasi arte, hain zuzen), pentsatzekoa da ehizarako erabilitako tresneria, ontzi-eredua eta eskifaiako kideen kopurua ere ez zirela askorik aldatu.

Zigiluetan agertzen diren belaontzien garaitu berean, Bermeon bertan, Arrantzaleen Ordenantzak baziren jada 1353. urterako. Ordenantza horietan arautzen da atoi-lanetara ateratzen ziren ontziek (pinazek) 18 besotik gorakoak izan behar zutelara (luzeraz, ulertzen da). Ordenantza horiek ez ziren bat-batean eta berez sortu, esperientzia luze baten ondoren eta ondo mamituta baizik. Horrenbestez, atoi-lanetarako pinazen luzera adierazten duen datu hori baliagarria izan daiteke hamarkada batzuk lehenagoko beste pinaza bat berrekitzeko.

Unidades de medida

Ahora, bien ¿qué hay que entender por «codo» como unidad de medida?:

- el codo guipuzcoano, «kana-erdi», equivalía a 0,4185 m actuales;
- el codo vizcaíno, o «baserdi», equivalía a 0,4179 m;
- el codo de ribera (que en el siglo XVI era empleado en la construcción naval) equivalía a 0,5746 m.

De modo que

- si se toma como unidad de medida el codo vasco normal (0,418 m aproximadamente), la eslora mínima para una embarcación de ataje resultaría de 7,524 m;
- si tomamos el codo de ribera, la eslora sería de 10,342 m.

Un bote o chalupa ballenera tenía que ser, por necesidad, una embarcación muy especializada, y no construida para dedicarse al ataje, que era el remolque a fuerza de remo de grandes naves cargadas; por consiguiente, no necesitaba alcanzar los 18 codos de eslora. En cambio sí tenía que ser lo suficientemente grande para ser tripulada por seis u ocho hombres, y para dar cabida a las armas y enseres necesarios. De modo que el supuesto de unos ocho metros de eslora, tal vez algo menos, no resultaría muy fuera de lugar.

Tripulación

Las Ordenanzas de Mareantes de Lekeitio, del año 1555, regulaban que la pinaza que saliese a la ballena llevara como mínimo seis hombres y que fueran de 20 codos (¿vizcaínos?).

En documentos de principios del siglo XVII, —sobre pleitos habidos por captura de ballenas—, se ofrece el dato de que en una pinaza iban ocho hombres; en otra iban siete. Sañez Reguart, en el siglo XVIII, reseña que las embarcaciones balleneras lapurdinas de su tiempo, de las que tres o cuatro iban embarcadas en las naves rumbo a Terranova y a Groenlandia, llevaban siete hombres y contaban con cinco tostas.

Como resultado final, puede conjeturarse que las embarcaciones de los sellos de Bermeo y Hondarribia del siglo XIII, así como la de Biarritz del siglo XIV, tendrían:

- unos 8 m de eslora,
- algo menos de 2 m de manga y
- unos 70 cm de puntal en la cuaderna maestra;

El casco:

- forrado en tingladillo,
- con rodas afiladas y altas,
- el centro de sección en «U»,
- con seis tracas por banda cosidas con remaches o con clavos doblados; reforzadas con siete cuadernas,
- llevando también una falsa quilla de protección del bajo.

Neurri-unitateak:

Alabaina, zer «beso» hartu behar da neurtzeko unitate moduan?

- beso gipuzkoarra, edo «kana-erdi», gaur egungo 0,4185 metroren parekoa zen;
- beso bizkaitarra, edo «baserdia», gaur egungo 0,4179 metroren parekoa zen;
- erriberako besoa (XVI. mendean hori erabiltzen zen ontzi-gintzan) gaur egungo 0,5746 metroren parekoa zen.

Horrenbestez,

- euskal beso normala hartzen bada neurtzeko unitate moduan (0,418 m, hor nonbait), atoi-ontzi baterako gutxieneko luzera 7,524 metrokoa zatekeen;
- erriberako besoa hartuz gero, luzera 10,342 metrokoa zatekeen.

Baleontzi edo txalupa batek, nahi eta nahi ez, ontzi oso espezializatua behar zuen izan, eta ez atoi-lanetan aritzeko egina. Zamatutako ontzi handiak arraunaren indarrez ataian eramateko, alegia. Beraz, ez zuen 18 metroko luzera izan beharrik. Alabaina, behar bezain handia izan behar zuen sei edo zortzi gizon barruan eramateko, eta beharrezko armak eta tresnak sartu ahal izateko. Horrenbestez, ez litzateke harrizkoa zortzi bat metroko luzera izatea, beharbada zertxobait gutxiago.

Eskifaia

Lekeitioko Marinelen 1555eko Ordenantzek arautzen zuten baleatara ateratzen zen pinazak gutxienez sei gizon eraman behar zituela eta 20 besokoa izan behar zuela (beso bizkaitarrak?).

XVII. mende hasierako dokumentuetan —balearen ehizan izandako auziei buruzkoetan, hain zuzen—, datuen artean aipatzen da pinaza batean zortzi gizon zihoazela; eta beste batean zazpi.

Sañez Reguartek, XVIII. mendean, adierazitakoaren arabera, bere garaiko Lapurdiko belaontziek zazpi gizon eramaten zituzten eta bost tosta zeuzkaten. Baleontzi horiek ontzi handiagoetan eramaten zituzten Ternuara eta Groenlandia.

Azken ondorio moduan, pentsa daiteke, gutxiago edo gehiago, Bermeo eta Hondarribiako XIII. mendeko zigiluetako ontziek, bai eta XIV. mendeko Biarritzekoak ere, ezaugarri hauek zituztela:

- 8 m inguruko luzera,
- 2 m baino gutxiagoko zabalera eta
- eta 70 cm inguruko altuera zuaker nagusian;

Kroskoa:

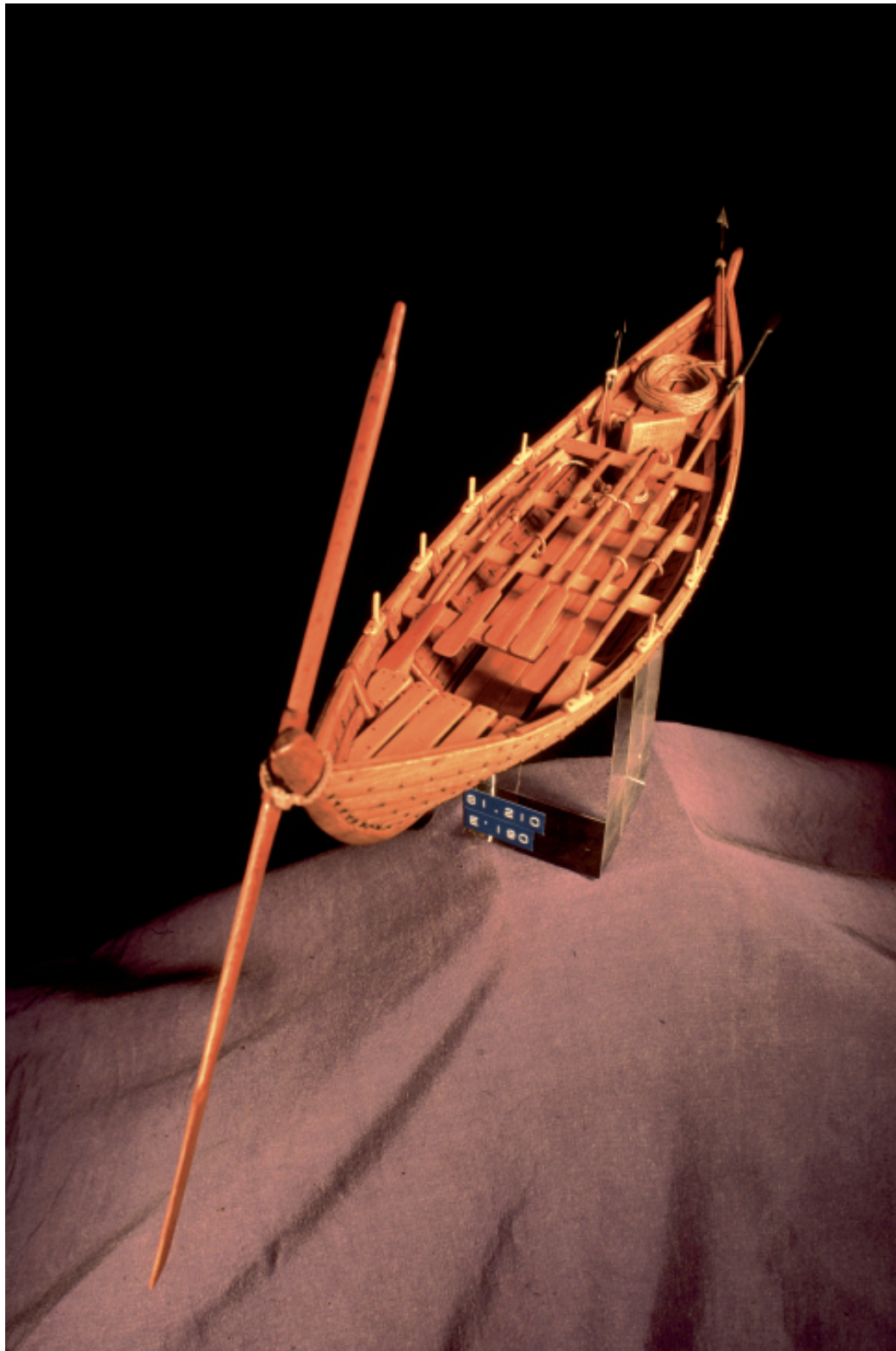
- Tingladillo eran forratua,
- bular zorrotz eta altuekin,
- sekzioaren erdigunea «U» eran,
- albo bakoitzean sei ilararekin, iltze zapal eta tolestutako iltzeekin, eta zazpi zuakerrekin indartuta,
- gila faltsu bat ere eramaten zuen behealdea babesteko.

GRABATU ARTISTIKOAK GRABADOS ARTÍSTICOS



Balearen arrantzari buruzko grabatuak (Baionako Euskal Museoa).
Grabados sobre la pesca de la ballena (Museo vasco de Bayona).





Arkeologo kanadarrak Red Bay, Labradorren, induskatzen ari diren XVI. mendeko euskal baleontzi hondoratuaren txalupa bateko toleta eta txataela.

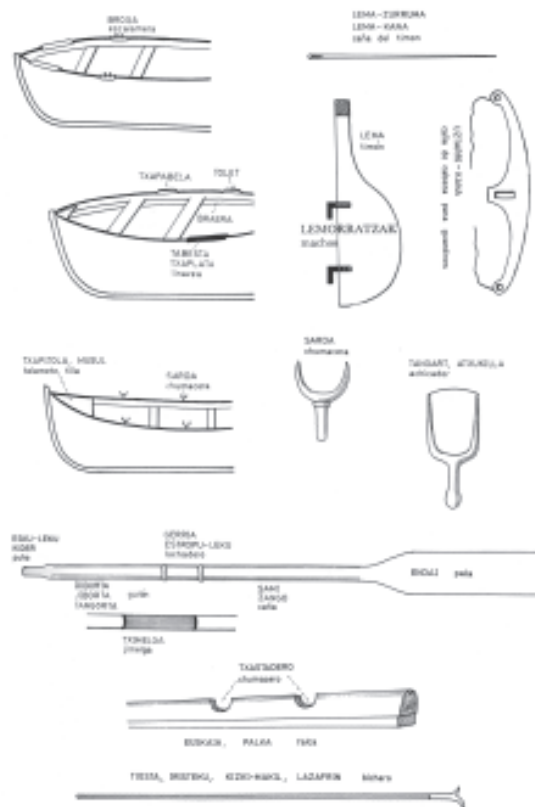
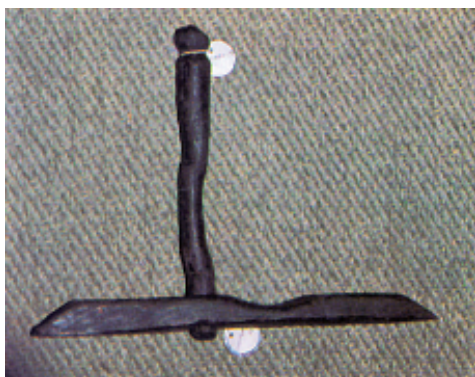
Tolete y base soporte (txataela, en euskera) correspondiente a una chalupa del pecio de la nao ballenera vasca del siglo XVI, que fue excavada por arqueólogos canadienses en Red Bay, Labrador.



Bermeoko XIII. mendeko zigiluan irudikatutako baleontzi edo txaluparen gutxi gorabeherako berreraikitzea, 1:20 inguruko eskalan. Ikerketa, proiektua eta eraikuntza egileak berak eginak dira. Bizkaiko Historia Museoarena da modeloa. Bilbon dago museo hori.

Reconstrucción conjetural en modelo a escala aproximativa de 1:20 de la chalupa o bote ballenero, representado en el sello de Bermeo del siglo XIII. La investigación, el proyecto y la construcción son obra del autor. El modelo es propiedad del Museo Histórico de Bizkaia en Bilbao.

Tolete





Balearen arrantzari buruzko motiboa,
Orioko etxe bateko saihetsean ebakita.

Motivo de pesca de ballena
en un perfil inciso de una casa de Orio.





- 1. Biarritzeko zigilua, 1351. urtekoa
- 2. Mutrikuko zigilua
- 3. Leketioko zigilua, XIV. mendekoa
- 4. Bermeoko zigilua, XV. mendekoa

- 1. Sello de Biarritz, año 1351
- 2. Sello de Mutriku
- 3. Sello de Lekeitio del siglo XIV
- 4. Sellod e Bermeo del siglo XV





Mataroko koka irudikatzen duen akuarela / Acuarela representando la coca de Mataró.
Guillermo G. de Aledo.

NAVES DEL SIGLO XIV

POR MIGUEL LABURU

LAS COCAS

Las coca hanseática

p

Para formarnos una idea de cómo eran las naves vascas del siglo XIV, que lo mismo intervinieron en la batalla de Winchelsea, que penetraron a piratear y a comerciar en el Mediterráneo, tenemos que recurrir una vez más a las conjeturas basadas en los restos de embarcaciones hallados en otros lugares, para complementar los pocos datos propios que tenemos.

Casi todos los autores dan por conocido que la nave que dominó los mares norte-europeos durante ese siglo fue la coca hanseática.

Características

Era una embarcación de:

- mucha manga,
- bordas altas,
- con los costados forrados en tingladillo.

Su perfil inconfundible se caracterizaba por:

- una roda recta, muy lanzada y larga,
- un codaste con timón axial.

Eran naves de vela pura.

Se trataba de una nave con gran capacidad de carga, empleada principalmente por los marinos de la Liga Hanseática o Hansa Teutónica. Sus constructores racionalizaron el diseño de la nave, que se empleaba fundamentalmente para el comercio en los mares septentrionales, aunque también llegaron al Mediterráneo.

Como todas las naves grandes de la época, las cocas eran mercantes y de guerra a la vez, empleándose en el comercio marítimo o con fines bélicos, o ambas cosas al mismo tiempo, según lo requiriese la ocasión.

En el Mediterráneo el planteamiento era distinto, ya que se empleaban las galeras, que basaban su propulsión en los remos más que en las velas, para actos de guerra, mientras que otras naves exclusivamente veleras llamadas naos gruesas, por su tamaño, se destinaban al transporte. Esto no quiere decir que no hubiera galeras que llevaran cargas y naos que llevaran cañones; pero la misión de cada tipo de nave estaba más definido en las mediterráneas que en las nórdicas.

XIV. MENDEKO ONTZIAK

MIGUEL LABURU

KOKAK

Hansako koka

X

XIV. mendeko euskal ontziak nolakoak ziren jabetzeko, usteetan oinarritu behar dugu beste behin ere. Beste leku batzuetan aurkitutako ontzien aztarnetan eta bertan ditugun datu apurretan bermatzen dira uste horiek. Jakin badakigu, besteak beste Winchelsea seako borrokan parte hartu zutela eta Mediterraneoan piraterian jardun zirela.

la egile guztiek jakintzat ematen dute mende horretan ontzi batek, Hansako kokak, agindu zuela Europa iparraldeko itsasoetan.

Ezaugarriak

Ontziak:

- zabalera handia zuen,
- karel altuak,
- eta alboak tingladillo eran forratuak.

Aise ezagutzen zen; izan ere, bereizgarri hauek zituen:

- bular zuzena, oso tentea eta luzea,
- korasta ardatz-lemarekin.

Erabateko belaontziak ziren.

Edukiera handiko ontzia zen koka; batez ere Hansako Ligako edo Hansa Teutonikoko marinelek erabiltzen zuten. Eraikitzaileek arrazionalizatu egin zuten ontziaren diseinua eta batez ere iparraldeko itsasoetan merkataritzan jarduteko erabili zen, baina Mediterraneoan ere heldu zen Hansako koka.

Garaiko ontzi handi guztien moduan, kokak merkataritza-ontziak eta gerraontziak ziren aldi berean eta, horrenbestez, merkataritzarako edo gerra-helburuetarako erabiltzen ziren, edo bietarako aldi berean, egokierak eskatutakoaren arabera.

Mediterraneoan, planteamendua bestelakoa zen; izan ere, Mediterraneoan galerak erabiltzen ziren eta galerak arraun bidez eraginda mugitzen ziren gerra-ekintzetarako, eta ez belen bidez. Eta beste ontzi batzuk, erabateko belaontziak, garraiorako baliatzen ziren; nao lodi esaten zitzaaien belaontzi horiei. Horrek ez du esan nahi galerek zamak eramaten ez zituztenik eta naoek kanoirik eramaten ez zutenik; Mediterraneoan, ordea, ontzi-mota bakoitzak eginkizun zehatzagoa zuen, eta iparraldeko itsasoetan ez zen horrela gertatzen.

Los castillos

En la coca se distinguían dos construcciones que provenían de la «nef» o nao del siglo anterior: los castillos. Pese a que en la coca estaban mucho más desarrollados, no eran aún parte integrante del casco, sino elementos añadidos. Todavía los constructores concebían el casco como algo independiente, distinto a las superestructuras, en lugar de considerar toda la nave como una unidad.

Los castillos estaban formados por plataformas a proa y a popa lanzadas por encima de la roda y del codaste, quedando a un nivel algo superior el castillo de proa, siendo mucho más amplio el castillo de popa, protegidos ambos por parapetos almenados que imitaban a los de las fortalezas terrestres. Hay que considerar que en los combates en el mar trataban de reproducir los de tierra, a base de aproximarse unas naves a otras para que los soldados embarcados trataran de invadir y conquistar la nave adversaria.

Velamen

En la coca la impulsión se efectuaba por medio de:

- una vela cuadra pendiente de una larga y pesada verga, que se izaba por medio de un molinete situado en cubierta, a popa,
- un bauprés muy levantado para el laboreo de las bolinas.

Cofa

El mástil, además de soportar la verga y la vela, llevaba también una cofa cuadrada o cónica en su extremo superior, que venía a ser un pequeño castillo circular, normalmente almenado, con suficiente capacidad para vigías o serviolas y, en caso de batalla, almacén de toda clase de dardos y de proyectiles contundentes e incendiarios, para ser lanzados sobre las cubiertas y los castillos de las naves enemigas. El parapeto de la cofa era de una altura inferior al metro y medio, con un diámetro de hasta tres y más metros.

La coca de Bremen

La coca hanseática está representada con mucha claridad en sellos del siglo XIV, como los de las ciudades de Stralsund (1329) y Elbing (1350). Pero el verdadero conocimiento de su forma y estructura, que concuerda plenamente con las naves de los sellos citados, se obtuvo gracias al hallazgo en Bremenn, en 1962, de un casco de coca en relativamente buenas condiciones de conservación. Data de 1380-1400.

Esta coca de Bremen, tiene:

- en su parte media baja la tablazón forma unos planes poco extensos y no está sobremontada a tingladillo como la de los costados, sino fijada con cabillas de palo a las varengas o maderos bajos internos donde se basaban las cuadernas;
- tiene añadida una ligera quilla.
- sus extremos a proa y a popa son afilados, para tajar bien el agua por proa y darle buena salida de agua por popa al timón,

Gazteluak

Kokan baziren bi eraikuntza aurreko mendeko ontzitik edo «nef» zeritzonetik zetozenak: gazteluak. Kokan askoz garatuagoak zeuden, baina oraindik ere ez ziren kroskoaren zati, eranskinak baizik. Ontzileek aparteko elementutzat jotzen zuten kroskoa, bereizi egiten zuten zuredi-gainetik; hau da, ez zuten ontzia osotasun moduan hartzen.

Gazteluak plataformaz osatuta zeuden. Bularraren eta korastaren gainetik goratzen ziren bi plataforma horiek, bata popan eta bestea brankan. Popakoa askoz zabalagoa zen. Bi gazteluak karel almenadunez babestuta zeuden, lehorreko gazteluen moduan. Aintzat hartu behar da itsasoko borroketan lehorrekoen antzera jokatzeko zutela, eta ontzi bat bestera hurbiltzen zutela ontziratutako soldaduek aurkariaren ontzia inbaditu eta konkista zezaten.

Belak

Kokan, mugimendua eragiteko bitarteko hauek erabiltzen ziren:

- Lau ertzeko oihal bat belazurrun luze eta astun batetik zintzilikatuta; bizkarrean, zehazki popan, kokatutako jiragora batez bidez altxatzen zen bela hori.
- Maspreza oso goratua aurtzakekin lan egiteko.

Trapa

Mastak, belazurrunari eta belari eusteaz gain, trapa karratu edo kono-formako bat eramaten zuen goiko muturrean. Gaztelu zirkular txiki baten antza zuen trapa horrek, eta almenaduna zen normalean. Bertan behar beste leku izaten zen zelatarientzat edo barrandariarentzat, eta borrokatu behar zenean, era guztietako dardoak eta jaurtigaiaik (suzkoak, min ematekoak...) gordetzen ziren, aurkariaren ontzien bizkarrera eta gazteluetara jaurtitzeko. Traparen babesa metro eta erdi baino txikiagoa zen, eta hiru metro edo gehiagoko diametroa zuen.

Bremengo koka

Hansako koka oso argi azaltzen da XIV. mendeko zigiluetan; Stralsund (1329) eta Elbing (1350) hirietako zigiluetan, esaterako. Baina ontzi horiek zer forma eta egitura zuten ondo jakin ahal izan da Bremengo aurkikuntzari esker. Alemaniako hiri horretan nahikoa ondo kontserbatutako koka baten kroskoa aurkitu zen 1962an. 1380-1400 urte bitartekoa da ontzia. Bremengo ontzi horren ezaugarriak erabat bat datoz aipatutako zigiluetan agertzen diren ontziekin.

Bremengo kokak, besteak beste, ezaugarri hauek ditu:

- erdi-beheko aldean oltzadurak zoru ez oso zabalak eratzen ditu; erdi-beheko alde horretan oltzadura hori ez dago tingladillo eran bata bestearen gainean jarrita, alboetakoa dagoen moduan, baizik eta egurrezko kabilaz jobaltei edo barneko oholei finkatuta; jobalta horietan oinarritzen ziren zuakerrak;
- gila arin bat du erantsita.
- brankan eta popan ontziaren muturrak zorrotzak dira, ura ondo ebakitzeko brankan, eta lemari uraren irteera ona emateko popan;

- se ha calculado que su desplazamiento sería de unas 120-140 toneladas,
- y que emplearía una tripulación de 12 a 20 hombres.

Sus principales dimensiones eran:

- Eslora 23,50 m
- Manga 7,60 m
- Quilla 16,00 m
- Altura de la borda en el centro 4,60 m
- Altura máxima en la roda 7,50 m
- Número de tracas en cada costado 12.

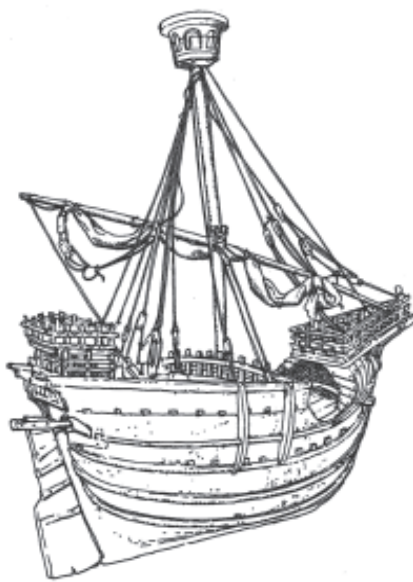
Relación Manga-Quilla-Eslora 1-2,105-3,092, que resulta prácticamente la fórmula medieval de la construcción de los cascos de las naves: 1-2-3.

- kalkulatu da ontziaren desplazamendua 120-140 bat tonakoa izango zela,
- eta 12 eta 20 gizon bitarteko eskifaia erabiltzen zuela.

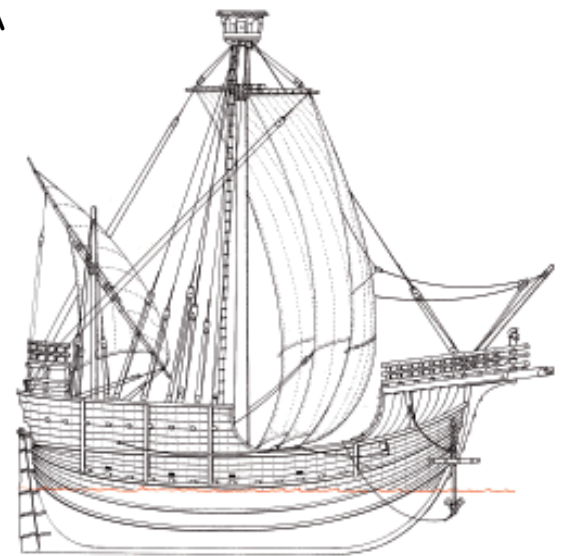
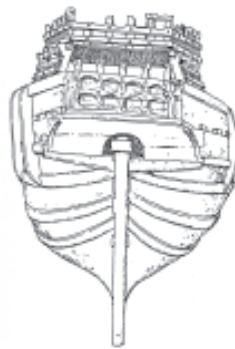
Ontziaren neurri nagusiak hauek ziren:

- Luzera 23,50 m
- Zabalera 7,60 m
- Gila 16,00 m
- Karelaren altuera erdian 4,60 m
- Bizkarraren altuera gorena 7,50 m
- Ilara-kopurua albo bakoitzean 12.

Zabalera-Gila-Luzera erlazioa 1-2,105-3,092. Erdi Aroan ontzien kroskoa eraikitze formula bera da ia: 1-2-3.



KARRAKA / LA CARRACA



Bi mastako karraka. Mataroko itsasontzia (1450).
Carraca de dos palos. La nave de Mataró (1450).

Mataroko itsasontziaren berreraikuntza
Reconstrucción de la nave de Mataró.

XV. mendeko itsasontzi bat berreraikuntza, Gentile da Fabrianoren margolan batean.
Vatikanoko Museoa.

Reconstrucción de la nave (s. XV) de la pintura de Gentile da Fabriano. Museo Vaticano.



La coca vasca

Todo el anterior estudio de la coca hanseática ha sido para ponernos en mejor disposición de comprender como eran las embarcaciones de altura vascas de aquellos tiempos, ya que tenemos pocos datos sobre ellas (arqueológico ninguno) y apenas son mencionadas en la historia de la navegación; cuando, pese a ese silencio general, las cocas vascas no solamente se igualaron a las hanseáticas, sino que en muchas ocasiones las sobrepasaron, como lo señalan los hechos históricos constatados acaecidos a lo largo del siglo XIV. Hechos que no hubieran podido darse de no contar los vascos con nutridas flotas de superior calidad.

Mutua influencia atlántico-mediterránea

Fueron los vascos con su centenaria experiencia en navegación oceánica comercial y ballenera, quienes llevaron a los puertos del Mediterráneo las innovaciones de sus naves, en particular el timón de codaste. Fernández Duro lo explica con las siguientes frases:

«Los vascos introducían en el Mediterráneo las (mejoras) que por constante ejercicio y lucha en mares peligrosos habían hecho en arboladura y velamen, facilitando las maniobras, reduciendo los brazos necesarios para ejecutarlas y alcanzando por la fábrica del casco, estabilidad y firmeza que disminuían los siniestros, antes tan frecuentes (...)». (1). Por este tiempo, decía el cronista Villani (Giovanni Villani):

«en 1300 pasaron el estrecho gentes de Gascuña (del Golfo de Gascuña) con navíos llamados cocas, y entraron en corso para nuestras naves haciendo no poco daño. Desde entonces los genoveses, venecianos y catalanes empezaron a emplear las cocas por embarcaciones más seguras y menos costo, relegando a las naos gruesas, que fue en nuestra marina gran mutación».

El forrado a tope

En correspondencia, justo es decirlo, los vascos adquirieron los adelantos de los navegantes mediterráneos, en cuanto a cartas náuticas e instrumentos de navegación se refiere. Igualmente aprendieron nuevos métodos para el trabajo de la madera y, sobre todo, la técnica del forrado a tope del casco sobre sólidos armazones de cuadernas y baos, que luego les permitió a los carpinteros vascos una construcción naval más rápida y económica que la que tradicionalmente venían haciendo, con un mejor aprovechamiento de la madera empleada. La explicación de esto es que la fortaleza del casco norteño construido en tingladillo se basaba en:

- el solapado de las tracas, fuertemente remachadas a lo largo,
- en su firme encastre en la quilla y en la roda (o roda y codaste, si llevaba timón axial);
- que las cuadernas eran un elemento de fijación secundario, que se iba armando en trozos, muy espaciadas entre sí y con las varengas sueltas, sin ir fijadas a la quilla.

Tanto las cabezas de varengas como lo que pudiéramos llamar genoles de las cuadernas, se iban tallando por la cara exterior en forma de diente de sierra para que se encastraran y tuvieran un apoyo total en las tracas.

Euskal koka

Hansako kokari buruzko aurreko ikerketa osoaren helburua izan da garai hartako alturako euskal ontziak nolakoak ziren hobeto ulertzea; izan ere, oso datu gutxi ditugu haien gainean (arkeologia-daturik, batere ez) eta apenas aipatzen diren nabigazioaren historian. Alabaina, isiltasun orokor horrek dena estaltzen badu ere, euskal kokak Hansakoaren parekoak ez ezik, askotan hobeak ere izan ziren, XIV. mendean izandako gertaera historikoek adierazten duten moduan. Halakorik ez zen gertatuko non eta euskaldunek ontzidi handiak eta kalitate hobeagoak izan ez balituzte.

Atlantiko eta Mediterraneoaren arteko elkar eragina

Euskaldunek mende askotako eskarmentua zuten ozeanoetan nabigatzen, merkataritzan eta balearen arrantzan, eta euskaldunek eraman zituzten beren ontzien berrikuntzak Mediterraneoeko portuetara; bereziki korasta-lema. Fernández Durok esaldi hauekin azaltzen du:

«Euskaldunek eskarmentuaren eskarmentuz eta itsaso arrisksuetan borroka eginez beren mastadian eta beletan egindako hobekuntzak sartu zituzten Mediterraneoan. Horiei esker, maniobrak erraztu, horiek egiteko behar ziren besoak murriztu eta kroskoa egiteko moduari esker, egonkortasuna eta sendotasuna lortu zuten ontziek. Eta, noski, arestian hain maiz gertatzen ziren istripuak gutxitu egin ziren (...)». (1). Garaitsu horretan, honela zion Giovanni Villani kronistak:

Forratua topera

Ordainean, bidezkoa da esatea, Mediterraneoeko nabigatzaileen aurrerapenak hartu zituzten euskaldunek; itsas kartak eta nabigazioko tresnak, batez ere. Era berean, egurra lantzeko beste modu batzuk ikasi zituzten eta, batik bat, kroskoa topera forratzeko teknika, zuaker eta habez osatutako armazoi sendoen gainean. Teknika horri esker, ontziak era tradizionallean baino azkarrago eta merkeago egiten ikasi zuten euskal arotzek, erabilitako egurra hobeto aprobetxatuta. Izan ere, iparraldeko kroskoa, tingladillo eran eraikia, sendoa zen arrazoi hauengatik:

- Ilarak bata bestearen gainean jarrita zeuden, luzeran sendo errematxatuta,
- gilan eta bularrean irmo ahokatuta zeuden (edo gilan eta korastan, ardatz-lema bazeraman);
- zuakerrak bigarren mailako elementuak ziren finkatze lanetarako. Zatika egiten zen finkatze hori, elkarren artean tarte handiko zatiak eginez, jobaltak solte zirela, gilari finkatu gabe.

Bai jobalten buruak eta bai zuakerren jenol deritzenak, kanpoko aldetik tailatzen ziren, zerra-hortzen moduan, ilaretan ahokatzeko eta haietan erabat bermatuta geratzeko.

Cosa distinta era el casco mediterráneo, construido con el forro a tope, donde las tracas se montaban con tablas sueltas unidas canto contra canto, fijándolas sólidamente con clavazón a las cuernas donde se asentaban directa y plenamente, y cuyas varengas se afirmaban a la quilla mediante largos pernos pasantes.

El timón de codaste en las cocas vascas

Contamos en la iconografía del País Vasco con la representación de dos cocas vascas. Una de ellas se halla esculpida en la portada izquierda de la antigua catedral de Vitoria, portada construida a finales del siglo XIII. La otra es de comienzos del siglo XIV; se trata ésta de una hermosa talla policromada situada a 26 m de altura sobre el suelo, en la clave de bóveda más próxima al presbiterio del cruce-ro derecho de la catedral de Bayona. Ambas cocas se diferencian entre sí; pero sus cascos se diferencian fundamentalmente de los cascos de las cocas hanseáticas por causa de las rodas que:

- en las hanseáticas es curva y,
- en las vascas es, recta y lanzada hacia adelante.

Las vascas no pueden negar su herencia normanda.

La coca de Vitoria es hasta el momento la primera representación, de una nave vasca con timón de codaste. Las dos chalupas o botes representados en la Iglesia de San Pedro, de Gasteiz, introducen la duda de si no existió en dichas embarcaciones menores el timón axial. Véanse las ilustraciones.

La de Bayona, más grande, poderosa y armada para fines bélicos, también con timón de codaste, debió ser una de aquellas cocas que penetraron en el Mediterráneo y que tan profunda impresión causaron allá, según el cronista Giovanni Viliani.

El timón de codaste

Al timón de codaste se le conocía en aquellos tiempos como «timón a la bayonesa» y también «timón a la navarresca». Fue el que sustituyó en la navegación oceánica al timón de espadilla situado en la aleta de estribor, de tradición vikingo-normanda, y que cambió radicalmente la arquitectura naval. Hoy día sigue vigente ese tipo de timón.

Los estudiosos del tema, en su gran mayoría suponen que el timón de codaste apareció por vez primera en el Báltico. Algunos consideran que fueron las naves vascas las que lo generalizaron y extendieron.

Banús y Aguirre («Glosas euskaras», páginas 139, 140 y 141) dice al respecto:

«Los constructores navales inventan algo que va a revolucionar el arte de navegar: el timón colocado en la popa, el timón de codaste. Pues bien, éste viene siempre nombrado en los textos antiguos del arte de marear como «timón bayones» («bainnoiz» o «timón navarro a la navarresque»). La doble denominación —bayonés, navarro— con que se conoce ese timón está claramente relacionada con el problema de la salida al mar del gran reino hispánico. Bayona, desde mediados del siglo XII, no está bajo la soberanía navarra; pero sí lo estuvo —con esas fórmulas intermedias del vasallaje, tan propias de la Edad Media— en tiempos de Sancho «el Mayor» y posiblemente también en los de Alfonso I «el Batallador», rey de Aragón, mas también no se olvide, rey de Navarra, pero ya en 1152 pasó a

Mediterraneoko kroskoa, aldiz, bestelakoa zen: estalkia topera eraikitzen zen, eta ilarak ohol solteekin muntatzen ziren, ohol horiek ertz bat bestearen kontra lotuta eta iltzeen bidez ilaretara gogor tinkatuta. Ilara horietan finkatzen ziren zuzenean eta erabat. Ilara horien jobaltak, berriz, alderik alderiko bernoen bidez bermatzen ziren gilara.

Korasta-lema euskal koketan

Euskal ikonografian bi euskal kokaren irudiak ditugu. Bat, Gasteizko antzinako katedralaren ezkerreko portalean dago zizelkatuta; XIII. mendearen amaieran eraikitakoa da portale hori. Bestea, XIV. mende hasierakoa da; Baionako katedrallean dago, eskuineko gurutzearen aldare-aldetik hurbilen dagoen gangaren giltzarrian. Badira aldeak bi koken artean. Alabaina, bi ontzien kroskoak desberdinak dira Hansako koken kroskoen aldean, funtsean bularrarengatik. Bular hori,

- Hansakoetan okerra edo kakotua da eta,
- euskal ontzietan, berriz, zuzena eta aurrerantz botatakoa.

Euskal ontziek ezin dute ukatu normandiarren oinordetza. Gasteizko kokarena da, orain arte, korasta-lema duen euskal ontzi baten lehen irudia. Gasteizko San Pedro elizan marraztutako bi txalupek zalantza ere sortzen dute, ontzi txiki horiek ardatz-lemarik izan ote zuten ala ez. Ikus irudiak.

Baionakoa, handiagoa, ahaltzuagoa eta gerra-helburuetarako armatua, Mediterraneotan sartu ziren eta hainbesteko harri-dura sortu zuten ontzietako bat izan bide zen, Giovanni Viliani berriemailearen arabera. Koka horrek ere korasta-lema zuen.

Korasta-lema

Korasta-lemari garai haietan «lema baionesa» eta «lema nafarra» esaten zitzaion. Ozeanoetako nabigazioan arraun-lema ordezkatu zuen; istriborreko hegatsean kokatzen zen arraun-lema, bikingo-normandiarren tradizioari jarraituz. Korasta-lemak, berriz, goitik behera aldatu zuen ontzien arkitektura. Eta gaur egun ere, indarrean jarraitzen du lema-mota horrek.

Gaiari buruzko ikerketa ia gehienen arabera, korasta-lema Baltikoan agertu zen lehenbizikoz. Eta ikerlari batzuen irudiko, euskal ontziek zabaldu eta hedatu zuten batera eta bestera.

Banus eta Agirrek («Glosas euskaras», 139., 140. eta 141. orrialdeak) hauxe dio lema horri buruz:

depender de la corona de Inglaterra. Por aquel tiempo, el vagabundo río Adour abandona su primitivo curso, se desplaza hacia Cap Breton y deja embotellado el puerto de Bayona. No es cosa de detallar aquí los denodados esfuerzos de los armadores bayoneses para superar este grave avatar y continuar cumpliendo su función en el tráfico marítimo hacia y desde Navarra. Sólo apuntaré cómo cierto número de ellos trasladan por tal causa su puerto de amarre —y lógicamente sus astilleros— a la bahía donostiarra, gestionando y obteniendo del rey Sancho «el Sabio» el famoso fuero de San Sebastián, carta puebla de nuestro municipio. De hecho, Bayona y San Sebastián son durante toda la Edad Media los dos puertos de Navarra, aun cuando este reino pierda la soberanía sobre su fachada atlántica en un plazo de menos de 50 años —1152-1200—, y en ambas villas es una misma la clase burguesa dirigente: un grupo de familias cuya actividad primordial es el comercio marítimo y, subsidiariamente, la construcción de buques. En la técnica de la construcción naval, los bayoneses y donostiarras llevan a su perfección el tipo de navío atlántico y por fin le dotan de timón de codaste, que le capacita para la navegación de altura». (2).

Vemos así, histórica y racionalmente expuesta por Banús y Aguirre, la causa por la que al timón axial o de codaste se le denominara bayonés o navarro. Y al mismo tiempo se intuye que si los vascos no realizaron ese fundamental invento, sí lo adoptaron pronto y lo extendieron por todos los mares, al unísono con su creciente poderío naval.

Origen y antigüedad del timón de codaste. Análisis de las representaciones

Respecto al origen y antigüedad del timón de codaste, como en tantas otras cosas, los eruditos no se ponen de acuerdo. Lo cierto es que hasta la fecha son muy pocos los datos con que se cuenta para hallar la solución del problema. Veamos.

Existe un grabado que representa una embarcación con cierta similitud al tipo vikingo, con mascarones en las rodadas, pero sin castillos, en el frente de una pila bautismal en la catedral de Winchester, Inglaterra, que data del año 1180, donde aparece algo que pudiera considerarse un timón en la popa, aunque el tipo de embarcación, muy primitiva, y lo curvo de la roda de su popa, en este caso codaste, no parece ser lo más indicado para esa clase de timón.

También en una pared de la iglesia de Fide, de Gotland, Suecia de principios del siglo XIII, aparece el dibujo de una nave con mascarones y sin castillos, pero con un timón de codaste bien definido cuya caña tiene una curva horizontal, para que pueda girar sin tropezar con el codaste. Mas ese dibujo de la iglesia de Fide no garantiza su antigüedad, a pesar de que la iglesia en sí esté construida en el siglo XIII. Porque un dibujo, o una pintura puede ser más moderno que la pared que lo contiene.

En el País Vasco tenemos una ermita del siglo XII en Azkona, cerca de Estella. En su interior, directamente sobre una de sus paredes de sillería hay pintado un fresco donde, entre otras cosas, aparece una carraca de tres palos. La pintura está muy desconchada y tiene todos los visos de ser muy antigua. ¿Quiere decir eso que en el siglo XII había carracas de tres palos en el País Vasco? Ni mucho menos. Esa carraca tuvo que ser pintada a finales del siglo XV o, con más seguridad, a principios del siglo XVI. Entonces cabe preguntar: ¿cuándo fue realizado el dibujo de la iglesia de Fide?

En busca de los orígenes del timón de codaste hay que ir tras los datos que sean más seguros.

Lekukotza horretan islatzen da, Banus eta Agirrek historia- ren eta arrazoiaren ikuspegitik azalduta, zergatik esaten zaion korasta-lemari edo ardatz-lemari baionesa edo nafarra. Eta, aldi berean, antzematen da funtsezko asmakizun hori euskaldunek egin ez arren, berehala hartu eta zabaldu zutela itsaso guztietan baina, ontzigintzan zuten indar gero eta handiagoarekin bat.

Korasta-lemaren jatorria eta antzinatasuna. Irudien analisisa

Adituak ez dira ados jartzen korasta-lemaren jatorria eta antzinatasuna dela eta ez dela. Egia esan, gaur arte oso datu gutxi dago eztabaida horri konponbiderik emateko. Ikus dezagun.

Winchesterko katedralean, Ingalaterran, bataiarriaren parean bada 1180. urteko grabatu bat ontzi baten irudiarekin; bikin- goen ontzien antza du irudikoak, aurpegitzarrak ditu bular- rean, baina gaztelurik ez. Grabatuan popako lematzat har- tu litekeen zerbait agertzen da; nolana ere, ontzi-mota hori oso antzinakoa da, eta popako bularra —kasu honetan, ko- rasta— okerra izateak ez dirudi egokiena lema-mota horretako.

Suediako Gotland konderrian, Fide herriko elizaren horma batean, berriz, XIII. mendeko marrazki bat dago. Ontzi bat agertzen da irudian, aurpegitzarrarekin eta gaztelurik gabe, baina korasta-lema ondo zehaztuta duela. Lema-kanak kur- ba horizontal bat dauka, korastarekin estropezu egin gabe bira eman ahal izateko. Fideko elizako marrazki horrek, or- dea, ez du lema-mota horren antzinatasuna bermatzen; izan ere, eliza bera XIII. mendean eraikia izan arren, marrazkia edo margoa izan daiteke beranduagokoa edo modernoagoa horma bera baino.

Euskal Herrian, Azkonako ermita dugu, XII. mendekoa, Li- zarratik gertu. Barruan, harlanduzko hormetako baten gai- nean, zuzenean fresko bat dago margotua, eta, irudian, bes- teak beste, hiru mastako karraka bat azaltzen da. Margoa oso zartatuta dago eta oso aspaldikoa izateko itxura du. XII. mendean Euskal Herrian hiru mastako karrakak bazirela esan nahi ote du horrek? Ezta gutxiago ere. Karraka hori XV. mendean margotu bide zuten edo, ziurrago, XVI. mendean hasieran. Beraz, hari berari tiraka dator beste galdera hau: Noiz egin ote zen Fideko elizako marrazkia?

Korasta-lemaren jatorriak aurkitzeko datu ziurrenena bila jo behar da.

Sellos

El sello de Elbing, Polonia, del año 1242, presenta una especie de coca hanseática muy incompleta, con bauprés y mástil central pero sin castillos sobre la proa y la popa de la cubierta. Sí tiene, en cambio, un timón en el codaste apoyado en tres goznes. Como la fecha del sello puede darse por segura, ahí aparece, sin grandes dudas, representada por primera vez que se tenga noticia el timón de popa, axial o de codaste, que revolucionó toda la construcción naval y que no ha dejado de utilizarse hasta hoy día. La nave que está representada en dicho sello es lo suficientemente primitiva como para que corresponda a la evolución naval de aquellas fechas.

De aquella época, aparecen otras naves semejantes a la mencionada de Elbing, representadas en *los sellos de Wismar y Harderwoijk*, también con su timón a popa, su mástil central, su bauprés y la obencadura.

El primer *sello de Stralsund, Pomerania*, del año 1267, contiene la representación de una embarcación mucho más sencilla que las anteriores. Se trata de una especie de lanchón de altos bordos, sin mástiles ni aparejos, con la roda recta e inclinada, como correspondía a las naves hanseáticas, y su timón en el codaste.

En *el segundo sello de Stralsund*, del año 1278, figura una embarcación del mismo tipo y bastante parecida a la del sello de Elbing de 1242, con su correspondiente timón en el codaste.

La coca de Vitoria

De finales del siglo XIII tenemos la representación de la coca de la catedral de Vitoria-Gasteiz. Esta coca no solamente es la primera nave vasca que aparece con el timón en el codaste (a la «bayonesa» o a la «navarresca», nunca dicho con mejor propiedad), (con la reserva que lograsen las representaciones de la iglesia de San Pedro) sino que es la primera vez que se conoce de una nave cuya caña de timón penetra bajo la tolda o castillo de popa, donde el timonel podía gobernarla estando a cubierto de las inclemencias del tiempo. En todas las embarcaciones reseñadas anteriormente el timonel tenía que manejar la caña a la intemperie, como en una chalupa.

El sello de Ipswich

Ya en el siglo XIV, en el año 1306, aparece *el tercer sello de Stralsund* con la representación de una nave que, aunque mucho mejor grabada y llena de ornamentos, se diferencia poco de la del sello de 1278 de esa misma ciudad. En los casi treinta años transcurridos de un sello a otro, el tipo de la nave representada no había evolucionado gran cosa.

En *el sello de Damne*, Flandes, de 1309, figura ya una coca, con la caña del timón penetrando bajo la tolda. Lo mismo ocurría con la coca de la catedral de Bayona, de principios del siglo XIV; y con la coca del cuarto sello de Stralsund, de 1329; con la coca del segundo sello de Elbing, de 1350 y con la coca del sello de Kiel, de 1365.

Zigiluak

Elbing-eko zigiluak (Polonia) Hansako koka bat du irudi, guztiz osatu gabeko ontzia. 1242. urtekoa da zigilua. Ontziak maspreza eta masta nagusia ditu baina gaztelurik ez bizkarreko brankan eta popan. Aldiz, korasta-lema, bai, badu, hiru gonztetan bermatuta. Zigiluaren data segurutzat eman daitekeen, hor agertzen da, duda izpirik gabe, popako lemaren, korasta- edo ardatz-lemaren lehen albistea irudi batean. Arestian esan dugunez, lema horrek iraultza ekarri zuen ontzizintzara eta, horren adierazgarri, gaur egun ere erabiltzen da oraindik. Zigiluan agertzen den ontzia antzinakoa da, garai haietako ontzizintzaren bilakaeran kokatzeko bezain antzinakoa.

Elbingeko ontziaz gain, garai hartako beste antzeko batzuk ere agertzen dira *Wismar eta Harderwoijk-eko zigiluetan*. Horiek ere popan dute lema, erdian masta, maspreza eta obenga-multzoa.

Stralsundeko zigilua, Pomerania, herri hartako lehenbizikoa, 1267. urtekoa da. Irudian aurrez aipatutakoak baino ontzi askoz soilagoa agertzen da. Albo altuko gabarra moduko bat da; ez du mastarik eta aparailurik, bularra zuzena eta inklinatua du, Hansako ontziek ohi zuten moduan, eta lema korastan.

Stralsundeko bigarren zigilua 1278. urtekoa da. Irudian ontzi-mota bera agertzen da eta Elbingeko zigiluan (1242) agertzen den ontziaren nahiko antzekoa. Bigarren zigilu horretakoak ere korastan du lema.

Gasteizko koka

XIII. mendearen amaierakoa da Gasteizko katedraleko irudian agertzen den koka. Ditugun irudien arabera, lehen euskal ontzia da lema korastan duena (lema «baionesa» edo «nafarra», inoiz baino zehatzago esanda), eta, horrez gain, euskal ontzi batean aurreneko aldiz agertzen da lema-kana popako gazteluaren edo toldaren azpian sartuta; hala, toki horretan lemazainak eguraldi txarretik babestuta goberna zezakeen lema (halere, gogoan izan behar da San Pedro elizako irudien helburua ez zela deskribapen zehatzak egitea, eta haietan irudikatutakoa ez duela zertan erabat fidela izan). Aurrez aipatutako ontzi guztietan, lemazainak beti aire librean maneiatu behar zuen lema-kana, txalupa batean egin beharko zukeen moduan.

Ipswicheko zigilua

Jada XIV. mendean, 1306. urtean zehazki, *Stralsundeko hirugarren zigilua* agertu zen. Hirugarren horretan askoz hobeto grabatutako ontzi baten irudia agertzen da, apainduraz betea, baina 1278ko hiri bereko zigiluan agertzen den ontziarekin ez da alde handirik antzematen. Zigilu batetik bestera igarotako 30 urte haietan irudietako ontziak ez ziren askorik garatu.

Dammeko zigilua (Flandes) 1309koa da, eta bertan agertzen den kokan lema-kana toldaren azpian sartzen da. Horixe bera gertatzen zen beste koka hauetan ere: Baionako katedralekoan (irudia XIV. mendearen hasierakoa zen); Stralsundeko laugarren zigiluko kokan (1329); Elbingeko bigarren zigilukoan (1350), eta Kieleko zigiluko ontzian (1365).

Pero los ingleses, en lo que se refiere al timón de codaste, dan la prioridad a la coca representada en el *sello de Ipswich*, Inglaterra, puesto que lo fechan en el año 1200. Y aquí observamos una circunstancia extraña: la embarcación que aparece en ese sello no puede corresponder a tal fecha, sino a una centuria larga después. La nave representada en el sello de Ipswich se parece demasiado a todas las demás naves representadas en los sellos del siglo XIV.

La cuestión se hace mucho más chocante si se tiene en cuenta el tipo de embarcaciones que se empleaban por aquellos tiempos en los puertos ingleses.

Desde comienzos del siglo XII existió en Inglaterra una federación de cinco puertos (que en realidad eran siete): Dover, Sandwich, Romney, Winchelsea, Hastings, Hythe y Rye. Esos puertos, sin duda los de mayor importancia entonces en la costa inglesa, a cambio de privilegios y ventajas comerciales estaban obligados a proporcionarle a la corona inglesa naves armadas y tripuladas para acciones de guerra.

A finales del siglo XIII mantenían un retén permanente de 57 naves y más de 1.000 tripulantes para cualquier servicio que el rey pudiera necesitar. Aquellas naves eran de lo más perfeccionado y poderoso que tenía Inglaterra. Todas las naves estaban muy unificadas en sus características, al menos por lo que se puede ver representado en los sellos de Winchelsea, Hastings, Sandwich, Dover y Hythe, sus naves eran «nefs» o naos, algo más evolucionadas que la del sello de San Sebastián; pero todas llevaban timón de espadilla en la aleta, y sus castillos a proa y popa de la cubierta eran de quita y pon. Naves muy lejanas todavía en la evolución y en el tiempo a la clase de coca que aparece representada en el sello de Ipswich del año 1200.

Características de la coca de Vitoria

La coca de la catedral de Vitoria-Gasteiz era más primitiva que la del sello de Ipswich. Tenían muchos más vestigios de ser heredera directa de la nao de San Sebastián del siglo XIII, pero que por causa del timón de popa, el timón de codaste, habían cambiado hacia unas formas que la convertían en una nave mucho mejor preparada para cualquier clase de navegación en alta mar, y con mayores probabilidades de transportar cargas y de defenderse de naves predatoras.

Roda

Al haberse trasladado el timón desde la aleta de estribor al eje de la popa, la roda correspondiente tuvo que hacerse recta para comodarlo y permitirle el libre juego sobre sus goznes, convirtiéndose así la roda de popa en codaste, claramente diferenciado de la roda de proa, que en las naves de tradición normanda, como las vascas, siguió siendo curva, a diferencia de las cocas hanseáticas de tradición hanseática cuya roda, como hemos visto antes, era recta, larga y muy lanzada.

Casco

El casco de la coca de Vitoria mostraba un rasgo de primitivismo correspondiente a las «nefs», al estar reforzado trans-

Baina ingelesek, korasta-lemari dagokionez, *Ipswicheko zigiluko* irudian agertzen den koka lehenesten dute, 1200. urtean datatzen baitute. Eta hor gorabehera bitxia antzematzen da: zigiluan agertzen den ontziak ezin du izan data horretakoa, mende oso bat geroagokoa baizik. Ipswicheko zigiluko ontziak antza handiegia du eta XIV. mendeko zigiluen irudietan agertzen direnekin.

Afera are deigarriagoa egiten da aintzat hartuta zer ontzimota erabiltzen zen garai haietan Ingalaterrako portuetan.

XII. mendearen hasieratik bost portuk osatutako federazio bat izan zen Ingalaterran. Egiaz, ordea, zazpi ziren portuak: Dover, Sandwich, Romney, Winchelsea, Hastings, Hythe eta Rye. Portu horiek Ingalaterrako kostaldeko garrantzitsuenak ziren garai hartan eta zenbait pribilegio eta merkataritzarako abantailen truke Ingalaterrako koroari gerrarako ontzi armatuak eta eskifai prestatuak ematera behartuta zeuden.

XIII. mendearen bukaeran 57 ontzik eta 1.000 eskifaia-kide baino gehiagok osatutako guardia iraunkorrari eusten zioten, erregeak edozein zerbitzu behar zuela ere. Ontzi haiek Ingalaterrako hoberenak eta indartsuenak ziren. Ezaugarri aldetik oso antzekoak ziren denak; Winchelsea, Hastings, Sandwich, Dover eta Hytheko zigiluetako irudiek behintzat hori erakusten dute. «Nef-ak» ziren ingelesez ontziak edo naoak, Donostiako zigilukoa baino zertxobait garatuagoak. Baina guztiek arraun-lemak zeramaten hegatsen eta bizkarreko brankan eta popan paratutako gazteluak orain jarri eta orain kentzen ziren horietakoak ziren. Ontzi horiek, beraz, garapen eta denbora aldetik oso urrun dauden Ipswicheko zigiluko irudian (1200. urtekoa, gogora dezagun) agertzen den koka-motatik.

Gasteizko kokaren ezaugarriak

Gasteizko katedraleko koka zaharragoa zen Ipswicheko zigilukoa baino. Ezaugarri aldetik itxura gehiago zuen XIII. mendeko Donostiako ontziaren oinordeko zuzena izateko, baina popako korasta zela eta –korasta-lemak, alegia– ontzi askoz landuagoa zen forma aldetik, askoz prestatuagoa itsaso zabalean nabigatzeko eta aukera handiagoa ematen zuen zamak garraiatzeko eta beste ontzi batzuen erasoetatik babesteko.

Bularra

Lema istriborreko hegatsetik poparen ardatzera eramanez, lema horri zegokion bularra zuzena egin behar izan zuten, lema egokitzeko eta, hartara, gontzen gainean joko aske egiteko. Horrenbestez, popako bularra korasta bihurtu zen, brankako bularraren aldean oso bestelakoa. Normandiar tradizioko ontzietan –euskarri ontzietan, esaterako– brankakoak jarraitu zuten okerra izaten; aldiz, Hansako tradizioa zuten koketan, zuzena, luzea eta aurrerantz botatua zen bularra.

Kroskoa

Gasteizko kokaren kroskoak ontzi zaharragoen aztarnak zituen; «nefs» ontzienak, hain zuzen. Izan ere, bizkarrari eus-

versalmente por algunos de los baos que soportaban la cubierta cuyas cabezas atravesaban las tracas, y que se afirmaban con largas cuñas cónicas, o con una bulárcamas horizontales, esto resulta difícil de precisar.

Era un casco forrado en tingladillo de sección central en «U» de mucha manga y con mucho puntal, popa redonda y proa de líneas llenas, con quilla y roda muy robustas.

Tenía una amplia tolda que por la proa casi alcanzaba el mástil, y que por la popa se lanzaba por encima del codaste. Pero no tenía toldilla, ni estaba almenada, ni tenía cofa en el extremo del mástil, lo que significa que no iba armada, o que en su momento había paz por los mares que navegaba.

Velamen

En proa, rodeando el extremo de la roda, tenía un pequeño castillo, como era uso en este tipo de cocas primitivas, que servía para el afirmado del bauprés y su servicio. El bauprés solamente servía para el laboreo de las bolinas y para afirmar el estay, el cual daba sujeción al mástil por la proa. La driza de la verga, que bajaba a la cubierta de la tolda, hacía las veces de burda para la sujeción del mástil por la popa.

La sujeción del mástil por las bandas se realizaba por medio de la obencadura y sus mesas de guarnición. (En la coca de la catedral de Vitoria no aparece la obencadura ni la mesa de guarnición correspondientes a la banda de estribor, obviamente por comodidad del artista para darle visibilidad al personaje central.

Se distingue en la talla parte de la obencadura de la banda de babor, incluidos sus flechastes.

La coca de Vitoria tenía un gran mástil, posiblemente reforzado con jimelgas, ya que evidentemente está liado con reatas.

ten zioten habeetako batzuk sendotzen zuten zeharka eta habe horien buruek ilarak zeharkatzen zituzten eta kono formako falka luzeen bidez finkatzen ziren, edo zuaker sendogarrien bidez. Zaila da zehaztea zeren bidez.

Tingladillo eran forratutako kroskoa zen, erdiko sekzioa «U» erakoa eta oso zabala eta altuera handikoa, popa borobila eta branka lerro betekoa, giladuna eta bular sendokoa.

Tolda zabala zuen; brankan ia mastaraino iristen zen, eta popan korastaren gainetik botatzen zen. Baina ez zuen popako estalkirik, ezta almenarik ere. Eta traparik ere ez mastaren muturrean. Horrek esan nahi zuen ez zegoela armatuta, edo garai horretan bakea zela ontzi hori ibiltzen zen itsasoetan.

Belak

Brankan, bularraren muturra inguratuz, gaztelu txiki bat zuen. Ohikoa zen gaztelu txiki hori antzinako koketan, maspreza finkatzeko eta haren zerbitzurako. Aurtzakekin lan egiteko eta estaia finkatzeko bestetarako ez zuen balio masprezak. Estaia, berriz, brankatik eusten zion mastari. Belazurrunaren triza toldatik bizkarrera jaisten zen eta aurkestai lanak egiten zituen popa aldetik masta eusteko.

Masta alboetatik eusteko obengak eta haien goarnizio-mahaiak baliatzen ziren. (Gasteizko katedraleko kokan ez da agertzen istribor aldeko ez obengarik ez eta goarnizio-mahairik; bistan da, artistak eroso jokatu zuela eta erdiko pertsonaia ikusgarriago egiteko kendu zituela iruditik).

Tailan ababor aldeko obenga-multzoaren zati bat antzematen da, obenga horien zehar-sokak barne direla.

Gasteizko kokak masta handi bat zeukan, seguru asko tximelgaz sendotua; izan ere, sokaz korapilatuta dago, nabarmen.

Brankako eta txopako gazteluen erabilera ikusten zaion grabatua.
Grabado donde se ve la utilización de los castilletes de proa y popa.



La coca de Bayona

La coca de la catedral de Bayona tenía un casco forrado con tingladillo muy diferenciado de los cascos de las cocas hanseáticas.

Su roda era muy curva, haciendo con ello alterosa y llena la proa, lo que le permitía soportar, sin hundirse excesivamente en el agua, el empuje de su gran vela al henchirse de fuerte viento.

Su codaste era recto, aunque muy inclinado, donde encajaban las tracas de su popa redonda, de gálidos anchos, para la mejor flotabilidad de la nave bajo el peso de su voluminoso castillo.

Resultaba manguda y de mucho puntal, con anchos planos laterales, en forma de «U», rematada en lo bajo por una poderosa quilla, donde se insertaba a lo largo las trazas de aparadura.

A todo lo largo del siglo XIV, los marinos hanseáticos, británicos, cántabros y vascos intercambiaron experiencias y técnicas con los marinos de los puertos del Mediterráneo, influyéndose mutuamente en sus tradiciones náuticas. Esto se refleja muy bien en la coca de principios del siglo XV que aparece en el Libro del Consulado de Valencia que semeja ser un modelo algo evolucionado de la coca de Vitoria que data de un siglo largo anterior.

Porte

No resulta sencillo determinar cuál era el porte de aquellas naves que, como la coca de Bayona, solamente ofrecen el testimonio de una interpretación artística. Por tal motivo, en este caso, como en los descritos anteriormente, hay que tratar de llegar a un resultado mediante conjeturas que, como es natural, siempre estarán expuestas a severas correcciones, según aparezcan datos nuevos, o los razonamientos partan de otros supuestos distintos.

Con referencia a los astilleros de Bayona, se sabe que en el año 1336 no se podían construir naves para ser destinadas únicamente al comercio, sino que también tenían que servir para fines guerreros. En consecuencia, su arqueo no podía ser inferior a los 100 toneles. Si se trataba de toneles machos de Bizkaia (la unidad de arqueo más corriente en el Cantábrico) los 100 toneles equivalían a 168,60 toneladas métricas actuales. Como dato supletorio hay que señalar que en el año 1308 Eduardo II de Inglaterra hizo construir en Bayona una nave de 300 toneladas.

La construcción en tingladillo ponía un límite a las dimensiones del casco. De ese límite dependía la nave para su seguridad, tanto en las cargas pesadas como en los servicios duros en el mar. Al carecer de una buena armazón interior ligada con curvatonos y llaves, por gruesas que fueran las tracas empleadas en la construcción del tingladillo, el casco se debilitaba a tenor de sus dimensiones. El límite estaba situado por los 30 m de eslora.

El hecho de que el mástil de la coca de Bayona fuese un palo muy grueso, reforzado en toda su longitud con jimgas y reatas, indica a las claras que se trataba de una nave grande y pesada.

Baionako koka

Baionako katedraleko kokak tingladillo eran forratutako kroskoka zeukan, Hansako koken kroskoen aldean oso bestelakoa.

Ontziak bular oso kakotua zuen eta, horren eraginez, oso altua eta betea zuen branka. Horri eskerrak, berriz, haize gogorrek bela handia puztu eta ontzia bultzatzen zuenean uretan gehiegi hondoratu gabe eusten zion kokak bultzada horri.

Korasta zuzena zuen, baina oso inklinatua. Korasta horretan ahokatzen ziren popa biribileko ilarak. Galibo zabalekoa zen popa hori, bolumen handiko gazteluaren zama zela-eta ontziak hobeki flota zezan.

Zabalera eta garaiera handikoa zen, saihetsetan «U» formako plano zabalekin, eta behean gila indartsu baten bidez errematatuta. Behealde horretan sartzen ziren luzeka aparadurako trazak.

XIV. mende osoan zehar Hansako marinelek, britainiarrek, kantabriarrek eta euskaldunek esperientziak eta teknikak trukatu zituzten Mediterraneoko portuetako marinelekin, eta elkar eragin zuten ontzigintza-tradizioan. Valentziako Kontsuletzeko liburuan, esaterako, XV. mendearen hasierako koka bat agertzen da eta hor antzematen da garbi eragin hori. Mende bat lehenagoko Gasteizko kokaren antzeko eredua da, baina zertxobait garatuagoa.

Tamaina

Ez da erraza ontzi haiek zer tamaina zuten zehaztea; izan ere, artista baten irudia eta interpretazioa baino ez dugu neurri horiek jakiteko; Baionako kokaren kasuan, esaterako. Hori dela eta, bai kasu honetan eta bai aurrez deskribatutakotan, uste eta susmoen bidez iritsi behar da ondorioetara. Eta, bistan da, usteen orpotik beti etor daiteke zuzenketa zorrotzen bat, datu berriak agertu ahala, edo arrazoiak beste balizko batzuetatik abiatu ahala.

Baionako ontziolei dagokionez, jakina da 1336. urtean ezin zela besterik gabe merkataritzan jarduteko ontziak eraiki; gerra-ekintzetarako ere balio behar zuten ontziek. Ondorioz, ontzien edukierak 100 upel sartzeko adinakoa izan behar zuen gutxienez, txikiagoa ez. Bizkaiko upelak baziren (Bizkaiko golkoan neurri hori zen ohikoena edukiera kalkulatzeko), 100 upel gaur egungo 168,60 tona metrikoren pare ziren. Datu gehigarri moduan, aipatu beharrekoa da 1308an, Ingalaterrako Eduardo II.ak 300 tonako ontzi bat eraikiarazi zuela Baionan.

Tingladillo eran eraikitzeak mugatu egiten zituen kroskoaren neurriak. Muga horren baitakoa zen ontziaren segurtasuna, bai zama astunak garraiatzeko eta bai itsasoan zerbitzu gogorrek egiteko. Barnean armazoi onik ez zuten —buxardaz eta giltzez lotutako armazoirik, alegia—, tingladilloa eraikitzekeko ilarak oso lodiak izanagatik ere, kroskoka ahuldu egiten zen neurriak handitu ahala. Muga 30 metroko luzera zen. Baionako kokaren masta, ordea, oso zutoin sendoa zen, eta luzera osoan tximelgaz eta sokaz sendotuta zegoen; horrek argi adierazten du ontzi handia eta astuna zela.

Castillos de popa y proa

Su tolda o castillo de popa, muy voluminoso, incluía una amplia cámara entre la cubierta superior y el piso de la plataforma almenada. En esa cámara quedaba alojada la caña del timón.

En su frente proel, el piso de la cámara se extendía al exterior en una balconada almenada que llegaba cerca del mástil. Todo el conjunto del castillo de popa se asentaba firmemente en columnas y en la cabecera del codaste.

Su castillo de proa era una simple plataforma almenada, que se apoyaba sobre columnas y en la cabecera de la roda, reforzada ésta por un curvatón.

Las plataformas almenadas de ambos castillos venían a quedar aproximadamente al mismo nivel. Una serie de bulárcamas protegían y reforzaban las tracas superiores. Tales refuerzos por lógica habían de coincidir con las posiciones de los barraganetes, a los que estarían unidos por pernos a través de las tracas.

Velamen

El aparejo de propulsión resultaba prácticamente el mismo que el de la nave del sello de San Sebastián y la coca de Vitoria. Un sólo mástil y una sóla vela cuadra pendiente de una verga no dan más de sí. Y ese sistema, que venía funcionando desde mucho tiempo atrás, había sido ya perfeccionado al límite posible.

Dimensiones

Unas dimensiones aproximativas de la coca de Bayona, podrían ser las siguientes:

- Eslora 28 m
- Manga 8 m
- Quilla 18 m
- Altura de las bordas en el centro 5 m
- Altura máxima de la roda 8 m
- Altura máxima del codaste 6 m
- Número de tracas en cada costado 12
- Relación Manga-Quilla-Eslora: 1-2, 25-3, 50

Notas

- (1) FERNANDEZ DURO, Cesáreo: Obra citada, pág. 55.
- (2) BANUS Y AGUIRRE, José Luis: «GLOSAS EUSKARAS», pág. 139, 140 y 141. Ediciones de la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa. San Sebastián, 1975.

Popako eta brankako gazteluak

Ontziaren tolda edo popako gaztelua oso handia zen; goiko bizkarraren eta plataforma almenadunaren artean ganbera zabal bat ere hartzen zuen. Ganbera horretan paratzen zuten, hain zuzen, lema-kana.

Brankariaren aurrealdean ganberako zorua kanpoaldera zabaltzen zen balkoi jarraitu eta almenadun batean. Mastatik hurbil iristen zen balkoi hori. Popako gazteluaren multzo osoa zutabetan eta korastaren burualdean finkatzen zen sendo.

Brankako gaztelua plataforma almenadun soil bat zen; zutabeen gainean eta bularraren burualdean bermatzen zen. Bularraren burualde hori buxarda baten bidez indartuta zegoen.

Bi gazteluen plataforma almenadunak maila bertsuan geratzen ziren. Zuaker sendogarri batzuek babesten eta indartzen zituzten goiko ilarak. Indartze horiek, logikaz, bat etorri behar zuten txarrantxen posizioarekin. Ziur asko, ilaren bidez eta bernoekin loturik egongo ziren txarrantxak eta aipatutako zuaker sendogarriak.

Belak

Eragiteko aparailua Donostiako zigiluko ontziaren eta Gasteizko kokaren ia berbera zen. Masta bakar batek eta belazurrun batetik zintzilikatutako lau ertzeko oihal bakarrak ez dute gehiagorako ematen. Sistema hori, gainera, denbora asko zen erabiltzen zela, eta mugaraino hobetuta zegoen jada.

Neurriak

Baionako kokaren gutxi gorabeherako neurriak hauek izan zitezkeen:

- Luzera 28 m
- Zabalera 8 m
- Gila 18 m
- Karelen altuera erdian 5 m
- Bularraren altuera gorena 8 m
- Korastaren altuera gorena 6 m
- Ilara-kopurua albo bakoitzean 12
- Zabalera-Gila-Luzera erlazioa: 1-2,25-3,50

Oharrak

- (1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Aipatutako obra, 55. or.
- (2) BANUS ETA AGUIRRE, José Luis: «GLOSAS EUSKARAS», 139, 140 eta 141. or. Gipuzkoako Aurrezki Kutxaren argitalpena. Donostia, 1975.

GASTEIZKO TENPLUETAN ZIZELKATUTAKO ONTZIAK



Harrizko erliebea Gasteizko San Pedro elizako ganga-giltzarrian. Ontzi atlantiko-vikingo motatakoa. Ontzi-kroskoaren profil asimetrikoan antzematen zaio lema axial edo korasta-lema («navarresca» edo «bayonesa» erara jarritakoa), gorriz nabarmendua. Beraz, hauxe da Euskal Herrian korasta-lema duen lehen irudia, hansako itsasontziak azaldu ziren garai berean eraikuntza atlantikoetan agertu zen lehen.

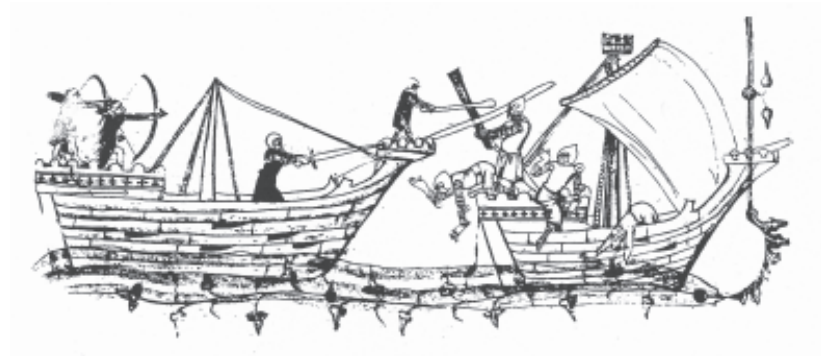
Relieve en piedra en la clave de lo bóveda de la iglesia de San Pedro en Vitoria-Gasteiz. Nave de tipo vikingo-atlántica. La asimetría del perfil del casco indica la presencia de un timón axial o de codaste (timón a la «navarresca» o a la «bayonesa»), que la policromía resalta en color rojo. Por tanto, ésta es la primera representación con timón de codaste que aparece en el País Vasco, la primera en la construcción atlántica por la misma época en que hace su aparición en las naves hanseáticas.

Harrian egindako ontzi baten erliebea, Gasteizko San Pedro elizaren arkupean.
Relieve en piedra de una embarcación situada en el pórtico de la iglesia de San Pedro de Vitoria-Gasteiz.

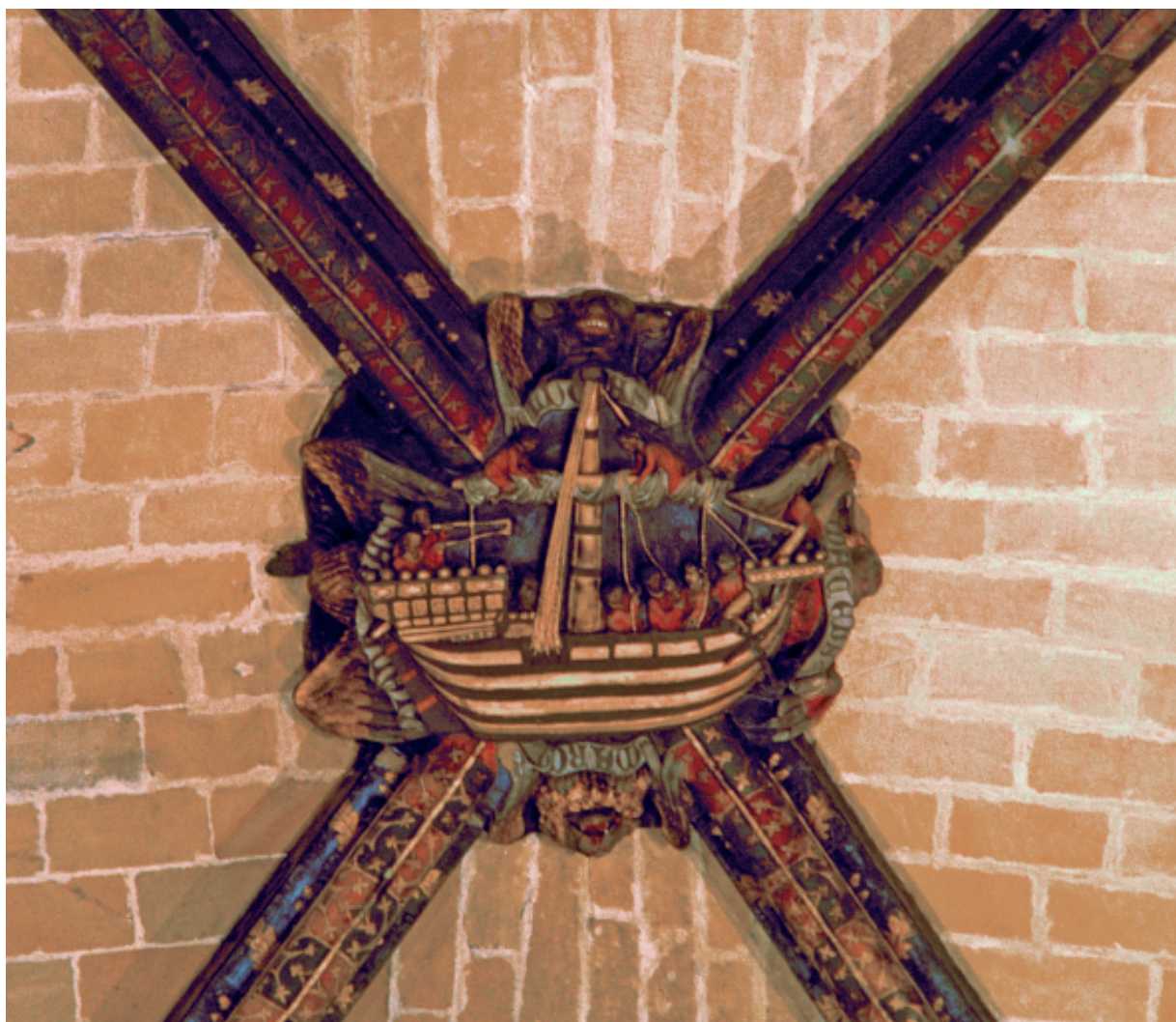




Gasteizko koka / Coca de Vitoria-Gasteiz.

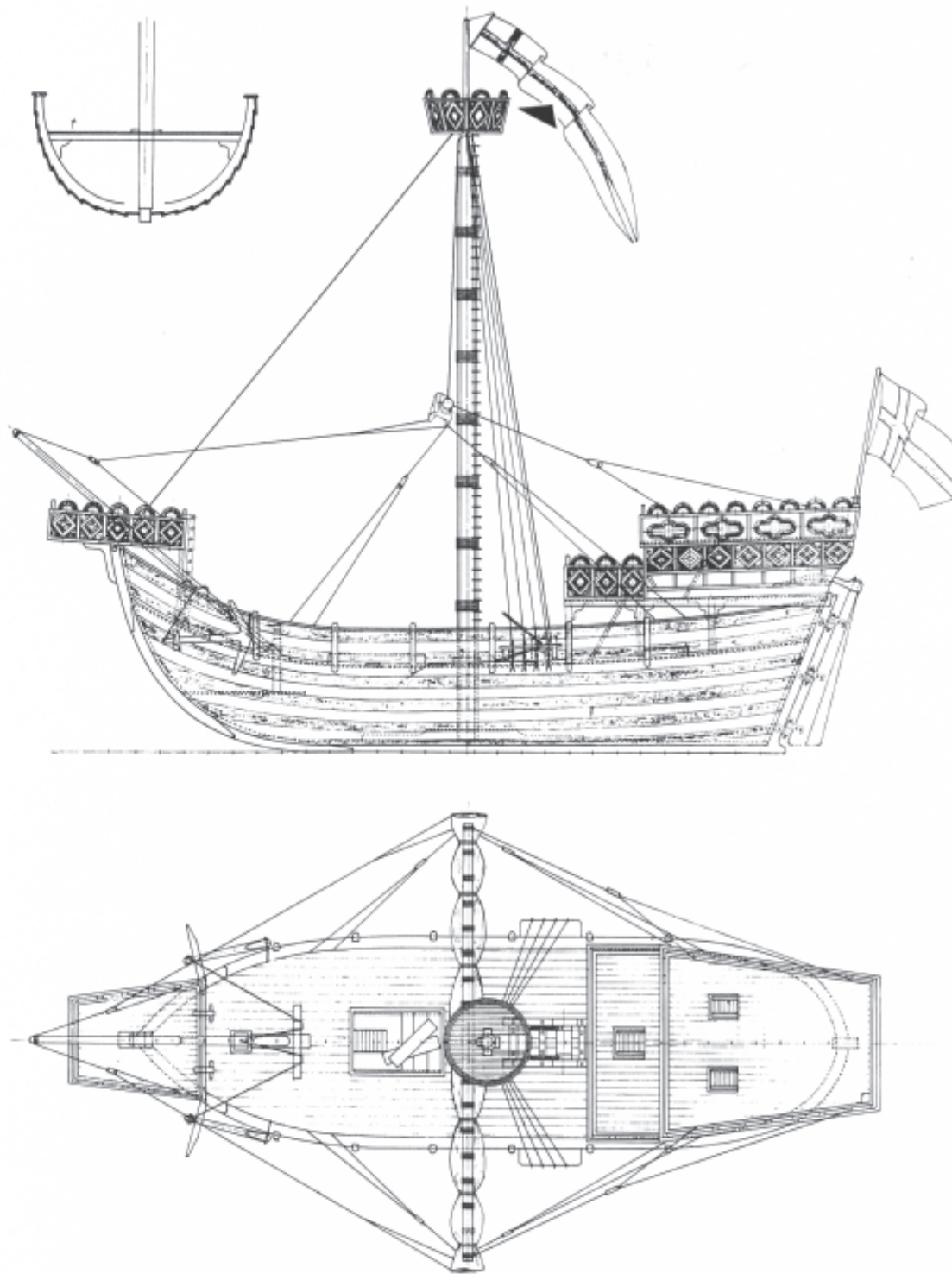


XIV. mendeko Hansako koken irudikapena, ontzien arteko borroka batean.
Representación de cocas hanseáticas del siglo XIV, en un combate naval.



Baionako katedraleko gangako giltzarri bateko tailu polikromatua.
XIV. mendeko Atlantikoko koka baten irudikapena da.

Talla policromada de una clave de bóveda de la catedral de Bayona.
Representación de una coca atlántica del siglo XIV.



Baionako kokaren planoak txikituta.
Reducción de los planos de la coca de Bayona.







Brankako eta popako gaztelutxoen erabilera erakusten duen grabatua.
Grabado donde se ve la utilización de los castilletes de proa y popa.



Hansako koka / La coca hanseática

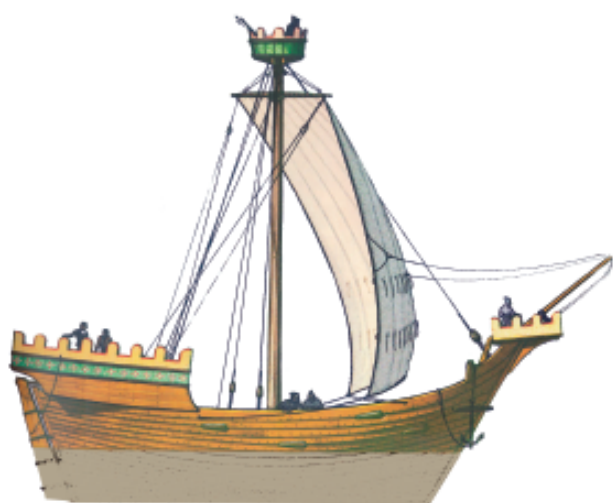


Mataroko koka.

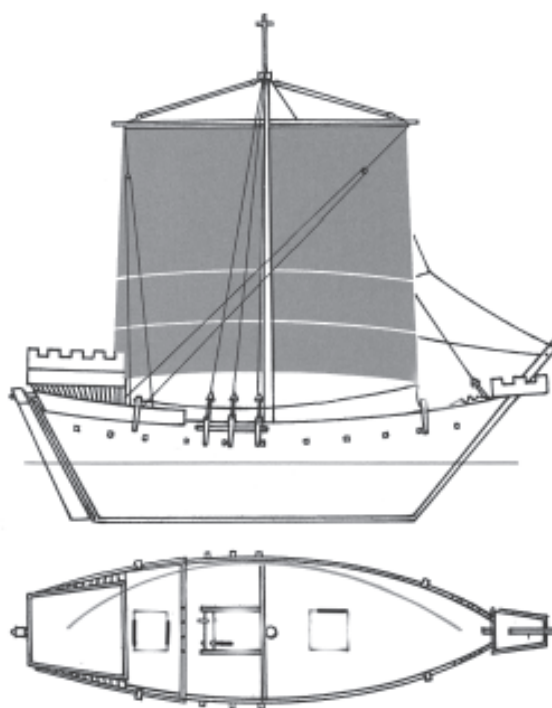
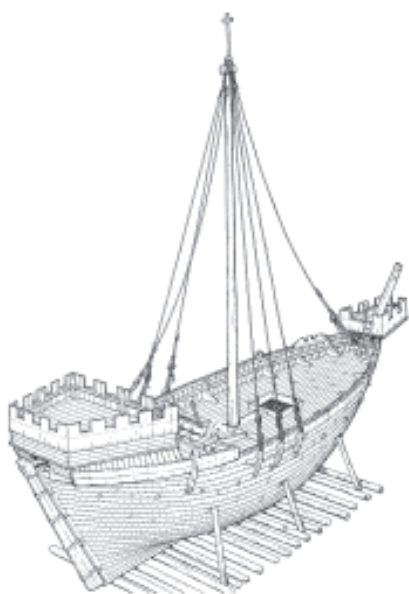
XIV. mendeko itsasontzi baten modelo garaikide bakarra da munduan. Rotterdameko museoan dago jatorrizkoa. Bartzelonako Itsas Museoaren erreprodukzioa.

Coca de Mataró.

Único modelo contemporáneo existente en el mundo de una nao del siglo XIV, original en el Museo de Rotterdam. Reproducción del Museo Marítimo de Barcelona.



Hansako koka / La coca hanseática



1350eko koka baten berreraikuntza / Reconstrucción de una coca de 1350.



Juan Martínez de Mendaroren «Zumaya» karraka,
Gibraltarreko itsasartean borrokan, 1478an
La carraca «Zumaya» de Juan Martínez de Mendaro,
en combate en el estrecho de Gibraltar en 1478.

NAVES DEL SIGLO XV

POR MIGUEL LABURU

NAVES Y ACTIVIDAD NAVAL

Versatilidad de usos e intereses



Comercio, pesca y guerra

Como ya se señaló anteriormente, las naves de altura vascas siempre fueron construidas para actividades diversas, aunque su intencionalidad fuera principalmente la del transporte comercial, que más tarde se amplió a la industria bacaladera y a las expediciones balleneras. Por tanto, esas naves tan acomodaticias y la buena disponibilidad de sus tripulaciones desempeñaron un inmejorable papel en las acciones bélicas y en la depredación con o sin patente de corso. Así que en las numerosas ocasiones en que los reyes europeos sentían la necesidad de batallar contra sus vecinos, compraban naves vascas o las alquilaban con su tripulación incluida.

Ya en el año 1393 –diez años antes de que comenzara la larga conquista y ocupación de las islas Canarias, iniciada por Bethencourt con normandos, gascones y andaluces al servicio de Castilla–, una pequeña flota vasca, al servicio de Alfonso XI, capitaneada por el vizcaíno Martín Ruiz de Avendaño, realizó una incursión por el archipiélago, capturando en Lanzarote un reyezuelo y 160 de sus súbditos, consiguiendo un botín compuesto mayormente por miel y cueros de cabra.

Según cita Carlos Clavería, en el año 1480 las Cortes de Castilla pedían al rey

«Que se deben mandar hacer galeras y naos en Vizcaya o en Sevilla, porque en cosas de mar están ahí más instruidos que ninguna otra nación del mundo» (1).

Y también cita Clavería que en el año 1493 se construyó en Bilbao una flota para la defensa de las costas contra los corsarios, bajo la intervención del maestre bilbaíno Juan de Arbolancha y el general de marina lequeitiano Iñigo de Artieta.

XV. MENDEKO ONTZIAK

MIGUEL LABURU

ITSASONTZIAK ETA ITSAS JARDUERAK

Hainbat erabilera eta interes



Merkataritza, arrantza eta gerra

Aurrez aipatu dugun moduan, alturako euskal ontziak hainbat jardueretarako eraiki izan dira betidanik, baina batez ere merkataritza-garraiorako. Gerora, bakailao-industria eta balearen arrantzan ateratzen ziren espedizioetara hedatu zen ontzien erabilera hori. Horrenbestez, ontziak hain moldagarriak zirenez eta eskifaiak edozertarako prest zeudenez, euskal ontziak aurre-aurrean aritu ziren hala gerra-ekintzetan nola itsas lapurretan, baimenarekin eta baimekin gabe. Ondorioz, Europako errege-erreginek bizilagunen kontra borrokatzeko beharra sentitzen zuten aldiro, euskal ontziak erosten zituzten edo alokatzen zituzten, eskifaia eta guzti.

1393. urterako jada, Bethencourtek normandiar, gaskoi eta andaluziarrekin Gaztelaren zerbitzura Kanarietako konkista eta okupazio luzea hasi baino hamar urte lehenago, euskal ontzidi kozkor batek sartu-irteera egin zuen uhartedi hartan, eta hango errege bat eta haren 160 mendeko harrapatu zituen eta ondasunen artean batez ere eztia eta ahuntz-larruak bereganatu zituen. Alfontso XI.aren zerbitzura aritu zen ontzidi hura, Martín Ruiz de Avendaño bizkaitarra buru zela.

Carlos Claveriak aipatzen duenez, 1480. urtean Gaztelako Gorteen zera eskatzen zioten erregeari:

Claveriak aipatzen du, orobat, 1493an ontzidi bat eraiki zela Bilbon, kortsarioen aurka kostaldea babesteko. Juan de Arbolancha maisu bilbotarra eta Iñigo de Artieta itsas armada jeneral lekeitiarra izan ziren lan haren arduradun.

Como no existía la distinción entre una nave de guerra u otra mercantil, pasaban de una situación a otra según les conviniese. Una nave mercante se convertía en nave de guerra por el simple procedimiento de embarcar soldados para la pelea; acaso, también le elevaban o añadían provisionalmente una cubierta más a los castillos, y reforzaban las amuradas colgando los paveses al exterior.

El tamaño y sus razones

Las naves mercantes vascas no eran de mucho porte, aunque mediante encargo los astilleros podían hacerlas mucho mayores. Generalmente no solían rebasar los 300 toneles de capacidad. A los propietarios y armadores vascos no les traía cuenta hacerlas de mayor tamaño, debido a las demoras que se originaban para completar los fletes y para las operaciones de descarga, que debían hacerse a brazo, la mayor parte de las veces por medio de bateles, debido a la carencia de muelles adecuados en los puertos.

La nave vasca era un elemento utilitario, una herramienta de trabajo; su misión era la de estar transportando el mayor tiempo posible, no el tostarse al sol esperando durante las estadías. Además, el paso de las barras de las rías, lo mismo que el imprescindible carenado a cada poco tiempo, así como las inevitables reparaciones y calafateados, resultaban mucho más sencillos y rápidos efectuarlos en naves medianas que en grandes.

Esto siguió siendo así mientras los armadores vascos actuaron libremente, por su cuenta. Mas, después, los vascos adquirieron obligaciones hacia los reyes castellanos, a cambio de subvenciones, para la construcción de naves de mayor porte, y para tener derechos de pesca y de comercio en los estados castellanos. A cambio de esas ventajas, guipuzcoanos y vizcaínos se comprometieron a servir a la Corona con sus naves y tripulaciones. Los reyes castellanos ponían un decidido empeño en que se construyeran naves cada vez mayores.

Los Reyes Católicos pretendían disponer para sus guerras de grandes castillos flotantes, llenos de tropas para los abordajes y los desembarcos.

De ese modo los Reyes Católicos concedían préstamos y subsidios para la realización de naos mayores de 600 toneles. Y ya para el año 1502 trataron de que se construyeran hasta de 1.500 toneles, comprometiéndose la Corona a asegurarles los fletes y a darles preferencia en la descarga en los puertos castellanos, y aun a bonificarles con elevadas primas.

De un modo u otro, en Bilbao, para finales del siglo XV se construían naos de hasta 700 toneles.

Barcos y tripulaciones para toda Europa

Cuando los catalanes, que dominaban la navegación en el Mediterráneo, en competencia con los genoveses y venecianos, necesitaban naves de albo bordo con mucha capacidad y resistencia, las compraban o las alquilaban en los puertos vasco-cántabros. Lo mismo hacían, aparte de Castilla, Inglaterra, Francia, Alemania y demás naciones.

Los vascos peninsulares podían realizar este tráfico con verdadera independencia, puesto que no tuvieron ninguna

Garai hartan ez ziren bereizten gerraontziak eta merkataritza-ontziak eta, ondorioz, beharren arabera igarotzen ziren egoera batetik bestera. Merkataritza-ontzi bat gerraontzi bihurtzen zen borrokarako soldaduak ontziratze hutsarekin; beharbada, behin-behinean beste bizkar bat goratzen zioten edo eransten zioten gazteluari, eta ontziaren alboak indartzen zituzten barnealdetik, pabesak kanpoaldera zintzilikatuta.

Neurria eta neurri horren arrazoiak

Merkataritza-ontziak ez ziren neurri aldetik oso handiak; nolana ere, enkargurik jasoz gero, ontziolek bazuten gaitasuna askoz handiagoak egiteko. Normalean ez zuten 300 upelen edukiera gainditzen. Ontzien jabeentzat eta armadoreentzat ez zen errentagarria handiagoak egitea, pleitak osatzeko atzerapenak sortzen zirelako eta zamak husteko lanak nekezagoak zirelako; izan ere, eskuz egin behar zen lan hori, gehienetan batelen bidez, portuetan ez zegoelako moila egokirik.

Euskal ontzia lanabesa zen, lanerako erreminta; ahalik eta denbora gehien garraioan ibiltzeko egina zen, eta ez eguzkitan egonaldiak zain egiteko. Gainera, barratik itsasadarretara igarotzea, aldian behin halabeharrez ontzia karenatzea, beharrezko konponketak eta istinkatzeak egitea askoz errazagoa eta azkarragoa zen ontzi ertainetan handietan baino.

Horrek horrela jarraitu zuen euskal armadoreek beren kontura, aske, jokatu zuten bitartean. Gerora, ordea, euskaldunek hainbat obligazio hartu zituzten Gaztelako erregeekiko, neurri handiagoko ontziak eraikitzeko diru-laguntzen truke, eta Gaztelako estatuetan arrantza eta merkataritzarako eskubideak izateko. Abantaila horien ordainetan, gipuzkoarrek eta bizkaitarrek konpromisoa hartu zuten beren ontzi eta eskifaiekin Koroari zerbitzatzeko. Eta Gaztelako erregak, berriz, gogotik saiatu ziren ontzi gero eta handiagoak egiteko. Errege-erregina Katolikoek gaztelu flotagarri handiak nahi zituzten beren gerretan aritzeko; tropaz betetako ontziak abordatze eta lehorratzeetarako.

Hala, Errege-erregina Katolikoek maileguak eta sorospenak ematen zituzten 600 upeletik gorako ontziak egiteko.

Eta jada 1502. urterako 1.500 upelekoak egiten ere saiatu ziren. Koroak konpromisoa hartu zuen ontzi horiei pleitak ziurtatzeko, Gaztelako portuetan deskarga-lanetan lehentasuna emateko, eta, horrez gain, hobari handiak emateko sari moduan.

Nola edo hala, XV. mendearen amaierarako edukiera handiko ontziak eraikitzen ziren Bilbon, 700 upelekoak handienak.

Ontziak eta eskifaia Europa osorako

Garai hartan kataluniarrak nagusi ziren Mediterraneoko nabigazioan, genoarrekin eta veneziarrekin lehian, eta albo altuko ontziak behar zituztenean, edukiera handikoak eta gogorrak, Euskal Herriko eta Kantabriako portuetan erosten edo alokatzen zituzten. Horixe bera egiten zuten Gaztelak, Ingalaterrak, Frantziak, Alemaniak eta beste herrialde batzuek ere.

Penintsulako euskaldunek erabat aske eta beren buruaren jabe egin zezaketen trafiko hori, 1484. urtera arte ez baitzuzen

obligación naval con la Corona de Castilla antes del año 1484. El rey castellano necesitaba como cualquier otro formalizar contratos con los vascos para obtener naves.

La fama de las naves fabricadas en las Cuatro Villas cántabras y en Euskal Herria, hizo que sus rías y playas se convirtieran de hecho en uno de los núcleos más importantes astilleros de Europa. Este suministro tenía aspectos problemáticos. Hasta tal punto ocurría de esa manera que, en el año 1501, se dictó una providencia real prohibiendo la venta y construcción, por encargo, de naves a extranjeros. En el año 1551 se repitió la prohibición, esta vez referida sólo al Señorío de Bizkaia.

Por otro lado, la calidad de las naves vasco-cántabras les dio preferencia para formar el grueso de los convoyes de la Carrera de Indias.

Para que esto fuera así concurrían varias circunstancias favorables. En primer lugar la cantidad y calidad de las maderas de que se disponía en Euskal Herria, donde existían extensos bosques de robles, castaños y hayas. También había abundante mineral de hierro e infinidad de ferrerías para elaborarlo, además de manufacturas de elementos metálicos, de armas, de cordajes, etc. Y, sobre todo, un material humano diestro y muy emprendedor.

Hay que tener en cuenta que a la calidad de esas naves se unía el prestigio de sus maestros, pilotos y marineros.

Naves y marinos vascos en empresas castellanas

En tiempos de los Reyes Católicos, los guipuzcoanos y vizcaínos contaban con bases permanentes en Cádiz y en Sevilla, para sus expediciones

- al Mediterráneo,
- a la costa del Oeste africano,
- al Golfo de Guinea
- y para sus correrías atlánticas.

Hay que tener en cuenta que para el siglo XIV los vascos dominaban el arte de la navegación de altura, ya que disponían de barcos fuertes y manejables para alejarse de las costas, así como de un mínimo de conocimientos astronómicos que les permitía orientarse en el mar lejos de tierra.

También contaban con un colegio de pilotos.

El colegio de pilotos vascos de Cádiz existía ya desde años atrás, cuando sus ordenanzas fueron confirmadas por los Reyes Católicos el 18 de marzo del año 1500; o sea, antes de que fuera fundado el colegio de la Casa de Contratación de Sevilla (1508). Posteriormente funcionó en Donostia-San Sebastián una escuela de navegación, siendo el vizcaíno Andrés de Poza uno de sus profesores.

Relaciones con Flandes

Durante el siglo XV las naves vascas mantuvieron un flujo comercial intenso con los puertos del norte, sobre todo con Flandes, iniciado siglos atrás y que en pocas ocasiones decayó, y esto pasajera y momentáneamente. Las naves vascas solían integrarse en flotas castellanas, aunque en ocasiones formaban

ten inolako obligaziorik izan itsasoan Gaztelako Koroarekiko. Gaztelako erregeak ere, beste edonork bezala, kontratuak izenpetu behar zituen euskaldunekin ontziak eskuratzeko.

Kantabriako lau hiribildutan eta Euskal Herrian eraikitako ontzien ospea zela medio, hango eta hemengo itsasadarrak eta hondartzak ontziolen Europako gunerik inportanteena bihurtu ziren. Ontzien horniketa horrek bazituen, ordea, bere ezpalak. Hala, 1501ean errege-probidentzia bat kaleratu zen enkargu bidez atzerritarrentzat ontziak egitea eta saltzea galarazteko. 1551. urtean berritu egin zen debeku hori, baina orduko hartan soilik Bizkaiko Jaurerriarentzat izan zen debekua.

Bestalde, Euskal Herriko eta Kantabriako ontzien kalitatea zela medio, Indietako Lasterketarako konboiak osatzeko lehenetasuna izan zuten Bizkaiko golkoko portuetan egindako ontziek.

Hori horrela izateko hainbat baldintza eman ziren batera. Lehenik eta behin, Euskal Herrian egur asko eta kalitate onekoa zegoen; harizti, gaztainadi eta pagadi zabalak han eta hemen. Burdina ere ugari zegoen eta burdinola asko burdin hori lantzeko. Horiez gain, metalezko elementuak, armak, sokak eta lokarriak eta abar lantzeko lantegiak ere baziren. Eta, batez ere, eskulan eta pertsona trebeak eta ekintzailak zeuden hori guztia aurrera eramateko.

Kontuan izan behar da ontzien kalitateari loturik zegoela maisu, pilotu eta marinelen ospea.

Euskal ontziak eta marinelak gaztelako ekintzetan

Errege-erregina Katolikoen garaian, gipuzkoarrek eta bizkaitarrek base iraunkorrak zituzten Cadizen eta Sevillan,

- Mediterraneora,
- Afrika mendebaldeko kostaldera
- Gineako Golkora egiten zituzten espedizioetara
- eta Atlantikoko oldarraldietarako.

Kontuan izan behar da XIV. menderako euskaldunek altuerako nabigazioan eskarmentu handia zutela; izan ere, ontzi sendoak eta maneigarriak zituzten kostaldetik urruntzeko, eta, era berean, astronomia-ezagutza apur batzuk ere bazituzten lehorretik urrun itsasoan orientatzeko.

Eta pilotuen eskola bat ere bazuten.

Errege-erregina Katolikoek 1500. urteko martxoaren 18an berretsi zituzten Cadizeko euskal pilotuen eskolako ordenantzak, baina ordurako urteak zeramatzan eskolak lanean; hau da, Sevillako Kontratazio Etxeko eskola sortu aurretik (1508). Ondoren, Donostian beste nabigazio-eskola bat ere jardun zen itsasoko arteak irakasten; Andres de Poza bizkaitarra izan zen irakasleetako bat.

Flandesekin harremanak

XV. mendean euskal ontziek merkataritza aldetik hartu-eman bizia izan zuten iparraldeko portuekin, batez ere Flandesekin. Hainbat mende lehenago hasi zen hartu-eman hori eta oso gutxitan izan zuen beheraldirik; aldi bakan horietan, gainera, behera bezala egin zuen gora. Euskal ontziek Gaz-

convoyes propios por las mismas rutas. Iban fuertemente armadas para desanimar a los piratas y corsarios que pudieran presentarse.

Una consecuencia de esas relaciones comerciales vascas fue la *carta de privilegio* que la ciudad de Brujas les otorgó el día 1 de septiembre de 1493, concediéndoles el derecho de establecer una casa de contratación; para ello se les hizo la donación de dos pequeños edificios situados en una plazuela del barrio de Saint Jean. Los vascos aprovecharon el lugar para edificar el Consulado de Vizcaya. Dicha plazuela hoy día sigue llamándose «Biscayer Platz».

En el conflicto Castilla y Portugal

En el año 1475 entraron en conflicto los reyes de Castilla y Portugal. A este respecto, dice Clavería:

«Los vascos, obligados por pactos de ayuda mutua existente con Fernando el Católico, entraron en el conflicto aportando todo su poder naval (...). Por cédula de 19 de junio de 1478, el rey Fernando pedía a Martín de Otxoa de Sasiola y al piloto Mikel de Barnasqueta se hicieran a la mar, con sus naves y gentes de armas, al objeto de cortar todo comercio con el reino de Portugal, y prendieran a las naos, carabelas, fustas y carracas que se dedicaran a semejante tráfico».(2)

Juan Martínez de Mendaro

Por cierto, en 1475 Juan Martínez de Mendaro, de Zumaiá, que capitaneaba una escuadra compuesta por cinco carabelas, cuatro galeras y tres carracas vascas, en el estrecho de Gibraltar derrotó y apresó varias naves de una escuadra conjunta lusogenovesa. A raíz de esa victoria Martínez de Mendaro encargó la realización de un cuadro donde quedara registrado pictóricamente el hecho, y lo donó como ex voto a la iglesia de San Pedro de su villa natal. Por medio de esa pintura podemos conocer hoy cómo era una carraca vasca de la segunda mitad del siglo XV.

En octubre de 1480, una expedición mandada por Miguel Múgica llegó a Canarias para apoyar su conquista, muriendo éste en combate.

Juan de Lazcano

Durante estos mismos tiempos, naves vascas vigilaban las costas de Málaga y Granada, bloqueando sus salidas al mar, ayudando a los reyes castellanos en su guerra contra los moros. Fue muy famoso el marino guipuzcoano Juan de Lazcano (también conocido como Juan de Lezcano), capitán general de la armada, que tomó parte en esa guerra hasta la rendición de Granada con una flota de su propiedad. Esa misma flota se encargó al año siguiente de transportar a miles de moros vencidos a tierras africanas.

Juan de Lazcano tomó parte más adelante en el sitio y toma de Mazalquivir; o sea, en septiembre de 1505, donde cooperó de modo notable en la rendición de su fortaleza, haciendo uso de una invención precursora del acorazamiento de las naves de guerra. Con dos de sus naos y una tercera de Flores de Marquina, guarnecidos los costados de las naves con unos artilugios compuestos de sacas de lana, abar-

telako ontzidietan hartzen zuten parte, baina batzuetan beren konboiak osatzen zituzten ibilbide berberetan. Oso ondo armatuta joaten ziren bidera atera zitezkeen pirata eta korsarioak uxatzeko.

Merkataritza-harreman horien ondorioetako bat Brujas hiriak 1493ko irailaren 1ean emandako *pribilegio-karta* izan zen; horren eskutik, kontratazio-etxe bat ezartzeko eskubidea eman zien Brujasek euskaldunei. Horretarako, Saint Jean auzoko plazatxo batean kokatutako bi eraikin txiki eman zizkien. Euskaldunek Bizkaiko Kotsuletxea eraikitzeke baliatu zituzten bi eraikin horiek. Plaza horri « Biscayer Platz » esaten zaio gaur egun ere.

Gaztela eta Portugalen arteko gatazkan

1475. urtean gatazkan hasi ziren Gaztelako eta Portugalgo erregeak. Horren gainean, hala dio Claveriak:

Juan Martinez de Mendaro

1475. urtean, Juan Martinez de Mendaro marinel zumaiarrak, Euskal Herrian egindako bost karabelaz, lau galeraz eta hiru karrakaz osatutako ontzidiaren buru, Portugal eta Genoako eskudra bateko hainbat ontzi garaitu eta hartu zituen preso Gibraltarko itsasartean. Garaipen horren ondotik, Martinez de Mendarok margolan bat egiteko enkargua eman zuen, borroka horren irudia betirako gordeta geratzeko, eta, ondoren, dohaintzan eman zion jaioterriko San Pedro elizari. Margolan horri esker jakin dezakegu gaur egun nolakoa zen XV. mendeko bigarren erdialdeko euskal karraka bat.

1480ko urrian, Migel Mugika buru zuen espedizio bat Kanarietara iritsi zen, uharteak konkistatzen laguntzeko. Borrokan hil zen Mugika.

Juan de Lazcano

Garaitsu berean, euskal ontziek Malagako eta Granadako kostaldea zaintzen zuten eta hiri horietatik itsasora egindako irteerak oztopatzen zituzten. Modu horretara, Gaztelako erregei laguntzen zieten mairuen kontrako gerran. Zeregin horretan entzute handia lortu zuen Juan de Lazcano marinel gipuzkoarrak (Juan de Lezcano ere esaten diote batzuek). Armadako kapitain jenerala zen Lazcano eta bere jabetzako ontzidiarekin gerra horretan parte hartu zuen Granada errenditu zen arte. Hurrengo urtean, ontzidi horrek berak milaka mairu garaitu eraman zituen Afrikako lurraldeetara.

Juan de Lazkanok Mazalquivirreko setioan eta hartzean parte hartu zuen geroago; 1505eko irailean, zehazki. Lazkanoko marinelak eragin nabarmena izan zuen gotorlekua errenditzeko borrokan eta, besteak beste, gerraontziak korazatzeko asmakizun aitzindaria erabili zuen. Bere bi ontzi eta Flores de Marquinaren beste bat, artilezko zakuz osatutako

loaron a los muros para batirlos con su artillería hasta conseguir abrir una brecha que facilitara el asalto de los que desembarcaban, de esa manera se protegieron de los tiros de los moros, que quedaron sorprendidos por completo. Y en el año 1512 la flota de Juan de Lazcano, transportó desde Inglaterra a Pasajes al ejército del marqués de Dorset, unos 12.000 hombres. La expedición inglesa llegaba convencida de que iba a invadir Aquitania, con la ayuda de tropas vasco-castellanas del rey Fernando, para recuperar sus antiguas posesiones de Guyena en Francia; cuando, en realidad, solamente sirvieron para entretener a los franceses el tiempo suficiente para que el rey Católico, con sus tropas, ayudadas por las guipuzcoanas y vizcaínas, tomaran por asalto Pamplona y conquistaran Navarra, acabando con su independencia.

En el descubrimiento de América

También hubo navegantes vascos en el descubrimiento de América, puesto que siete u ocho de los tripulantes de la primera salida de Colón lo eran; sin olvidar la más que posible procedencia vasca de su nao «Santa María».

Como vascos fueron el piloto y varios de los marinos de la nao de Colón en su segundo viaje. Aparte de que las naos de ese segundo viaje colombino se armaron en Bermeo en 1493, interviniendo en ello Juan de Arbolancha e Iñigo de Artieta.

trepeta batzuekin babestuta, aurkarien ontzien saihtsen kontra jarri zituen, haien harresiak eraitsi, artilleriarekin tarte bat zabaldu eta bideratu zuten bere gizonen ontziratzea eta asaltoa. Horrela lortu zuten mairuen tiroetatik babestea; erabat ezustean harrapatu zituen Lazkanok mairuak.

Eta 1512. urtean, Juan de Lazkanoren ontzidiak Dorseteko markesaren armada ekarri zuten Ingalaterratik Pasaiara; 12.000 gizon inguru. Ingelesen espedizioak uste zuten Akitania inbaditzera zetorrela, Fernando erregearen Gaztelako eta Euskal Herriko tropen laguntzarekin, eta, hartara, Guyenako (Frantzia) garai bateko jabegoak berreskuratuko zituela. Ingelesen mugimendua, ordea, frantsesak behar beste denbora lanpetuta edukitzeko bestetarako ez zen izan, Errege-erregina Katolikoek, beren tropekin eta Gipuzkoakoen eta Bizkaikoen laguntzarekin, Iruñea asaltoan hartu eta Nafarroa konkista zezaten. Halaxe bukatu zuten Nafarroaren burujabetzarekin.

Amerikaren aurkikuntza

Amerika aurkitu zutenean ere han ziren euskaldunak: Kolonen lehen irteerako zazpi edo zortzi kide euskaldunak ziren; ahaztu gabe, gainera, «Santa María» ontzia bera ere seguru asko Euskal Herrikoa zela jatorriz.

Euskaldunak izan ziren, orobat, Kolonen bigarren bidaiaren haren ontziko pilotua eta hainbat marinela. Gainera, bigarren espedizio hartako ontziak Bermeon armatu ziren, 1493an. Lan horretan Juan de Arbolancha eta Iñigo de Artieta aritu ziren, besteren artean.



XVI. mendeko galera handia.

Galeaza del siglo XVI.



Galeoi ingelesa. *Ark Royal* (1587) ontziaren berreraikuntza.

Galeón inglés. Reconstrucción de la nave *Ark Royal* (1587).

TIPOS DE NAVE

Durante el siglo XV se transformó por completo la construcción naval vasca en lo que concierne a grandes naves. De sus incursiones por el Mediterráneo en el siglo anterior, los marinos cantábricos recogieron nuevas ideas que, añadidas a su tradición constructora, determinaron un tipo de embarcación muy perfeccionada. El intercambio de conocimientos técnicos entre las marinas nórdicas y meridionales se fraguó a través de los astilleros vasco-cántabros. La existencia de ese intercambio técnico lo define C. Fernández Duro de la siguiente manera:

«La gente de mar, por razón de contacto entre sí, acoge pronta y fácilmente cualquier invención, cualquier progreso, así que nunca se han diferenciado mucho los tipos de embarcaciones empleadas por pueblos diversos en la misma época, ni las teorías, cuanto menos las reglas prácticas han dejado de ser comunes a los capitanes y pilotos». (3)

Indudablemente los marinos observaban y copiaban todo lo que pudiera mejorar sus propios elementos de navegación, que de inmediato aplicaban a sus naves y lo hacían tener presente a los armadores y maestros de ribera para las nuevas construcciones.

Durante todo el siglo siguió creciente en los astilleros vascos la construcción de todo tipo de embarcaciones. Parte de ellas por encargo de otros países. Para el Mediterráneo se construían también embarcaciones de propulsión a remo y vela, de gran utilidad en aquel mar, pero muy poco prácticas para el Golfo de Bizkaia y el Atlántico, aunque los mercaderes de la cuenca mediterránea llegaron a emplearlas en aguas tan poco propicias como las del mar del Norte, en sus relaciones con las ciudades hanseáticas: galeazas, galeotas, bergantines, etc.

Para cubrir las necesidades propias en Euskal Herria también se construían embarcaciones menores:

- de remo, usadas en la pesca costera y en el servicio de puertos y de naves cargueras, tales como *chalupas*, *bateles* y *balleneras*;
- mixtas de remo y vela, de tamaño medio, empleadas en la pesca de altura y en el ataje, como las *pinazas*;
- algo mayores y de propulsión a vela, propias para la navegación de cabotaje, como *zabras* y *pataches*;
- embarcaciones grandes, como *carabelas* (poco usadas ya entre los vascos, pero sí y mucho entre los portugueses y los andaluces atlánticos);
- las *carracas*, antecesoras de las naos.

La carabela

Respecto a las carabelas, dice Pierre Chaunu:

«Las más antiguas carabelas aparecieron en el golfo de Vizcaya: de 40 a 50 toneladas, dos velas cuadradas. La palabra es atestiguada a partir del siglo XIII. Este navío vizcaíno, progresivamente transformado, fue utilizado por Enrique el Navegante después del paso del Cabo Bojador. Vizcaína, con sus velas cuadradas, la carabela adaptándose a la exploración portuguesa, adoptó un velamen latino. Pasando del Algarbe a la costa andaluza, a finales del siglo XV, recobró su velamen cuadrado cuyos inconvenientes se corrigieron mediante la bolina».(4)

ONTZI MOTAK

XV. mendean erabat aldatu zen euskal ontzigintza; ontzi handiak egiteko modua, batez ere. Aurreko mendean Mediterraneoan egindako sartu-irteeretatik, hainbat ideia berri jaso zituzten Bizkaiko golko marinelak, eta ideia horiek beren tradizio eta eskarmentuari gehituta, asko hobetu ziren euskal ontziak. Iparraldeko itsas tradizioaren eta hegoaldekoaren arteko ezagutza teknikoen trukea Euskal Herriko eta Kantabriako ontziolen eskutik mamitu zen.

Truke horren lekukotza honela zehazten du C. Fernández Durok:

Bistan da, marinelak aztertu eta kopiatu egiten zutelari nabigaziorako beren elementuak hobe zitzakeen oro, eta berehala aplikatzen zuten beren ontzietan. Era berean, berrikuntza horien berri ematen zieten ibaiertzeko armadore eta maisuei, ontzi berriak eraikitzean kontuan har zitzaizkien.

Mende osoan mota guztietako gero eta ontzi gehiago eraiki zituzten euskal ontzietan. Horietako batzuk beste herrialde batzuen enkarguz. Mediterraneoarako ere eraikitzen ziren arraunez eta belaz eragindako ontziak, oso erabilgarriak itsaso hartarako, baina batere ez Bizkaiko golkorako eta Atlantikorako. Nolanahi ere, Mediterraneoako merkatariek erabili izan zituzten inoiz Iparraldeko itsaso ez oso egokietan ere, Hansako hiriekin izandako harremanetan. Ontzi horien artean zeuden galeazak, galeotak, bergantinak, etab.

Euskal Herriko bertako beharrak betetzeko, ontzi txikiagoak ere eraikitzen ziren:

- arraun-ontziak, baxurako arrantzan eta portuetako eta zamaontzietako zerbitzuan erabiliak; hala nola, *txalupak*, *battelak* eta *baleontziak*;
- mistoak, arraun- eta belaontziak, neurri ertainekoak, alturako arrantzan eta atoi-lanetan erabiliak; esaterako, *pinazak*;
- zertxobait handiagoak eta bela bidez bultzatuak, kabotajeiko nabigazioan ohikoak; besteak beste, *zabrak* eta *pataxak*;
- ontzi handiak; adibidez, *karabelak* (euskaldunek gutxi erabili zituzten, baina portugaldarrek eta Atlantikoko andaluziarrek, aldiz, asko);
- *karrakak*, itsasontzi edo naoen aurrekoak.

Karabela

Karabalen gainean, hala dio Pierre Chaunuk:

La carabela fue perfeccionándose y creciendo en Portugal y la Andalucía atlántica a lo largo del siglo XV, llegando a su perfección en el siglo XVI.

Era de menor tamaño y de casco más alargado que la carraca, y su puntal mucho menor, es decir, de menos calado; por tanto, bastante más veloz y manejable que esta última. También le ganaba a la carraca en el aprovechamiento de los vientos variables, costeros, y en la navegación en aguas someras. Adaptada después en su aparejo propulsor para la navegación oceánica, fue sin duda alguna la mayor protagonista en los viajes de descubrimiento.

La carraca (mejor que nao)

La carraca vasca, de menos porte que las mediterráneas y portuguesas, pero mucho más sólida, económica y maniobrero, era heredera directa de la coca, a la que iba desplazando de todos los mares. Su casco era corto, ancho y muy alto de bordas, de formas llenas y con pocas salidas de aguas.

Llamar nao a este tipo específico de embarcación puede crear confusiones. Es preferible dejar el empleo del término nao para denominar a otro de nave posterior, que se enseñoreará de la navegación oceánica desde fines del siglo XV a lo largo del XVI, y que protagonizará las gestas que se pueden incluir entre las mayores de la navegación europea posteriores a las vikingas.

Las naos, junto con las carabelas, fueron las naves por excelencia de los descubrimientos geográficos (descubrimientos por parte de los europeos, se entiende, porque América y Oceanía, por ejemplo, ya llevaban mucho tiempo descubiertas por sus nativos). Las naos eran las fortalezas de acompañamiento de las flotas descubridoras: almirantas, capitanes, hospital, almacén y cuartel.

Carracas europeas o naos gruesas

Otros tipos de carracas europeas, también llamadas *naos gruesas*, sobre todo genovesas y portuguesas eran mucho mayores. Las portuguesas, con el tiempo se fueron agigantando en aras de la carga de mercancías, tropas y pasajeros con destino a sus colonias africanas y asiáticas (haciéndose a la vez más débiles y engorrosas de manejo, al aumentar su aparejo y multiplicar su velamen), hasta alcanzar portes de 1.500 y 2.000 toneladas.

Su superestructura creció monstruosamente mediante una superposición de castillos en proa y popa, de los que a través de unas troneras semicirculares, abiertas a ras de las cubiertas, asomaban (apuntando en todas direcciones, incluso a su propio combés) infinidad de bocas de una artillería rudimentaria, de retrocarga, sujeta a unos afustes de madera fijos, sin ruedas ni mecanismo alguno de alza.

De la carraca a la nao y al galeón

La carraca vasca no siguió ese camino de gigantismo, y a finales del siglo XV cedió el paso a la nao, la que a su vez, muy a finales del siglo XVI, fue cediendo el puesto al galeón, en cuanto a nave de armada, que se enseñoreó de los mares en las armadas de protección a los convoyes de la Carrera de Indias y en la ruta de América a Filipinas, por poco durante 250 años, hasta el advenimiento de los navíos de línea.

Karabela hobetzen eta hazten joan zen Portugalen eta Atlantikoko Andaluzian XV. mendean zehar, eta XVI. mendean maila gorenera iritsi zen.

Karraka baino handiagoa eta krosko luzeagokoa zen. Altuera aldetik, berriz, askoz txikiagoa; hau da, kalatu txikiagokoa. Horrenbestez, karraka baino dezente azkarragoa eta maneigarriagoa zen. Kostaldeko haize aldakorrak aprobetxatzen ere gehiago zen karraka baino, baita ur ez oso sakonetan nabigatzen ere. Gerora, ozeanoetan nabigatzeko moldata zuten karabelaren aparailua eta, dudarik gabe, aurkikuntza-bidaieen protagonista handiena izan zen ontzi-mota hori.

Karraka (hobe itsasontzi baino)

Euskal karraka kokaren oinordeko zuzena zen; Mediterraneoak eta Portugalekoak baino txikiagoa zen euskal karraka, baina baita askoz sendoagoa, errentagarriagoa eta maneigarriagoa ere. Hala, kokaren lekua hartzen joan zen itsaso guztietan. Krosko motza, zabala eta albo altukoa zuen, forma betekoa eta ur-irteera gutxikoa.

Ontzi-mota zehatz horri itsasontzi esatea nahasgarria gerta daiteke. Zuzenagoa da itsasontzi terminoa ondoren etorri zen ontzi bat izendatzeko uztea. Nao edo itsasontzi hori larden eta harro ibili zen ozeanoz ozeano XV. mendean amaieran eta XVI. mende osoan zehar. Eta bikingoen ibilien ondotik, Europako nabigazioan izan diren balentria handien protagonista ere izan zen.

Naoak edo itsasontziak, karabelekin batera, aurkikuntza geografikoetan usuen erabilitako ontziak izan ziren. (Europarren aurkikuntzetaz ari gara, noski; Amerika eta Ozeania aspaldi aurkitu baitzituzten bertako biztanleek). Aurkikuntzan jarduten zuten ontziak laguntzeko gotorlekuak ziren itsasontziak. Gotorleku hori almirante eta kapitainen lekua, ospitalea, bildegia eta kuartela zen, aldi berean.

Europako karrakak edo itsasontzi sendoak

Europako beste karraka-mota batzuk, batez ere genoarrak eta portugaldarrak, askoz handiagoak ziren. Ontzi horiei *nao edo itsasontzi sendoak* ere esaten zitzairen. Denborarekin, gero eta erraldoiago bihurtu ziren, salgaiak, tropak eta bidaiariak Afrikako eta Asiako kolonietara bideratzeko, eta batzuk 1.500 eta 2.000 tonako neurrira ere iritsi ziren. Aldi berean, ahulagoak eta maneiatzen zailagoak bihurtu ziren, ontzi haien aparailua handitu eta belak biderkatu egin zirelako.

Ontzi horien zuredi-gaina beldurgarri hazi zen, popan eta brankan gaztelua gazteluaren gainean jarrita. Gaztelu horietan, ontziaren bizkarraren arrasean, kanoi-zulo erdi-zirkularrak zeuden zabaldua; zulo horietatik atzekargako artilleria trauskil samarraren hainbat eta hainbat buru agertzen ziren, egurrezko afuste finko batzuei eutsita, gupilik eta inolako mekanismorik gabe artilleria hori altxatzeko.

Karrakatik itsasontzira eta galeoira

Euskal karrakak ez zion jarraitu erraldoi bihurtzeko joera horri, eta XV. mendean amaieran naoari edo itsasontziari utzi zion lekua; naoak, berriz, XVI. mendean azken hondarrean, galeoiari, armadako ontzi moduan. Galeoiak harro bidaiatu zuen hango eta hemengo itsasoetan Indietako Lasterketako konboiak babesteko eginkizunean, eta Ameriketatik Filipinetarako ibilbidean ere aritu zen 250 bat urte, lineako ontziak etorri ziren arte.

La carraca de Zumaia

El cuadro votivo de la iglesia de San Pedro de Zumaia nos da una visión muy completa de cómo era una carraca vasca del siglo XV.

La Almiranta de Juan Martínez de Mendara (1475) no era una nave corriente en aquellos tiempos, sino de porte superior, dedicada más a las acciones de guerra que al transporte de mercaderías. Que estaba armada para una acción bélica como queda señalado por

- su gallardete real,
- por la cofa llena de armas arrojadizas y
- por las amuradas de sus castillos protegidos por paveses.

Sistema de propulsión

Lo más evolucionado de esa nave era su sistema de propulsión. Al gran mástil único heredado de la coca, con su vela cuadra (que ahora, una innovación más, llevaba el suplemento de una boneta, para ampliar por abajo las dimensiones de la vela), se le había añadido:

- otro mástil más pequeño, llamado trinquete, sobre el castillo de proa, también con vela cuadra.
- Y otro pequeño mástil, llamado mesana, sobre la tolda o castillo de popa, con una vela triangular o latina. Al palo mesana también se le llamaba artimón, debido a que su utilidad era más en ayuda de la dirección de la nave que a su propulsión.

Las carracas más grandes y evolucionadas, como esta de Zumaia, disponían de un cuarto mástil, aún más pequeño, sobre la toldilla o chupeta de popa, también con vela latina, llamado contramesana. En este caso, el mesana pasaba a ser propulsor y el contramesana pasaba a ser el artimón.

El palo bauprés, muy robusto, que salía de proa con una inclinación pronunciadísima, afianzaba los estays del trinquete y del mayor; además, posiblemente, servía de percha para el arpeo, especie de anclote de cuatro garras, con el que se podía sujetar una nave enemiga en el supuesto de un abordaje frontal.

Bajo el bauprés, en la roda, asoma un mascarón, que en aquellos tiempos solía ser la cabeza de un dragón, o cualquier bicho terrorífico de esos, para que nadie pudiera dudar de la ferocidad guerrera de la nave.

Todavía los mástiles eran simples, sin masteleros en su extremo superior. El mayor era de una altura y grosor sorprendentes, posiblemente constituido por varias secciones longitudinales bien ajustadas (tal vez sólo era un palo muy grueso reforzado con jimgas, como en la coca de Bayona) unidas por reatas, espaciadas a lo largo del mástil, como se distinguen perfectamente en el cuadro votivo.

Las vergas se deslizaban sin despegarse de los mástiles, debido a los collarines de bolas, racamentos, que llevaban para ese fin.

El casco

La carraca tenía el casco mayor y más profundo, mayor manga y puntal que el de la coca, y era muy arrufado.

Zumaiako karraka

Zumaiako San Pedro elizako botozko margolanak ikuspegi osoa ematen digu nolakoa zen XV. mendeko euskal karraka bat.

Juan Martinez de Mendaroren (1475) Almiranta ez zen ohiko ontzia garai haietan; neurritz handiagoa zen, eta gerra-ekintzetan jarduten zen batez ere, salgaiak garraiatzen baino gehiago. Gerrarako armatuta zegoela argi adierazten dute elementu hauek:

- errege-banderatxoak,
- jaurtizeko armaz jositako gabiak eta
- pabesez babestutako gazteluen barnealdeko hormek.

Propultsio-sistema

Ontzi horren aurrerapenik handiena propultsio-sistema zen. Kokatik jasotako masta bakar eta handiari beste elementu batzuk gehitu zitzaizkion. Eta masta bakar horretatik zintzilikatutako lau ertzeko oihalak ere bazuen beste berrikuntza bat: txanberga gehigarri bat, azpitik belaren neurriak zabalteko. Gehitutako elementuen artean hauek zeuden:

- Beste masta txikiago bat, trinketa edo aitzinekoa, brankako gazteluaren gainean, hori ere lau ertzeko oihalarekin.
- Eta beste masta txiki bat, mesana zeritzona, toldaren edo popako gazteluaren gainean, bela triangeluar edo latino batekin. Mesana-makilari artimoia ere esaten zitzaion, ontzia bultzatzea baino gehiago, haren noranzkoa eramaten laguntzea baitzen masta horren zeregina.

Karraka handi eta garatuenean –Zumaiako horrek, adibidez– laugarren masta bat ere bazuten, are txikiagoa, popako estalkiaren edo txupetaren gainean, hori ere oihal latinoarekin. Masta horri kontramesana esaten zitzaion. Kasu horretan, mesana, ontzia bultzatzeko baliatzen zen, eta kontramesana, berriz, artimoi-lanetarako.

Maspreza edo branka-haga, oso sendoa, tente-tente ateratzen zen brankatik. Haga horrek finkatzen zituen aitzinekoaren estaiak eta masta nagusiarenak. Gainera, arpeua zintzilikatzeko ere erabiltzen zen; lau kakoz egindako aingura modukoa zen arpeua, eta parez pare aboratu ondoren aurkariaren ontziari eusteko baliatzen zen.

Masprezaren azpian, bularrean, maskaroi edo aurpegitar bat agertzen da. Garai haietan, herensuge baten burua edo beste piztia beldurgarriren batena izan ohi zen, inork ez zezan zalantza jarri ontziaren oldarkortasuna.

Mastak artean sinpleak ziren, mastagainik gabekoak goiko muturrean. Masta nagusia oso altua eta lodia zen. Seguru asko, luzetara egindako hainbat sekzioz osatuta egongo zen, sekzio horiek ondo egokituta bata besteari, sokaz lotuta eta lokarri horiek mastan tartekatuta, botozko margolanean argi bereizten den moduan. Edo beharbada habe bakarra zen, oso-oso lodia eta tximelgaz indartua; Baionako kokarena modukoa.

Belazurrunak mastatik askatu gabe igotzen eta jaisten ziren, bolazko lepa-uztai edo arrakei esker. Zeregin horretarako eramaten zituzten, hain zuzen, arraka horiek.

Kroskoa

Karrakak krosko handiagoa eta sakonagoa zuen kokak baino, baita luzera eta garaiera handiagoa ere. Eta, era berean, makurrera handikoa zen.

El forro del casco:

- ya no era en tingladillo, como seguía haciéndose en los países del Norte de Europa,
- sino de tablazón montado a tope, como las naves mediterráneas (reforzado con gruesos cintones y bulárcamas verticales), forzosamente montado sobre un sólido armazón compuesto por la roda, quilla, sobrequilla, codaste, varengas, genoles y baos bien ligados entre sí por curvatonos y llaves.

Era un casco panzudo, de popa redonda y con el timón axial en el codaste.

Tenía una proa henchida, con grandes escobenes para la maniobra de las anclas.

Los cables de las anclas, para recogerse en la bodega cuando las levaban, pasaban por los escobenes a una bita horizontal, donde tomaban vuelta, situada en el interior del castillo de proa.

El casco de la carraca seguía conservando aproximadamente la relación medieval de 1- 2-3 para manga-quilla-eslora.

Castillos

El castillo de proa, triangular, lanzado por encima de la roda (reminiscencia de su antecesora la coca), era mucho más grande y formaba parte de la estructura del casco; ya no era un armazón apoyado sobre postes. La entrada al castillo se hacía mediante un amplio arco central sobre la cubierta superior.

La tolda, que también formaba ya parte de la estructura del casco, llegaba casi hasta el palo mayor, y contenía sobre sí una toldilla, lanzada por encima del codaste.

En el cuadro de Zumaia no se ve que asomen las lombardas por troneras en ninguno de los dos castillos; aunque sí se aprecia sobre la borda una batería de falconetes o bersos.

En algunos de los cuadros de Carpaccio que describen la leyenda de Santa Úrsula, aparecen unas carracas inglesas de finales del siglo XV, que son parecidas a la nave descrita.

Notas

- (1) CLAVERIA ARZA, Carlos: Obra citada, pág. 303.
- (2) CLAVERIA ARZA, Carlos: Obra citada, págs. 204-205.
- (3) FERNANDEZ DURO, Cesáreo: Obra citada, pág. 54.
- (4) CHAUNU, Pierre: «LA EXPANSION EUROPEA (SIGLOS XIII AL XV)», pág. 343. Nueva Clío. La Historia y sus problemas. Editorial Labor, S.A. Barcelona, 1982.

Kroskoaren forroa:

- jada ez zen tingladillo erakoa; Europa iparraldeko herrialdeetan, aldiz, eusten zioten sistema horri.
- Euskal Herrian, ordea, topera, bata bestearen gainean jarritako oholtzarrak erabiltzen hasi ziren, Mediterraneoko ontziek ohi zuten moduan, oholtzar horiek gerpaz eta zuaker bertikalez sendotuta. Halabeharrez, armazoi irmo baten gainean muntatzen zuten. Bularrak, gilak, gilagainak, korastak, barangak, genolek eta habeek osatzen zuten armazoia, pieza guztiak ondo lotuta elkarren artean buxarda eta giltzen bidez.

Krosko tripaduna zen, popa borobilekoa, eta ardatz-lemma zuen korastan.

Branka puztua zuen, kate-zulo handiekin, ainguren manio-brarako.

Ainguren kableak kate-zulo horietatik bita horizontal batera pasatzen ziren, jaso eta sotoan biltzeko. Bita hori brankako gazteluaren barruan zegoen eta hor hartzen zuten buelta kableek.

Karrakaren kroskoak eusten zion artean Erdi Aroko erlaziora: 1-2-3 zabalera-gila-luzera.

Gazteluak

Brankako gaztelua, triangeluarra, bularraren gainean goratzen zen (koka gogorarazten zuen ezaugarri horrek), baina kokarena baino askoz handiagoa zen eta kroskoaren egituraren parte osatzen zuen. Jada ez zen habe batzuen gainean bermatutako armazoi bat. Erdiko arku zabal batetik sartzen zen gaztelura, goiko bizkarraren gainean.

Tolda ere kroskoaren egiturako zatia zen jada, eta habe nagusiraino iristen zen. Gainean popako estalkia zuen, korastaren gainetik goratuta.

Zumaiako margolanean ez da ikusten bonbardarik kanoi-zuloetatik burua agertzen, ez gaztelu batean eta ez bestean. Alabaina, bizkarraren gainean, bai, falkoitxo edo berso-bateria bat antzematen da.

Santa Ursularen kondaira azaltzen duten Carpaccioren margolan batzuetan XV. mende amaierako karraka ingeles batzuk azaltzen dira eta deskribatutako ontziaren antzekoak dira Ingalaterrakoak ere.

Oharrak

- (1) CLAVERÍA ARZA, Carlos: Aipatutako obra, 303. or.
- (2) CLAVERÍA ARZA, Carlos: Aipatutako obra, 204-205. or.
- (3) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Aipatutako obra, 54. or.
- (4) CHAUNU, Pierre: «LA EXPANSIÓN EUROPEA (SIGLOS XIII AL XV)», 343. or. *in* Nueva Clío. La Historia y sus problemas. Labor, S.A. argitaletxea. Bartzelona, 1982.

KARRAKAK



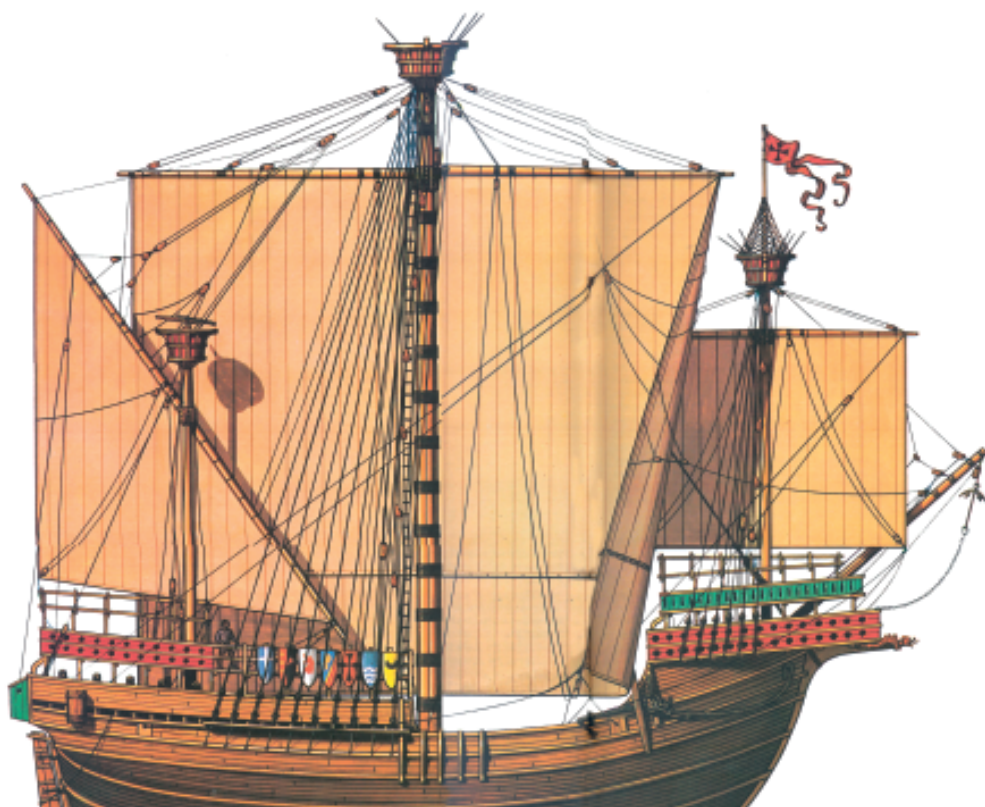
XV. mendeko karraka.
Karlos V.a enperadorearen otoitz-liburu batean jasoa.
El Escorialeko Monasterioko liburutegia.
Liburutegi Nazionalea.

Carraca del siglo XV.
De un libro de oraciones del Emperador Carlos V.
Biblioteca del Monasterio de El Escorial.
Patrimonio Nacional.



Reixacheko Santa Ursulako erretaula. XIV. mendeko bi ontzi biribil ageri dira.
Kataluniako Arte Museoa. Bartzelona.

Retablo de Santa Úrsula de Reixach, mostrando dos naves redondas del siglo XIV.
Museo de Arte de Cataluña. Barcelona.



1470eko karraka / Carraca de 1470.



Plater moriskoa, portugaldarren hiru mastako karrakaren irudia duena

Plato morisco con la imagen de la carraca-tres palos portuguesa.



Hiru mastako karraka portugaldarraren berreraikuntza
Reconstrucción de la carraca portuguesa de tres palos.

ZUMIAIKO KARRAKA ETA KARRAKEN IRUDIKAPENAK



Santa María del Buen Aireko erretaula edo Nabigatzaileen Ama. Alejo Fernandezek egin zuen margolana 1531-36 artean, Kontratazio-Etxeko kaperarako.

Retablo de Santa María del Buen Aire o la Virgen de los Navegantes, que Alejo Fernández pintó, en 1531-36, para la capilla de la Casa de la Contratación.



Nabigatzaileen Amari buruzko margolana. Sevillako Alcazarra. Ondare Nazionala.

Cuadro de Nuestra Señora de los Navegantes. Alcázar de Sevilla. Patrimonio Nacional.

San Pedro elizako itsasontziak. Zumaia.
Naos de la iglesia de San Pedro. Zumaia.





Azkonako Santa Katalina ermitan (Lizarra) margotutako freskoa, XII. mendekoa.
Neurri handiko Atlantikoko karraka bat irudikatzen du.
Irudi egokia da testuan korasta-lemari buruz azaldutakoa ilustratzeko.

Fresco pintado en la ermita de Santa Catalina, de Azkona (Estella), del siglo XII.
Representa una carraca atlántica de gran porte.
Sirve para ilustrar lo que sobre el timón axial o de codaste se explica en el texto.



La nao de Anabitarte.
Nao vasca de comienzos del siglo XVI,
del dintel del caserío «Anabitarte» de Errenteria.

Anabitarteko itsasontzia.
XVI. mende hasierako euskal itsasontzia, Errenteriako
«Anabitarte» baserriaren ateburuan irudikatua.

NAVES DEL SIGLO XVI

POR MIGUEL LABURU

NAVES Y ACTIVIDAD NAVAL

Guerras, comercio, ballenas,
bacalao

E

En este siglo las naves y navegantes de Euskal Herria llegaron a su cénit, para iniciar un larguísimo pero inevitable ocaso, aunque éste tardó en llegar. Más adelante se apuntan unos cuantos factores importantes que influyeron mucho en esa situación.

Pocos años después del comienzo del reinado de Carlos I (V de Alemania), se empezaron a desarrollar guerras que, principalmente en su aspecto naval, se prolongaron de un modo u otro por todos los mares a lo largo del siglo XVI. Como una consecuencia de esa situación, el 25 de enero de 1528 el emperador remitió una carta a la provincia de Gipuzkoa, para ofrecer patente de corso a las naos, zabras y fustas que quisieran armarse, para atacar el comercio con Francia e Inglaterra, ya que estas naciones le habían declarado la guerra.

Por motivos similares, aunque ahora en contra de los turcos y berberiscos que asolaban la navegación en el Mediterráneo, desde Madrid dio una real provisión, estimulando la construcción de *navíos de remos* (galeras, galeotas), ofreciendo 30.000 maravedís por año a todos los que construyeran galeotas de 22 bancos, para alquilarlas a su servicio; aparte de comprometerse a abonarles su armamento y sostenimiento.

Galeras

En el Mediterráneo, las galeras, que en general habían sido suprimidas para la navegación en el Atlántico, apenas eran usadas debido a su alto costo de mantenimiento y nula utilidad en los meses invernales. Las atarazanas de Santander y Castro Urdiales, que se habían dedicado a construir las, fueron abandonadas. Incluso las atarazanas de Sevilla no contaban ya con elementos suficientes para su construcción. Sin embargo, tuvieron que volver a construirse en grandes cantidades. Según refiere Fernández Duro:

«En el Mediterráneo volvieron por esta razón a organizarse escuadras de galeras, renaciendo en nuestro litoral las atarazanas de Barcelona, un tiempo solitarias, y cerradas a veces, lanzando ahora al agua cincuenta cascos a la vez, bajo la dirección de diferentes maestros catalanes, valencianos, vascongados y genoveses, entre los que mención nos queda, por principales, de Martín de Arana...» (1).

XVI. MENDEKO ONTZIAK

MIGUEL LABURU

ITSASONTZIAK ETA ITSAS JARDUERAK

Gerrak, merkataritza, baleak,
bakailaoa

M

Mende honetan Euskal Herriko ontziek eta nabigatzaileek goia jo zuten, eta, ondoren, halabeharrez, gainbehera luzea hasi zen. Denbora asko behar izan zen, hala ere, gainbehera hori iristeko. Gero aipatuko dira egoera horretan eragin nabarmena izan zuten hainbat arrazoi.

Karlos I.aren (Alemaniako V.a) erregetza hasi eta urte gutxira, hainbat gerra ere hasi ziren. Gerra horiek, modu batera edo bestera, itsaso guztietara hedatu ziren XVI. mendean zehar, eta batez ere ontzigintzan izan zuten eragina. Egoera horren ondorioz, 1528ko urtarrilaren 25ean, enperadoreak eskutitz bat igorri zuen Gipuzkoako probintziara, armatu nahi zuten itsasontzi, zabra eta fustei gogoak emandakoa egiteko baimena eskaintzeko, eta horren truke, Frantziako eta Ingalaterrako merkataritzari erasotzeko; izan ere, herrialde horiek gerra adierazi zioten Karlos I.ari.

Antzeko arrazoiak zirela medio, orduko hartan Mediterraneoan errausten ari ziren turkiarren eta berbereen kontra, beste errege-hornikuntza eman zuen Madriletik, *arraun-ontziak* eraikitzea bultzatzeko (galera, galeotak), eta 30.000 marabedi eskaini zituen urtean 22 bankuko galeotak eraikitzen zituztenei, bere zerbitzura alokatzeko; eta, horrez gain, armamentua eta sostengua ere agindu zien.

Galera

Galera ia ez ziren erabiltzen Atlantikoan nabigatzeko, eta Mediterraneoan ere apenas, ontzi horrek mantentzeko gastu handiak zituelako eta neguko hilabeteetan ezin zelako erabili. Santanderko eta Castro Urdialesko ontziolak, ordura arte galera egiten aritutakoak, bertan behera utzi zituzten. Eta Sevillako ontziolak ere ez zuten behar beste elementu ontzi horiek eraikitzeko. Alabaina, berritua ere galera kopuru handiak eraiki behar izan zituzten. Hala dio Fernández Duro:

Comercio

Independientemente los vascos mantenían un activo comercio con Irlanda y Escocia. Pero a causa de la guerra con Francia toda Euskal Herria empezó a carecer de una serie de artículos, especialmente alimentos, hasta que los reyes de Castilla y Francia tuvieron que llegar a unos acuerdos en los años 1543 y 1552, para regular el tráfico de mercaderías entre Lapurdi y Capbreton por un lado, y Gipuzkoa, Bizkaia y las Cuatro Villas cántabras por otro. De esa manera quedó libre el tránsito del trigo, cebada, harina, habas, centeno, vino, ganado, brea, resina, saín, madera, lana, mineral de hierro y lingotes.

Las importaciones se realizaban por los puertos de Donostia, Deba, Bermeo y Castro Urdiales. Pero era un tráfico condicionado en cuanto a las embarcaciones empleadas para el mismo; debían de ser menores de 60 toneladas y tripuladas por un máximo de ocho a diez hombres. Bilbao pidió que se extendiesen esos acuerdos a su propio puerto y a los de Portugaleta y Lekeitio. Una real ordenanza autorizaba en 1554 a los guipuzcoanos exportar a Lapurdi y Capbreton aceite de ballena, sardinas y bacalao, para intercambiarlos exclusivamente por víveres, no para su venta a terceros.

Viajes a Terranova

Pero al mismo tiempo, Gipuzkoa y Bizkaia seguían relacionándose con los puertos de la Liga Hanseática de Lubbeck, Bremen y Hamburgo. Y como, pese a las guerras y piraterías, las actividades balleneras y bacaladeras habían cesado, en el año 1553 los vascos recibieron instrucciones del rey para que hicieran los viajes a Terranova en convoyes, custodiados por naves de armada.

Los marinos vascos contestaron al rey que preferían navegar solos, por su cuenta y riesgo, como así siguieron haciéndolo, sin escolta armada, claro, pero también sin alguaciles ni escribanos reales. Toda embarcación vasca pequeña o grande que se internaba en el océano, llevaba consigo algunas lombardas, falconetes y bersos como piezas de artillería, y ballestas, picas y espadas como armas de mano.

Por otra parte, los balleneros y bacaladeros vasco-peninsulares no necesitaban ir en convoy (ni que los protegiera nadie) para hacer frente a corsarios y piratas. Eran barcos muy fuertes, aunque lentos, con mucha gente a bordo; gente aguerrida además, acostumbrada a jugarse la vida — sobre todo los balleneros — en un mar helado y por demás inhóspito, frente a los cetáceos que cazaban a arponazos a brazo sobre sus endebles chalupas. No se trataba de pacíficos mercaderes ni de chusma recogida por levas en los puertos y por añadidura iban bien armados.

Un par de lombardas en la tolda, saliendo sus bocas por el espejo de popa, y otras dos o cuatro en las bandas de esa misma tolda, defendían cada nao de cualquier persecución o caza de otra embarcación más rápida. De elevadas y gruesas bordas, armadas con varios falconetes, con una proa alterosa muy curva y reforzada interiormente, no eran aquellas naos fáciles de abordar.

Merkataritza

Euskaldunek, erabat burujabe, merkataritza bizia zuten Irlandarekin eta Eskoziarekin. Baina Frantziaren kontrako gerra zela medio, Euskal Herrian hainbat osagaien eskasia sumatzen hasi zen, batez ere elikagaiena. Ondorioz, Gaztelako eta Frantziako erregeek hainbat hitzarmen egin behar izan zituzten 1543 eta 1552. urteetan, salgaien trafikoa erregulatzeko Lapurdi eta Capbretonen artean, alde batetik, eta Gipuzkoa, Bizkaia eta Kantabriako Lau Hiribilduen artean, bestetik. Hala, hainbat elikagai eta salgai aske eraman zitezkeen batetik bestera: garia, garagarra, irina, babak, zekalea, ardoa, ganadua, brea, erretxina, olio, egurra, artilea, burdina-minerala eta lingoteak.

Inportazioak Donostia, Deba, Bermeo eta Castro Urdialesko portueatik barna egiten ziren. Baina trafiko horretarako erabiltzen ziren ontziek hainbat baldintza bete behar zituzten: 60 tonatik beherakoak izan behar zuten eta gehienez ere zortzi eta hamar lagunek osa zezaketen eskifaia. Bilbok eskatu zuen akordio horiek bere portura eta Portugaleta eta Lekeitiokora hedatzeko. Errege-ordenantza batek baimena eman zien 1554an gipuzkoarrei Lapurdira eta Capbretonera balea-olioa, sardinak eta bakailaoa esportatzeko, baina soilik elikagaien truke aldatzeko, eta ez hirugarrenei saltzeko.

Ternuarako bidaiak

Aldi berean, ordea, Gipuzkoa eta Bizkaiak jarraitzen zuten Hansako Ligako portuekin harremanetan; Lubbeck, Bremen eta Hanburgokoarekin, zehazki. Eta, gerrak eta pirateria zela medio, balea eta bakailaoa arrantzatzen jarduerak etenda zedenez, 1553an erregearen agindua jaso zuten euskaldunek, konboietan Ternuara bidaiak egiteko, armadako ontziek zainduta.

Euskal marinelek erantzun zioten erregeari nahiago zutela bakarrik bidaiatu, beren kontura eta ez inoren ardurapean. Eta hala jarraitu zuten egiten, eskolta armaturik gabe, noski, baina baita erregearen aguazil eta eskribaurik gabe ere. Ozeanoan sartzen ziren euskal ontzi txiki eta handi guztiek zeramatzen bonbardak, falkoneteak eta bersoak, artilleriako pieza moduan, eta balaztak, pikak eta ezpatak eskuko arma moduan.

Bestalde, balearen eta bakailoaren arrantzan joaten ziren penintsulako ontzi euskaldunek ez zuten konboian joan beharrik, ez inork babesterik ere, kortsarioei eta piratei aurre egiteko. Oso ontzi indartsuak ziren, geldo samarrak, baina jende asko zuten barruan; jende gogorra eta zaildua, itsaso izoztuetan eta latzetan lepoa jokatzen ohitua —balea-arrantzaleak, batez ere—, txalupa ahuletan zetazeoak arpoiez eta beso hutsez ehizatzen ahaleginean. Ez ziren merkataribaketsuak ez eta portuetan errekrutatutako jendaila ere; eta, noski, ondo armatuta joaten ziren.

Ontzia defendatzeko, bonbarda pare bat zituzten toldan, haien ahoak popako ispilutik ateratzen zirela, eta beste bi edo lau tolda horren beraren alboetan. Arma horien bidez babesten zuten ontzia beste ontzi azkarragoen jazarpen eta erasoetatik. Karelak altuak eta lodiak zituzten, hainbat falconetez armatuak. Branka ere garaia eta oso kurbatua zuten, eta barrutik sendotua. Ez ziren, ez, abordatzeko ontzi errazak.

Demanda de naves

El reinado de Felipe II fue una continua sucesión de guerras con Francia, Países Bajos e Inglaterra; sin contar con la constante pelea frente a los turcos en el Mediterráneo. Esa situación requería una incesante demanda de naves y marinos para guerrear, además de los necesarios para las armadas de protección de los convoyes de la Carrera de Indias, y los destinados a descubrimientos y conquistas por tierras de América y Oceanía, y los imprescindibles para mantener el comercio marítimo, la pesca del bacalao y la industria ballenera.

Ni qué decir tiene que bajo esas condiciones, la actividad de los astilleros y puertos vasco-cántabros era incesante, febril. Situación que se agudizó en el último cuarto del siglo. Pero los ingleses y holandeses, seguidos de cerca por otros Estados europeos, habían comenzado a crear flotas de guerra y naves comerciales cada vez más perfeccionadas, en astilleros reales, con el respaldo económico de sus respectivas haciendas. Mientras tanto, la construcción naval vasca, a cargo de los pobres recursos empresariales del país, habría iniciado ya su declive.

Embargos y requisas de naves

En el año 1581 los puertos vascos peninsulares no podían dar abasto ni con las requisas de barcos de que eran objeto, ni con las levas de marinos para cubrir bajas y formar nuevas tripulaciones.

Para organizar una nueva armada y nutrirla de hombres, con el fin de atacar las Islas Terceras (Azores), sublevadas contra la Corona castellana en apoyo de Francia, embargaron hasta las naos que preparaban su viaje a Terranova.

A los marinos vascos se les ofrecían pagas superiores a las que se daban a los marinos de otras procedencias, pagándoles, además, varias mensualidades por anticipado. Hay que recordar que entre los guipuzcoanos y vizcaínos no había siervos.

La batalla de las Islas Terceras se dio en el año siguiente con una importante intervención vasca capitaneada por Juan Martínez de Recalde, que participó con 20 naos.

El consumo de barcos era fabuloso para las posibilidades del reino. Refiere Fernández Duro:

«Independientemente de las tres flotas de la India Oriental, Nueva España y Tierra Firme, se aderezaba una escuadrilla que fuera a estacionarse en la isla de Santo Domingo y vigilara el mar de las Antillas, plagado de piratas; armada fuerte para cubrir el estrecho de Magallanes y costa del Brasil; otra que socorriera a las guarniciones de las plazas berberiscas, acosadas por los moros; y otra, todavía, que guardara las costas de Galicia y Portugal, sin hacer cuenta de las escuadras de galeras distraídas con las operaciones contra turcos y argelinos. Para tan considerable ostentación hubo que recurrir a la orden general de embargo de cuantas naves de naturales hubiera y fueran llegando a los puertos de la Península, desde Fuenterrabía a Rosas, a los de las islas Baleares y a los de los reinos de Nápoles y Sicilia, tomando por encima a sueldo, en virtud de contratos voluntarios, urcas de Flandes y naos de Ragusa, Venecia y Génova. De las españolas no se libraron las de pesca de Terranova, Irlanda y cabo de Aguer, en Africa, ni siquiera los besugueros de Castro y Laredo, siendo general la leva de marineros. Las industrias y comercio de mar sufrieron entonces uno de los más rudos golpes que con la continuidad había de aniquilarlos, elevando por ello sentidas exposiciones las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa, privadas de brazos; las de Castilla, de naos en qué exportar los frutos, especialmente las lanas, ramo principal de los cambios. Encima se preparó otra flota para atacar la isla de San Miguel de las Azores». (2).

Ontzien eskaria

Filipe II.aren erregetzan hainbat gerra izan zen bata bestea- ren atzetik, Frantziaren, Herbehereen eta Ingalaterraren kontra. Turkiarren kontra Mediterraneoan zituzten borrokak ahaztu gabe. Egoera hori zela eta, ontzi eta marinelen premia etengabea zen, gerrari eusteko, Indietara abiatutako konboiak babesteko, Ameriketara eta Ozeanian aurkikuntza eta konkistetara jarduteko, eta, nahitaez, itsasoko merkataritzari, bakailaoaren arrantzari eta balea-industriari eusteko.

Esan beharrik ez dago egoera horretan Euskal Herriko eta Kantabriako ontziolak eta portuak galtzak bete lan jardun zirela, ezin iritsiz. Premia hori, gainera, areagotu egin zen mendearen azken laurdenean. Ingelesak eta holandarrek, eta haien orpotik Europako beste herrialde batzuk, gerraontzi eta merkataritza-ontzi gero eta hobetuagoak itsasoratzen hasi ziren, errege-ontzioetan egindakoak, herrialde bakoitzeko ogasunaren diru babesarekin. Euskal ontzigintza, aldiz, bertako industria-baliabide eskasen mende, gainbehera hasia zen ordurako.

Ontzien embargoak eta konfiskatzeak

1581. urtean Penintsulako euskal portuak ezin iritsirik zebiltzan, ontzi-kopuru handia konfiskatzen zirelako, eta hutsuneak betetzeko eta ordezeko eskafaiak osatzeko marinelen asko behar zirelako.

Azore uharteei eraso egiteko helburuarekin beste armada bat antolatu zuten, eta armada hura marinelez hornitzeko, Ternuara bidaiari prestatzen ari ziren ontziak enbargatzera ere iritsi ziren. Azoreak Gaztelako Koroaren aurka altxa ziren — Frantziaren alde, alegia — eta horregatik etorri zen eraso hura.

Euskal marinelei soldata handiagoak eskaintzen zizkieten beste jatorri batzuetakoei baino; hainbat hilabete aurreratu-ta ordaintzen zizkieten, gainera. Gogoratu behar da gipuzkoarren eta bizkaitarren artean ez zegoela morroirik.

Azore uharteetako borroka hurrengo urtean izan zen eta euskaldunek parte-hartze nabarmena izan zuten. Juan Martínez Errekaldekoa izan zuten kapitain, 20 itsasontziren buru.

Ontzien kontsumoa ikaragarria zen erresumak zuen ahalmena aintzat hartuta. Hala dio Fernández Durok:

Este afán demencial de querer abarcarlo todo sin contar con verdaderas posibilidades para realizarlo, obligó a Felipe II a dar algún paso atrás, aunque no todo lo necesario. Mariano Ciriquiain Gaiztarro, explica:

«Por eso Felipe II dio una real cédula en 18 de marzo de 1586, ordenando a García de Arce, Capitán general, a la sazón, que no se hiciera cesar el trato y comercio de las pesquerías de Terranova, por el daño que produciría a esta provincia (Guipúzcoa), debiendo excusar la leva de sus gentes de mar, que debía de hacer en Vizcaya —eran por lo visto menos terranuvienses que los guipuzcoanos; esto ya lo sabíamos—, mezclados con otras gentes del interior para mezclarlos con los marinos prácticos».

Abunda en esta resolución otra cédula real del mismo monarca, de 20 de abril de 1587, dirigida también al capitán general García de Arce, ordenándole que en Guipúzcoa los navíos que hubieran de llevar ciento se contratasen con 30 marinos prácticos y los demás bisoños

«pues en pocos días se hacen prácticos por la falta que había de ellos y necesidad de que fueran a Terranova, que era la granjería de esta tierra».

Y, bajo la misma preocupación militar, por real cédula de 23 de marzo de 1587, se ordenaba a la provincia de Guipúzcoa que los navíos que saliesen para Terranova fuesen artillados y bien armados, navegando con precaución por saberse que iban a dirigirse a aquellos mares muchos corsarios ingleses y de La Rochela». (3)

Los armadores vascos protestaban por tanto embargo de naves para la guerra; querían sus naves para el comercio, la industria ballenera y bacaladera y, si se terciaba, también para practicar un poco el corso. Por otro lado comprobaban que los negocios navales les iban resultando cada vez menos remuneradores y más conflictivos. De modo que se fueron desanimando y comenzó a diluirse progresivamente su antiguo entusiasmo para la construcción naval y el negocio de las naves, comenzando a invertir su dinero en otras empresas más beneficiosas y de menos riesgo.

El sistema de embargos de naves

Para organizar las armadas, en tiempos de Carlos V y de Felipe II se siguió el mismo procedimiento creado por los Reyes Católicos: el alquiler y el embargo de embarcaciones.

Los reyes castellanos, en contraposición a otras monarquías europeas, no contaron con una Marina propia, del Estado. Se sirvieron de subvenciones y de privilegios concedidos con anticipación a los propietarios y armadores, a cambio de disponer de las naves cuando lo necesitaran.

Esa necesidad, al principio de ese sistema fue de vez en cuando; con el paso del tiempo, continuamente. Las embarcaciones no sujetas a compromiso previo, se alquilaban. Y si el Monarca precisaba formar una armada para un largo período de tiempo, o de forma permanente, no para una campaña o para una determinada expedición naval, la asentaba (esto es, la contrataba), llegando a establecer un compromiso al respecto con el propietario o el armador de las naves necesarias. La mayor parte de las veces el propietario y el armador eran la misma persona o grupo de personas asociadas.

Benetako ahalmenik izan gabe denetara iristeko grina itsu hori zela eta, Filipe II.ak atzera egin behar izan zuen urratsen bat edo beste, baina ez behar adina. Horrela azaldu izan du Mariano Ciriquiain Gaiztarrok:

Erabaki horri sakontzera dator monarka beraren beste errege-zedula bat, 1587ko apirilaren 20koa, hura ere García de Arce kapitain jeneralari zuzendua. Zedula horrek agintzen zion ehun gizon eraman behar zituzten ontzietan 30 marineler zaildu kontratatze eta gainerakoak hasiberriak,

Euskal armadoreek protesta egiten zuten gerrarako hainbeste ontzi konfiskatzen zizkietela eta. Merkataritarako, balearen eta bakailaoaren industriarako eta, egokiera izanez gero, gogoak emandakoa egiteko nahi zituzten ontziak. Bestalde, jabetzen ziren ontzien negozioak gero eta etekin gutxiago eta arazo gehiago ematen zizkiela. Horren ondorioz, etsia hartzen hasi ziren eta ontzigintzarako eta ontzien negozioarako arestian zuten grina eta gogo pixkanaka galtzen eta,aldi berean, beren dirua egitasmo errentagarriagoetan eta arrisku gutxiagokoetan inbertitzen.

Ontziak enbargatzeko sistema

Karlos V.aren eta Filipe II.aren garaietan, Errege-erregina Katolikoek sortutako prozedura berari jarraitu zioten armadak antolatze: ontziak alokatzea eta enbargatzea.

Gaztelako erregeek, Europako beste monarkia batzuek ez bezala, ez zuten Estatuaren Itsas armadarik izan. Ontzien jabeek eta armadoreek aurrez emandako diru-laguntza eta pribilegioen truke, beharra sortzen zenean izaten zituzten ontziak eskura.

Sistema indarrean jartzerakoan, oso aldian behin sortzen zen beharra; denboraren joanean, ordea, etengabea bihurtzen. Aurretiazko konpromiso horretara lotu gabeko ontziak alokatu egiten ziren. Eta erregeak, kanpaina jakin baterako edo espedizio zehatz baterako beharrean, denboraldi luzerako armada antolatu behar bazuen, edo armada iraunkorra, kontratatu egiten zuen, behar zituen ontzien jabeekin edo armadoreekin horren gaineko konpromisoa hitzartuta. Gehienetan jabea eta armada pertsona bera ziren, edo bazkide-talde bera.

El sistema de embargos y alquileres no dio buenos resultados; no podía darlos por razones obvias. En el fondo no era mas que la puesta en práctica de un punto de vista muy mezquino. Fernández Duro aclara a este respecto:

«La Corona nombraba veedores, contadores y pagadores que celaran e intervinieran el cumplimiento de las condiciones de asiento y con la designación de personas que de vez en vez visitaran o pasaran revista de inspección, como hoy día diríamos, a las escuadras».

A pesar de ello, el orden, la policía y disciplina dejaban mucho que desear en lo que afectaba al interés de los asentistas y armadores singularmente. Las naves no tenían más velamen, jarcia y pertrechos que los estrictamente precisos al uso; embarcaban los víveres tasados, reducían la vasijería del agua, originándose de tan sencillas causas los más de los siniestros y pérdidas de vidas (...). La insubordinación tuvo casi siempre por causa la falta de pagas, llevada a veces a extremo inconcebible, pues era la índole de la gente española, singularmente la de los mareantes, sufrida y respetuosa». (4).

A raíz del desastre de la «Armada Invencible», su jefe, el duque de Medina Sidonia, haciéndose eco de otras opiniones que disientían de ese sistema, entre ellos Oquendo y Recalde, escribió a Felipe II, el día 26 de abril de 1601, que uno de los males que afectaban a la construcción naval, a la falta de naves dispuestas y a sus escasas cualidades guerreras eran los constantes embargos, que privaban de naves al comercio y de marinos a las flotas pesqueras y mercantes, lo que levantaba la inquina de armadores y pescadores. Y sugería que fuese el Estado quien construyese a su costa las naves destinadas a las armadas reales.

Sin embargo, García de Toledo opinaba que no había que preocuparse por la falta de barcos, pues esperando a que estuviese lista para hacerse a la mar la flota que todos los años salía del Cantábrico para Terranova, y acudiendo en secreto y con prontitud a detenerla y embargarla, se tenía hecha con excelente marinería y todo.

Antes ya, Cristóbal de Barros, muy empeñado en la mejora y uniformidad de las construcciones navales, también se había mostrado opuesto a los contratos y embargos, aconsejando al rey que construyera las naves necesarias por su cuenta. Aunque el mismo Cristóbal de Barros empezó a modificar el mismo sistema de contratos y pagos a las naves embargadas, con lo que lesionó seriamente los intereses de los propietarios y armadores. Este superintendente de fábricas y montes de la costa cantábrica disponía de un importante fondo estatal para préstamos a los constructores navales. Tales préstamos, que no devengaban interés alguno, eran a razón de dos a dos y medio ducados por tonelada de arqueo y nave construida. Entre sus condiciones estaba que la nave debía de sobrepasar las 300 toneladas, que la cantidad recibida en préstamo sería reintegrada al Estado si se vendía la nave y, naturalmente, implícito iba el embargo real si fuese necesario.

El capitán de mar Sancho Achiniega, en una larga carta a Felipe II le recomendaba la puntualidad en los pagos, tanto de las embarcaciones embargadas como de las soldadas de sus tripulantes. Pero, sobre todo, le recomendaba mucho cuidado en la elección de sus capitanes generales y almirantes de flotas, que en lugar de recaer en marinos prácticos y capacitados, lo hacían en gentes totalmente ignorantes de las cosas del mar, ya que muchos de ellos no

Embargoen eta alokairuen sistemak ez zuen emaitza onik eman; halabeharrez, begien bistakoak dira arrazoiak. Funtsen, oso ikuspegi zekenetik abiatu eta martxan jarritako sistema baino ez zen. Horren harira, argibide hauek ematen ditu Fernández Durok:

«Itsas Armada Garaitezinaren» porrotaren ondotik, armada-
ren buruak, Medina Sidoniako dukeak, bat egin zuen sistema horrekin ados ez zeuden beste zenbaiten iritziarekin — besteren artean Okendo eta Rekalderen iritziekin — eta Filipe II.ari idatzi zion 1601eko apirilaren 26an, ontzigintzan eragiten zuen gaitzetako bat etengabeko embargoak zirela; gaitz horren eraginez prestatutako ontzirik ez zegoela eta ontziek gerrarako dohain eskasak zituztela esan zion besteak beste. Medina Sidoniako dukeak idatzitakoaren arabera, embargo horiek zirela medio, merkataritzarako ontziak falta ziren eta arrantza- eta merkataritza-ontzietarako marinela, eta horrek armadore eta arrantzaleen herra harrotzen zuen. Idatzi berean, dukeak iradoki zion Estatuak berak eraiki behar zituela errege-armadarako ontziak, kostuak bere gain hartuta.

Alabaina, García de Toledok bestelako iritzia zuen eta esan zuen ez zegoela kezkatu beharrik ontziak falta zirela-eta. Haren irudiko urtero Bizkaiko golkotik Ternua aldera abiatzen zen ontzidia noiz itsasoratuko zen zain egotea, isilean eta azkar-azkar hura geldiaraztea eta enbargatzea aski zen ontziak lortzeko, eskifaia eta marinela bikainekin gainera.

Hori baino lehen, Cristóbal de Barros asko saiatu zen ontziak hobetzen eta ontziei halako batasuna ematen, eta, orobat, kontratuen eta embargoen kontra agertu zen; alde horretatik, beharrezko ontziak bere kabuz eraikitzeko aholkatu zion erregeari. Alabaina, Cristóbal de Barros bera hasi zen enbargatutako ontziei kontratuen eta ordainketen sistema aldatzen eta aldaketa horiekin nabarmen kaltetu zituen jabeen eta armadoreen interesak. Bizkaiko golko lantegi eta mendien superintendente horrek Estatuako funts asko zituen eskueran ontzigileei maileguak emateko. Mailegu horiek ez zuten interesik sorrarazten, eta bi dukat eta bi dukat eta erdi artekoak ziren eraikitako ontzi eta iker-tona bakoitzeko. Maileguen baldintzetako batzuk hauek ziren: ontziak ezin zuen 300 tonatik gorakoa izan, ontzia salduz gero maileguan jasotako dirua Estatuari itzuli behar zitzaion eta, noski, beharra sortuz gero erregeak enbargatu egin zezakeen ontzia.

Sancho Archiniega itsasoko kapitainak Filipe II.ari idatzitako eskutitz luze batean aholkatu zion ordainketak garaiz eta zorrotz egiteko, bai enbargatutako ontzien ordainketak eta bai eskifaiaiko kideen soldatak. Baina, batez ere, ontzidien

solamente no eran marinos sino que algunos ni siquiera habían embarcado jamás.

Selma Huxley (5) refiere que a Joan López de Reçu se le acusó de embarrancar a propósito, contra las rocas, una nao recién construida en el astillero de Santa Catalina, en el río Urumea de Donostia-San Sebastián, con el fin de evitar su embargo para la flota que se preparaba para invadir las Azores.

Años después, en 1611, Thomé Cano en su obra *Arte para fabricar y aparejar naos*, y creador de una nueva fórmula para el arqueado de naves, puso las cosas más claras al escribir, según Gervasio de Artiñano:

«Y mucha parte de reparo y remedio sería alargar el sueldo por tonelada (para compensar la disminución de precio, debido a las nuevas fórmulas de arqueado). El remedio más cierto y sano sería que su Magestad fabricase naos para sus armadas, porque, además de que serían de mayor efecto para alcanzar al enemigo, excusábanse los embargos de las particulares como conocidamente las destruye, y aun a todo el trato y comercio, y los reales derechos se disminuyen (...).

Cuando el Emperador Carlos V mandó tasar las toneladas por el arqueaje antiguo, arqueaba conforme a él 500 toneladas una nao de las que ahora arquean 350. Y yo he llevado a Cartajena de Indias por doce ducados de flete y dos de averías. Y de presente van a cuarenta ducados de flete y doce de averías, y aun con todo eso no ganan las naos lo que ganaban antes. Pues de esa suerte cuando a las naos de guerra de la mar Océano les dan a 16 reales por tonelada cada mes y a 22 a las que llegan a las Indias, no parece que les satisfacen el daño. Y así es cosa cierta, que no pueden dejar de perder los dueños de tales naos, y más quitándoles como les quitan casi el tercio de lo que la nao arquea, tanto en el nuevo arqueaje como en la nueva fábrica mandada hacer ahora, en la cual se ordena que no se arquee sino en la mitad de la manga por puntal, que aunque es muy buena para naos de guerra, es de poco provecho y muy dañosa para los dueños (...).

De tales causas, los efectos que también salen, son que el dueño queda tan escarmentado, amedrentado y apurado, que ni quiere más comprar nao, ni aún oír ni ver cosa de nao» (6).

Se comprende entonces que lo que a primera vista pudiera parecer beneficioso para el Estado y su hacienda —puesto que solamente se pagaba el alquiler de las naves cuando se las necesitaba y, por tanto, a la Corona no le era necesario sostener una Marina nacional con sus astilleros, arsenales, apostaderos, tripulaciones, escalas de mando, etc.—, en realidad no era tanta la ganga, sobre todo por las trabas y la mala gana que oponían los afectados, y por las demoras y el desbarajuste que se acumulaba a la hora de reunir y dirigir una flota de tan variada y diversa procedencia.

El problema del arqueado de las naves

Para una mejor comprensión de este importantísimo problema, hay que pararse un poco para reflexionar acerca de él.

Para calcular la capacidad de carga de las embarcaciones, a lo largo del tiempo se fueron empleando diversos métodos:

- número de ánforas o de cántaras que podían estibarse en sus bodegas;
- empleo de la pipa, tonel o barril, como unidad de arqueado; más tarde fórmulas aproximativas.

kapitain jeneral eta almirante nor aukeratu kontu izateko gomendatu zion; izan ere, Archiniegararen irudiko, kargu horiek marinela prestatu eta eskarmentuko esku utzi ordez, itsasoko kontuetan erabat ezjakinak ziren pertsonen gain uzten ziren, eta horietako asko marinela ez izateaz gain, batzu-batzuk sekula ontziratu gabeak ere baziren.

Selma Huxleyk (5) jakinarazitakoaren arabera, Joan López de Reçuri propio hondoa jotzea leporatu zioten, bere ontzia Azoreetako inbasiorako prestatzen ari ziren ontzidirako enbarga ez zezaten. Donostian, Urumea ibaian hondatu zen López de Reçuren ontzia, Santa Katalinako ontzian eraiki berria.

Urte batzuk geroago, 1611n, Thomé Canok gauzak argiago utzi zituen *Arte para fabricar y aparejar naos* liburuan. Lan hori idazteaz gain ontzien edukiera kalkulatzeko formula bat ere asmatu zuen Canok. Gervasio de Artiñanoren arabera, honela idatzi zuen Canok:

Idatzi horretan garbi geratzen da lehen begiratuan Estatua-arentzat eta haren ogasunarentzat onuragarria zirudiena benetan ez zela hainbesteko mauka. Izan ere, iduri zuen ontziak behar zirenean baino ez zela pagatzen alokairua eta, horrenbestez, Koroak ez zuela Itsas armada nazionala eta armada horri loturiko ontziola, armategi, ontziralaku, eskifaia, aginte-eskala ea abarrak mantentzeko beharrik, baina arestian nabarmendu denez, pagotxa ez zen horrenbestekoa, batez ere kaltetuek agertutako gogo txarragatik eta oztupoengatik, eta horrelako ontzidi bat biltzeko eta zuzentzeko sortzen ziren atzerapen eta nahaspilengatik; izan ere, jatorri askotako ontziak biltzen ziren ontzidi haietan.

Ontzien edukiera arazo

Garai hartan arazo handia zen ontzien edukiera, eta arazoa hobeto ulertzeko beharrezkoa da horri buruz zenbait gogoe-ta egitea.

Ontziek zer edukiera zuten kalkulatzeko, denboraren joanean hainbat metodo erabili ziren:

- ontzietako sotoetan zenbat anfora edo pegar zama zitezkeen;
- upa, upela edo barrika erabiltzea, edukiera kalkulatzeko unitate moduan; geroago, gutxi gorabeherako formulak.

Pero todo ello muy confuso, debido a la falta de uniformidad de la medida patrón elegida. Por ejemplo, 10 toneladas machos de Bizkaia equivalían a 12 toneles de Andalucía, y derivado del tonel se empleó la tonelada, que en los puertos del Cantábrico significaba una cosa y en los puertos del sur otra distinta.

Las subvenciones reales destinadas a la construcción de un tipo de naves, los arrendamientos de éstas para el transporte de mercaderías o para pelear en las armadas, los alquileres que la Corona tenía que pagar por las embargadas, las pólizas de los seguros, etc., se realizaban en función de su arqueado en toneles o toneladas. Ni qué decir tiene que la picaresca jugaría bazas importantes en estos asuntos, en beneficio de dueños, armadores y asentadores reales.

Se comenzó por calcular la capacidad de las bodegas de los barcos mediante un aro de tonel, uno de los aros de avellano o mimbre que ceñían y unían las duelas de los barriles (con toda seguridad se empleaba su representación en forma de aro metálico. A ese aro de tonel se le llamaba también arco). De ahí que a esa operación se le llamara arqueado y arquear.

Fórmulas de arqueado

Tal sistema de arqueado de barcos fue sustituido en 1580 por una fórmula empírica ideada por Cristóbal de Barros. En esa fecha, por lo menos, es conocida por vez primera el empleo de una fórmula para arquear barcos. La fórmula era muy sencilla:

$\text{Eslora} \times \text{Manga} \times \text{Puntal} \times 0,95 / 8$

Las dimensiones de la nave se daban en codos, que tampoco eran uniformes en el país, aunque no se llevaban mucha diferencia entre ellos.

La operación daba por resultado «toneladas de mercader» de a 8 codos cúbicos cada una.

Para hallar las «toneladas de armada», esto es, el arqueado para los alquileres de las naves embargadas, había que multiplicar las toneladas de mercader por 1,20.

Que nadie pregunte por qué había que hacerlo así. Lo dispuso Cristóbal de Barros, los demás de buen o mal grado lo aceptaron, y punto.

Fórmula de Cano

Ya en el siglo XVII, Thomé Cano en el año 1611 propuso otra fórmula de arqueado tan empírica e inexacta como la anterior, aunque más aproximada a la realidad, o lo que es lo mismo, más perjudicial para propietarios de barcos y armadores, pero más beneficiosa para la Corona. También era muy sencilla:

$\text{Eslora} \times \text{Manga} \times \text{Puntal} / 20$

Daba como resultado «toneladas de mercader», toneladas de a veinte quintales cada una. Para hallar las «toneladas de armada», era necesario añadirle un 20% al resultado.

Fórmula de Felipe IV

Pronto llegó la Ley 25 de Felipe IV (1613-1614), con lo que de nuevo varió la fórmula de arqueado, haciéndola más exacta. Era así:

Baina metodo horiek nahasi samarrak ziren, batasuna falta baitzen hautatutako patroi-neurrian. Esaterako, Bizkaiko 10 upel ar Andaluziako 12 upelen pare ziren. Hala, gaztelera-zko «tonel» hitzetik eratorrita, «tonelada» erabiltzen hasi ziren. Tona horrek, ordea, Bizkaiko golkoko portuetan esanahi bat zuen eta hegoaldekoetan beste bat.

Ontzi-mota bat eraikitzeke emandako errege-laguntzak, merkatarizarako edo armadan borrokatzeke ontzi horien alokairua, enbargatzeagatik Koroak ordaindu behar zituen alokairuak, seguruen polizak, etab., iker-tonen edo tonen arabera izaten ziren. Esan gabe doa, amarru ugari egiten zela kontu horietan, ontzien jabe, armadore eta errege-handizkarien mesedetan.

Edukiera zehazteko, hasteko eta behin, sotoen edukiera kalkulatu zuten upel baten uztaiarekin; upelen oholak lotzen eta estutzen zituen hurritz-uztaietako batekin, hain zuzen. Seguru asko uztai horren pareko metalezko bat erabiltzen zen neurria zehazteko. Upelaren uztai horri arku ere esaten zitzaion. Horregatik, gaztelera-z, «arqueado» esaten zitzaion edukierari.

Edukiera zehazteko formulak

Ontzien edukiera zehazteko sistema hori 1580an ordezkatu zuten, Cristobal de Barrosek asmatutako formula enpirikoa baten bidez. Ontziak edukiera kalkulatzeko formula bat erabili izanaren lehen berriak, behintzat, data horretakoak dira. Formula oso erraza zen:

$\text{Luzera} \times \text{Zabalera} \times \text{Altuera} \times 0,95 / 8$

Ontziaren neurriak besotan ematen ziren, eta besoak ere ez ziren berdinak herrialde osoan, nahiz eta alde gutxi egon toki batetik bestera.

Eragiketaren emaitza «merkataritonen» adierazten zen, 8 beso kubikoa bakoitza.

«Armada-tonak» aurkitzeko —hau da, enbargatutako ontziek, alokatze aldera, zer edukiera zuten jakiteko— merkataritona 1,20rekin biderkatu behar ziren.

Ez dezala inork galdetu zergatik egin behar zen horrela. Cristobal de Barrosek horrela erabaki zuen eta, besteek, gogo txarrez edo onez, onartu egin zuten. Kito.

Canoren formula

Jada XVII. mendean, 1611. urtean zehazki, Thome Canok beste formula bat proposatu zuen, aurrekoa bezain enpirikoa eta zehaztasunik gabea, baina benetako edukieratik hurbilagokoa; edo, beste modu batera esanda, kaltegarriagoa ontzien jabe eta armadoreentzat, eta mesedegarriagoa Koroarentzat. Formula hori ere oso erraza zen:

$\text{Luzera} \times \text{Zabalera} \times \text{Altuera} / 20$

Emaitza «merkataritonen» adierazten zen; 20 kintal zituen bakoitzak. «Armada-tonak» aurkitzeko, beharrezkoa zen %20 gehitzea emaitzari.

Filipe IV.aren formula

Laster iritsi zen Filipe IV.aren (1613-1614) 25 Legea, eta horrekin berriro ere aldatu egin zen edukieraren formula, eta zehatzagoa bihurtu zen. Honela zen:

(3/4 Manga + 1/2 Plan) X (1/2 Puntal) XX (1/2 Eslora + 1/2 Quilla) / 8

Daba por resultado toneladas de a ocho codos cúbicos.

Comparación de fórmulas

Para poder comprender las diferencias entre esas fórmulas y lo que ello suponía de quebranto para los dueños de embarcaciones y sus armadores, puede tomarse una nao vasca de finales del siglo XVI (de unas 450 toneladas actuales), con sus siguientes principales dimensiones:

- eslora, 50 codos;
- quilla, 30 codos;
- manga, 16,75 codos;
- puntal, 15 codos;
- plan, 6 codos. (7)

Con la fórmula del aro de barril, ni se sabe qué capacidad de carga darían a sus bodegas.

Con la de Cristóbal de Barros, daría

- 1.491 toneladas de mercader y
- 1.790 toneladas de armada.

Con la de Thomé Cano, daría

- 628 toneladas de mercader y
- 753 toneladas de armada.

Con la de Felipe IV, daría escuetamente 583 toneladas.

Se comprende entonces que los navieros vascos se tiraran de los pelos ante cada aparición de una nueva fórmula de arque.

Fórmula de Baker

A modo de comprobación, apliquemos al problema una fórmula de arque inglesa, la de Mathew Baker, constructor naval. Esa fórmula procede de un documento británico del año 1592. Y convirtiendo la unidad de medida inglesa, el pie, de una manera aproximativa en codos, siendo:

$$\text{Quilla} \times \text{Manga} \times \text{Puntal} / 94$$

daría 586 toneladas de a ocho codos cúbicos. Como puede apreciarse, es un resultado semejante al de la fórmula de Felipe IV.

(3/4 Zabalera + 1/2 Zorua) X (1/2 Altuera) XX (1/2 Luzera + 1/2 Gila) / 8

Formularen emaitza zortzi beso kubikoko tonak ziren.

Formulen alderaketa

Formula horien arteko aldeak ulertzeko eta formula horiek ontzien jabeei eta armadoreei zer buruhauste sortzen zien konturatzeko, XVI. mendearen amaierako euskal ontzi bat har liteke adibidetzat. Gaur egungo 450 tona izango zituen ontziak, eta neurri nagusi hauek:

- luzera, 50 beso;
- gila, 30 beso;
- zabalera, 16,75 beso;
- altuera, 15 beso;
- zorua, 6 beso. (7)

Barrika-uztaiaren formularekin, ezin da jakin zamatzeko zer edukiera emango zieten ontziaren sotoei.

Cristobal de Barrosen formularekin, emaitza hau litzateke:

- 1.491 merkatari-tona eta
- 1.790 armada-tona.

Thome Canorenarekin, hauxe:

- 628 merkatari-tona eta
- 753 armada-tona.

Filipe IV.aren formularekin, zehatz-mehatz 583 tona litzateke emaitza.

Hortaz, ulertzekoa da euskal ontzien jabeak itsaso irakin-dua bezala jartzea edukiera zehazteko formula berri bat agertzen zen bakoitzean.

Bakerren formula

Alderatzeko, aurreko ariketari gehitu diezaiozun Ingalaterran edukiera kalkulatzeko erabili izan zuten formula bat, Mathew Baker ontzigilearena. Formula hori 1592ko dokumentu britainiar batetik aterea da. Ingelesen neurri-unitatea, oina, gutxi gorabehera besoetara itzulita, honela litzateke formula:

$$\text{Gila} \times \text{Zabalera} \times \text{Altuera} / 94$$

Emaitza zortzi beso kubikoko 586 tona litzateke. Bistan da, beraz, Filipe IV.aren formulak emandako ia emaitza bera dela.



Plentzia-Gorlizeko itsasontzia.

XVI. mende amaierako euskal ontzi bat irudikatzen du. Brankan eta popan agertzen diren irudiak zailak dira interpretatzeko. Popan, antza, erlijio-figura bat eta eliza bat edo antzeko eraikin bat irudikatu zituzten. Brankan, itxura guztien arabera, giza irudi batzuk zizelkatu zituzten eraikin txiki bateko teilatuan zutik.



La nao de Plentzia-Gorliz.

Representa una nao vasca de finales del siglo XVI. Las figuras que aparecen a proa y popa son de problemática interpretación. En popa, parece que se ha representado una figura religiosa y una iglesia u otro edificio similar.

En proa, parece adivinarse un grupo de figuras humanas de pie en el tejado de un pequeño edificio.

LAS NAOS VASCAS

Las fuentes

¿Cómo eran y cómo se construían en Euskal Herria esas naves que durante el siglo XVI llegaban a los bancos de bacalao en Terranova, las que llegaban a lo que siglos después se llamó el estrecho de Belle Isle para capturar ballenas, las que nutrían las flotas de los descubrimientos geográficos y las armadas de combate de los reyes castellanos, las que eran la columna vertebral de los convoyes a las Indias Occidentales, las que surcaban el mar por su cuenta en singladuras comerciales y, también, a veces, practicaban la piratería?

Hoy día ya se dispone de muchos datos sobre este asunto, que proceden de las tres fuentes clásicas: iconografía, documentación escrita y arqueología.

Iconografía

Dentro de la iconografía, aparte de la información que se puede obtener de cuadros y grabados de la época, se cuenta con los datos que proporcionan algunos relieves en piedra de dinteles de casas del siglo XVI, como los de Anabitarte y Beko Karrika de Rentería, los de Urasandi e Illunbe en Mutriku, y el más extraordinario de todos, el de Aganduru Kalea de Orio.

Documentos escritos

En lo que se refiere a documentación escrita, se cuenta con los contratos de construcción de los astilleros guipuzcoanos de aquellos lejanos tiempos, que se hallan en el Archivo de Protocolos de Gipuzkoa, en la vieja Universidad de Oñati, donde la investigadora anglo-canadiense Selma Huxley los dio a conocer en el año 1973, y ha realizado importantísimos descubrimientos sobre este tema; posteriormente han sido estudiados y publicados por su hijo Michael Barkham.

Antes de ser puestos al alcance de los investigadores, los legajos de esos documentos habían estado escondidos primero, y olvidados después, en una recóndita *ganbara* de la Universidad, donde permanecieron durante muchas décadas, tal vez más de un siglo. Gracias a esa circunstancia se libraron de la requisita de documentos que efectuó José Vargas Ponce, oficial de Marina y director de la Academia de Historia (1804-1814), en el País Vasco, con destino a la creación de una Biblioteca de Ciencia Naval, en Madrid.

Arqueología

En cuanto a restos arqueológicos, gracias a las precisiones facilitadas por Selma Huxley, han sido localizados los restos de varias naves balleneras en aguas de Labrador. Una de ellas, posiblemente la «San Juan», de unas 350 toneladas, construida en Pasai Donibane, hundida en el año 1565 a 10 m de profundidad en el lugar hoy denominado Red Bay, ha sido excavada por los arqueólogos submarinos canadienses, dirigidos por Robert Grenier. De ese modo se conocen infinidad de datos técnicos sobre su construcción.

EUSKAL ITSASONTZIAK

Iturriak

Nolakoak ziren eta nola eraikitzen ziren Euskal Herrian XVI. mendean zehar Ternuako bakailao-bankuetara iristen ziren ontzi haiek, nolakoak gerora Belle Isle izendatu zen itsasartera baleak harrapatzera iristen ziren ontziak, aurkikuntza geografikoak egin zituzten ontzidietakoak eta Gaztelako erregeen borrokarako armadak osatzen zituztenak, Mendebaldeko Indietara joan ohi ziren konboietako bizkarrezurra erazten zuten ontziak, merkataritza-ibilbideetan beren kontura itsasoak zeharkatzen zituztenak eta, inoiz, piraterian jarduten zutenak, nolakoak ziren ontzi haiek guztiak?

Gaur egun datu asko dago gai horri buruz. Ohiko hiru iturrietatik datoz datu horiek: ikonografiatik, idatzizko dokumentaziotik eta arkeologiatik.

Ikonografia

Ikonografiaren barruan, garaiko margolanetatik eta grabatuetatik lor daitekeen informazioaz gain, XVI. mendeko etxe batzuetako ateburuetan harrian egindako erliebeak ere hor dira; esaterako, Errenteriako Anabitarte eta Beko Karrikakoak, Mutrikuko Urasandi eta Illunbekoak, eta guztietan bikainena, Orioko Aganduru kalekoa.

Idatzizko dokumentuak

Idatzizko dokumentazioaren aldetik, aspaldiko garai haie-tako Gipuzkoako ontzioletako eraikuntza-kontratoak jasota daude, Gipuzkoako Protokolo Notarialen Artxibategian, Oñatiko Unibertsitate zaharrean. Han eman zituen ezagutzera Selma Huxley ikertzaile anglo-kanadarrak 1973. urtean. Huxley berak oso aurkikuntza garrantzitsuak egin ditu gai horri buruz eta, gerora, Michael Barkham semeak ikertu eta argitaratu ditu aurkikuntza horien emaitzak.

Ikertzaileen eskueran jarri aurretik, dokumentu horien paper-sortak ezkutatuta egon ziren lehenbizi, eta ahaztuta gero, Unibertsitateko ganbara galduren batean. Han egon ziren hamarkadak eta hamarkadak; mende oso bat baino gehiago, beharbada. Eta horri eskerrak, José Vargas Ponce Historia Akademiako zuzendariak eta Itsas armadako ofizialak (1804-1814) Euskal Herrian egindako dokumentazio-errekisatetik libratu egin ziren. Madrilen, Ontzigintza Zientziari buruzko Liburutegi bat sortzea zen Vargas Poncearen helburua eta harako ziren errekisatutako dokumentu guztiak.

Arkeologia

Arkeologia-aztarnen aldetik, Selma Huxleyk emandako xehetasunei esker, hainbat baleontziren aztarnak aurkitu dira Labradorko uretan. Ontzi horietako bat, seguru asko «San Juan» zeritzona, 350 bat tonakoa, Pasai Donibanen eraikia eta 1565. urtean gaur egun Red Bay esaten dioten tokian 10 metroko sakoneran hondoratua, induskatu egin zuten urpeko arkeologo kanadarrek, Robert Grenier buru zutela. Aztarna eta indusketa-lan horiei esker ontzien eraikuntzari buruzko datu tekniko asko jakin dira.

Arquitectura naval y funciones

Durante el siglo XVI los astilleros vascos, como en los siglos anteriores, seguían estando dirigidos por maestros de ribera muy prácticos y poco o nada teóricos (algunos, incluso no sabían leer ni escribir) que seguían empleando los modos constructivos de siempre, con pocas anotaciones escritas, menos dibujos y ningún cálculo científico. Para finales de la centuria anterior los constructores vascos habían decantado toda su experiencia y buen hacer en un relativamente pequeño tipo de nave, cómoda de fabricar, económica en relación a la carga que podía transportar y económica, también, en cuanto a los hombres necesarios para su manejo, fuerte y segura como ninguna otra frente a temporales y situaciones adversas, con posibilidades de pasarse meses en el mar sin ver tierra.

Que esto era así queda confirmado por el marino Juan de Escalante de Mendoza, cuando en el año 1575, escribía:

«Pero, sin embargo de las dichas opiniones, está verificado que las mejores naos que antiguamente se solían hacer en lo más general, era en la canal de Bilbao, que es en la provincia de Vizcaya, aunque creo que esto está ya algo estragado porque como allí lo han tomado por oficio y granjería y las hacen, no para navegar ellos en ellas, sino con intento de tornarlas luego a vender para esa navegación de los mares occidentales (se refería Escalante a las naves vendidas en Sevilla, para los convoyes de la Carrera de Indias), suelen hacerlas a veces flacas y febles, sin respetar en ello lo que deben; pero, con todo esto, no se puede negar que los mejores maestros y aderezos de madera, clavazón, breas y cáñamo que hay para esta fábrica de navíos ordinarios, es en Vizcaya y sus comarcas, y, en lo más general, allí le dan la mejor traza, cuenta y medida que pueden tener para, mejor y con menos riesgo y peligro, poder navegar, aunque las naos y galeones que en Lisboa se labran para sus navegaciones y armadas, son en todo más fuertes que otras ningunas, como para sus efectos se requieren». (8)

A lo largo del siglo la nao vasca fue ganando en tamaño y mejorando su aparejo impulsor, sobre todo una vez encauzadas las expediciones balleneras a la península de Labrador. Sin embargo, sus características constructivas se mantuvieron apenas sin variación por poco durante cien años. La nao vasca había llegado al límite de perfección en relación con los servicios que se le exigían. Era una nave que en el mercado de fletes estuvo muy acreditada. Una gran parte de los convoyes a América se componía de naos vascas. Pero ya se ha dicho antes que poco a poco fue quedándose desfasada si se la compara a otras naves de diseño más moderno, como los galeones.

Nave de carga

La nao vasca se distinguía perfectamente del resto de otras naves de la misma clase y época construidas en otros lugares.

A igualdad de manga, su quilla era bastante más corta, lo mismo que su eslora, pero en cambio su puntal era mayor. De ese modo resultaba un casco:

- más corto, panzudo y alto,
- con un gran lanzamiento de proa y
- con una longitud de quilla desfavorable para la navegación rápida.

Precisaba de mucho lastre o ir muy cargada, para hundirse lo suficiente en el agua y poder navegar sin dar tumbos.

Ontzi-arkitektura eta funtzioak

XVI. mendean, aurrekoetan bezala, ibaiertzeko maisuek zuzentzen zituzten ontziolak. Eskarmentu eta eskola handiko maisuak ziren haiek, baina ez batere teorikoak. Batzuek irakurtzen eta idazten ere ez zekiten. Maisu haiek betiko moldeak erabiltzen zituzten ontziak eraikitzeko, idatzizko ohar gutxirekin, marrazki are gutxiagorekin eta kalkululu zientifikorik batere gabe. Aurreko mendearen amaierarako, euskal ontzigileek ontzi-mota txiki samar bat egiteko baliatu zuten beren eskarmentu eta eskola guztia. Ontzi hura eroso zen eraikitzeko; merkea, neurri ez handiegian zama dezente garraia zezakeelako; eta merkea, baita ere, ez zelako gizon asko behar hura maneiatzeko; beste ontziak baino gogorragoa eta seguruagoa zen denborale eta itsaso gaiztoetan, eta hilabeteak eman zitzakeen itsasoan, lehorrik ikusi gabe.

Horrela egiaztatzen dute Juan de Escalante de Mendoza marinelaren 1575. urteko lerro hauek:

Mendeak aurrera egin ahala, euskal ontzia handitzen joan zen eta aparailu eragilea hobetzen, batez ere Labrador penintsulara joan ziren balea-espeditzioak bideratu zirenean. Alabaina, ontzi horiek eraikitzeko ezaugarriak eta moldeak ia ez ziren aldatu ehun urtetan. Euskal ontziak perfektzioaren muga joa zuen ordurako, ontziak bete beharreko zerbitzuak aintzat hartuta. Pleiten merkatuan ospe eta itzal handiko ontzia izan zen hura. Amerikako konboietako ontzi asko Euskal Herrian egindakoak ziren. Baina arestian esan dugunez, pixkanaka atzera geratzen hasi zen ontzi hori, diseinu modernoagoko beste ontzi batzuekin alderatuta; galeoiekin, adibidez.

Zama-ontzia

Euskal ontziak erraz bereizten ziren beste toki batzuetan eraikitako mota eta garai bereko beste ontzi batzuetatik.

Zabalera berdintsua zuten, baina gila dezente motzagoa, baita luzera ere. Aldiz, altuera handiagoa zuten. Horrenbestez, kroskoa horrelakoa geratzen zen:

- motzagoa, tripa handiagokoa eta altuagoa,
- branka oso kanpora aterata eta
- gila motz samarrekoa azkar nabigatzeko.

Lasta handia behar zuen edo oso zamatuta joan behar zuen, uretan behar beste hondoratzeko eta balantzarik egin gabe nabigatu ahal izateko.

Nave de guerra

Como nave de carga, resultaba ideal; como nave de guerra, no tanto, porque pecaba de lenta. En aquellos tiempos una nave carguera quedaba convertida en nave de guerra, por el simple procedimiento de reforzar su superestructura, abrirle portas en los costados para la artillería, y cambiar la que habitualmente llevaba la nao por otra más pesada. A tales naves de guerra, que pomposamente se ha dado en llamar galeones, les resultaba difícil aguantar las andanadas de su propia artillería sin vomitar las estopas de su calafateado.

Reconocimiento de calidad

De todos modos, las naos vascas estaban muy sólidamente construidas; sobre todo lo necesitaban las que iban a pasar varios meses cazando ballenas entre témpanos de hielo. En que eran las naves que menos catástrofes producían, por la calidad de su construcción, estaban de acuerdo todos los autores de su época y de otros tiempos cercanos a ellos. Se comprende, pues, que fueran muy apreciadas y que en los astilleros no hicieran nada por mejorar su modelo.

Dimensiones y proporciones

Cuando el maestro de astillero vasco comenzaba la construcción de una nueva nao, tenía muy clara en su mente la idea de lo que quería hacer. Pero en el resultado final solamente se mantenía firme lo que entonces se consideraba fundamental: la relación de manga-quilla-eslora-puntal. Todo lo demás podía sufrir variaciones según las necesidades, las conveniencias y la disponibilidad de madera.

Pero la relación fundamental, ligeramente distinta para barcos pequeños y para barcos grandes, apenas variaba, porque todos los constructores la tenían como grabada a fuego en sus cerebros. No en vano esa relación fundamental llevaba usándose muchas décadas en la construcción de naos con los mejores resultados, según Michael Barkham, para naos grandes era la siguiente (9):

manga: 1
quilla: 1,8 a 1,9
eslora: 3 a 3,1
puntal: 0,66 a 0,68

(La eslora admitía variaciones, ya que no se le daba demasiada importancia).

Si comparamos esa relación con la que preconizaba Thomé Cano en el año 1611, se puede observar la diferencia, porque era la siguiente:

manga: 1
quilla: 3
eslora: 4,1
puntal: 0,58

Por regla general, en los astilleros vascos, una vez asentada la quilla en la grada, en seis meses (muchas veces en menos tiempo) quedaba terminada la nao, equipada y aparejada por completo, incluida la artillería.

Pero también, en la mayoría de las veces, la nao acabada de construir no respondía a la idea inicial del maestro cons-

Gerraontzia

Zama-ontzi moduan paregabea zen; gerraontzi moduan, ez hainbeste. Motelegia zen. Garai haietan, zama-ontzi bat gerraontzi bihurtzen zen zuredi-gaina indartu, artilleria ateratzeko alboetan kanoi-zuloak zabaldu eta normalean ontziak zeraman artilleriaren ordeaz beste astunago bat jartze hutsarekin. Halako gerraontzietan galeoi izen hotsandikoa eman zieten, baina berez, ontzi haiei zaila gertatzen zitzaien ontziaren beraren artilleriak sortutako kanoi-desarrari eustea istinkaduraren mistiluak zartarazi gabe.

Kalitate-azterketa

Nolanahi ere, euskal ontziak oso sendo eraikita zeuden; behar ere bai, batez ere izotz artean hilabete asko baleak ehizatzen igaro behar zituzten ontziak. Eraikuntzaren kalitateari esker, hondamendi gutxien zuten ontziak ziren; horretan bat zetozen garaiko egile guztiak eta hurbileko beste garai batzuetakoak. Ulertzekoa da, beraz, oso ontzi estimatuak izatea eta ontzietan ezer gutxi egitea modelo horiek hobetzeko.

Neurriak eta proportzioak

Ontzi berri bat eraikitzen hasten zenean, euskal ontziolako maisuak oso garbi zeukan buruan zer egin nahi zuen. Baina azken emaitzan gauza bakarrak irauten zuen berdin: zabalera-gila-luzera-altuera erlazioak. Garai hartan funtsezkotzat jotzen zen neurri horien arteko proportzioa gordetzea. Gainerakoa alda zitekeen, beharren, komenentzien eta egurra-aren eskuragarritasunaren arabera.

Baina funtsezko erlazioa, zertxobait desberdina ontzi txiki-entzietan eta ontzi handientzietan, apenas aldatzen zen, ontzi-gile guztiek gori-gorian grabatuta zuten beren buruan. Ez alferrik, erlazio funtsezko hori hamarkada asko eta askotan erabili zen ontziak eraikitzeko eta emaitzak bikainak izan ziren. Michael Barkhamen arabera, erlazioa hauxe zen ontzi handietarako (9):

zabalera: 1
gila: 1,8 eta 1,9 artean
luzera: 3 eta 3,1 artean
altuera: 0,66 eta 0,68 artean

(Luzera alda zitekeen; izan ere, ez zitzaion horrenbesteko garrantziarik ematen luzerari).

Erlazio hori alderatzen badugu Thomé Canok 1611. urtean aldarrikatzen zuenarekin, aldeak begien bistakoak dira:

zabalera: 1
gila: 3
luzera: 4,1
altuera: 0,58

Oro har, euskal ontzietan, behin gila har mailan asentatuta, sei hilabetetan (askotan baita gutxiagoan ere) bukatuta geratzen zen ontzia, erabat hornituta eta aparailua muntatuta, baita artilleria ere.

Baina, era berean, gehien-gehienetan ontzi eraiki berria eta maisu ontzigileak hasieran zuen ideia ez ziren bat etortzen,

tractor, excepto en sus relaciones fundamentales de manga-quilla-puntal, ya que lo demás dependía de las disponibilidades de madera; o sea, de las dimensiones y formas de los troncos y ramas de los árboles, de donde debían obtenerse los distintos maderos de cuenta y las tablas.

Requerimientos espurios y cánones clásicos

Luego, aparte, el dueño de la nao, el armador o su maestre (capitán), modificaban, ponían o quitaban cosas a su conveniencia y mejor entendimiento. Muchas veces la superestructura: tolda, castillo de proa, escaleras, barandales, etc., se hacían según el criterio del maestre de astillero. Pero otras veces privaban otros requerimientos, no tan honestos.

Y de esos requerimientos espurios sabía mucho un extraordinario técnico cántabro de la época, Escalante de Mendoza, y lo tenía presente, cuando escribió:

«Y es así, que algunas se ponen en el astillero para pequeñas, y después salen grandes, y otras para grandes y salen pequeñas, aunque esto último pocas veces suele acontecer, y, así, las hacen a troche y moche, sin la verdadera cuenta y razón que conviene y se debe tener; cuya causa es, que como las hacen para vender, y no para ellos navegar, conciertan los carpinteros a destajo y, así, no procuran hacer, sino cosa en que los unos y los otros interesen más dinero, y algunos fabrican las naos que hacen falsas, en que después por desventura se ahogan muchas gentes y se pierde mucha hacienda; y al que esto ha hecho o hiciere no le arriendo la ganancia, pues que ha de dar a Dios muy estrecha cuenta del engaño que hay, y de los daños que de ello se siguen».

En un contrato de construcción del año 1577 (publicado por M. Barkham), suscrito entre Juan de la Salde y el maestre de astillero oriotarra Antón de Yerobi, entre otras muchas directrices, se especifica:

«Yten, y que la dicha nao aya de tener todos los baos necesarios con sus gurbatones y llaves en toda perfección a contento de dicho Joan de la Salde y lo mismo sus canales de popa a proa y su batallera con sus barrotos y la camara del capitán con su recamara abaxo y una camarilla para el despensero de la dicha nao para despensa de ella en la parte que mas comodamente se pudiera hacer (...) Yten, por quanto la dicha nao a de ser y serbir para la begacion (navegación) de la carrera de indias y el dicho maestre Joan de Calatras vecino de Rentería save la forma e manera como an de ser ansi dentro como fuera para la dicha carrera e como pesque poca agoa la dicha nao que atento lo susodicho se aga la dicha nao por la traca, forma e manera que el dicho Calatras le pareciere e para ello aya de venir a la villa de Orio y estar alli el tiempo que fuese menester y que el dicho maestre a su costa le haya de dar de comer y beber y cama y posada y su jornal onesto como a otro oficial carpintero (...)». (10).

Otro documento del mismo Archivo de Oñati, fechado en el de año 1593 y también publicado por Barkham, señala las condiciones impuestas para la construcción de una nao. Se puede ver que al maestre de astillero le quedaba poco margen de maniobra ya, si trataba de construir una embarcación según los cánones vascos clásicos. Una parte de las condiciones son las siguientes:

«Primeramente, a de tener 26 codos de quilla, huso de los astilleros de San Sebastian y Pasayje. Yten, a de tener 14 codos poco mas o menos de manga. Yten, a de tener de puntal 10 codos y encima de los 10 codos la camara de popa y la batallera de proa, y su mi boluntad fuese azer asta el mastel mayor su alcaca me aya de cumplir por mismo precio. Yten, que me aya de cumplir y cumpla si mi boluntad fuese debayxo de los 10 codos, en los 7 codos, azer un medio tillado por mismo precio. Yten, si mi

aurrez aipatutako zabalera-gila-altuera erlazio funtsezkoa izan ezik; izan ere, gainerakoa egurraren araberakoa izaten zen; hau da, zuhaitzetako enborren eta adarren neurri eta formen araberakoa, zur horretatik atera behar baitziren era guztietako oholak zoladurarako.

Gezurrezko eskakizunak eta arau klasikoak

Gero, aparte, ontziaren jabeak, armadoreak edo haren maisuak (kapitainak), beren beharren eta nahien arabera aldatzen, kentzen eta jartzen zituzten gauzak. Askotan, zure-di-gaina (tolda, popako gaztelua, eskailerak, barandak, etab.) ontziolako maisuaren irizpideei jarraituz egiten zen. Beste batzutan, ordea, beste eskakizun batzuk, ez hain zintzoak, nagusitzen ziren.

Eta gezurrezko eskakizun horiei buruz asko zekien garaiko tekniko kantabriar bikain batek, Escalante de Mendozak. Halaxe erakusten du honako hau idatzi zuenean:

1577. urtean Juan de la Saldek eta Ierobitar Anton ontziolamaisu oriotarrak sinatutako eraikuntza-kontratu batean (M. Barkhamek argitaratua), beste jarraibide batzuen artean, honako hau zehazten da:

Oñatiko Artxibategi bereko beste dokumentu batean ontzi bat eraikitzeke ezarri ziren baldintzak adierazten dir. 1593koa da dokumentua eta hori ere Barkhamek eman zuen argitara. Antzematen da ontziola-maisuari tarte estua geratzen zitzaiola maniobratzeko, baldin eta euskal arau klasikoei jarraituz eraiki nahi bazuen ontzia. Baldintzetako batzuk hauek ziren:

boluntad fuese de anadir un codo de quilla y medio de manga me aya de cumplir y cumpla a mi contento por el mismo precio. Yten, que me aya de cumplir 2500 codos de tabla de a ocho en codo, todo para el costado y lo demas aya de ser de nueve, y si mi voluntad fuese para los coarteles y cosas necesarias me aya de cumplir de tabla mas delgada a mi contento (...). (11)

El calado

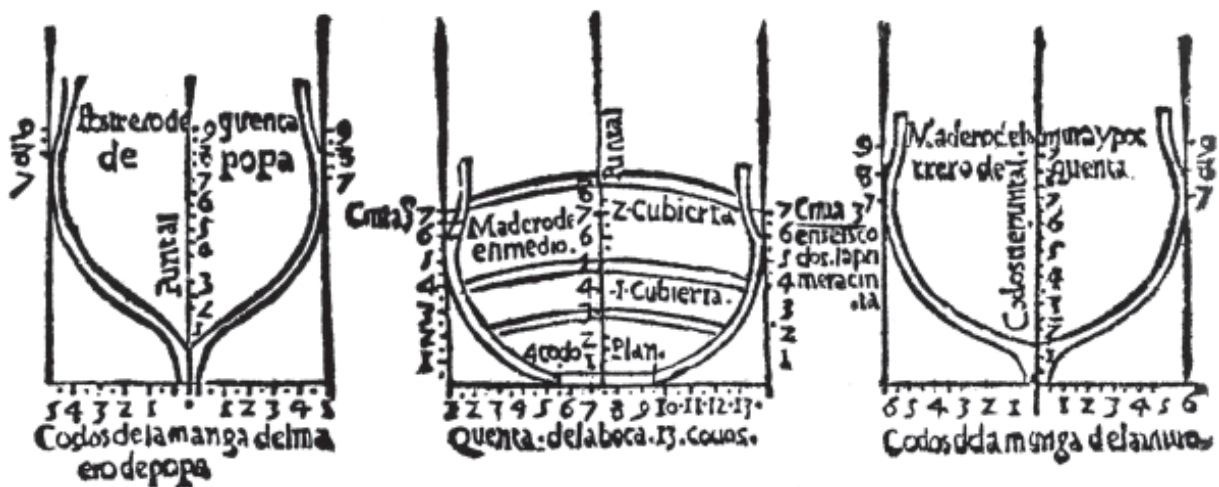
Una preocupación constante de los constructores que tenían el astillero situado en una ría con barra, o con bancos de arena o de fango en su salida al mar, era el problema del calado de las naves, que, en realidad, nunca sabían cuál iba a ser.

A este respecto puede ser ilustrativo lo que ocurrió en 1533 con la carraca francesa «Grand François», de 100 cañones y unas 1.500 toneladas de desplazamiento. Construida, no pudo, ni con la ayuda de las mareas vivas más altas, cruzar la barra de la desembocadura del puerto del Havre, donde había sido construida. Tras un sinfín de intentos infructuosos para sacarla a mar abierto, varios años después tuvieron que desguazarla.

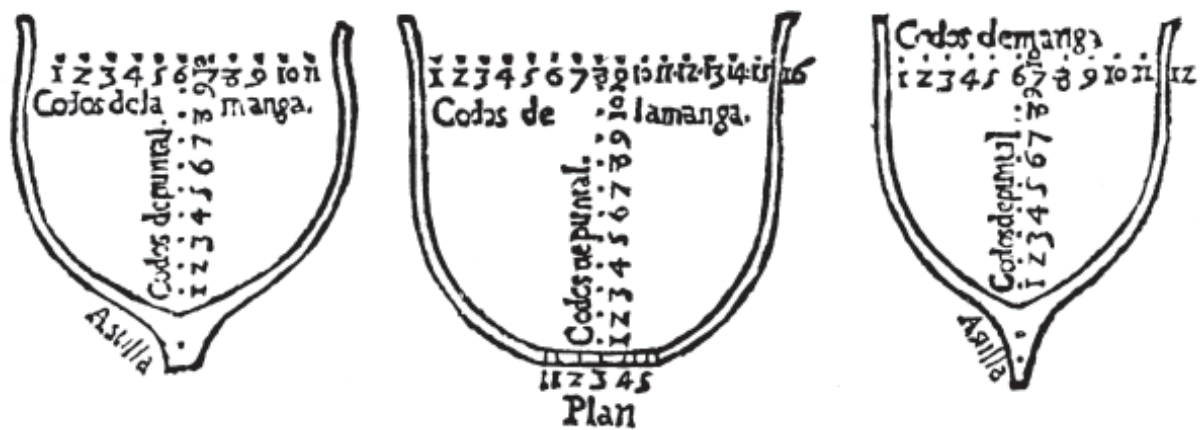
Sarkura

Ontzigile askoren betiko kezka ontzien sarkura zen. Ontziola barra zeukan itsasadar batean edo hondar- eta lokatz-bankuak zituen itsasadar batean kokatuta zutenek zeukaten batez ere kezka hori, itsasorako bidean hondoa jota ez geratzeko. Izan ere, ontzigileek ez zuten jakiten benetan zein izango zen zehatz-mehatz sarkura hori.

Alde horretatik adierazgarria izan daiteke 1533an «Grand François» karraka frantsesarekin gertatu zena. 100 kainoiko eta 1.500 desplazamendu-tonako ontzia zen. Eraiki eta gero, ezin izan zuen, ezta marea bizi altuenen laguntzarekin ere, Havreko portuko bokalearen barra gainditu. Portu hartan bertan eraiki zuten eta, itsaso zabalera ateratzeko hainbat saio alferreko egin ondoren, han desegin behar izan zuten urte batzuk geroago.



Ontziak eraikitzeko ebakiduraren neurriak, García de Palacioren arabera (1587).
Mdidas de sección para la construcción de barcos, según García de Palacio (1587)



Las reconstituciones conjeturales

Las primeras sistematizaciones conocidas que encierran algún rigor técnico corresponden a la obra de Escalante de Mendoza (1571), quien sabía mucho de barcos y conocía lo que ocurría en los astilleros. La siguiente sistematización está contenida en el libro de García de Palacio, impreso en México en el año 1587, que también contiene dibujos de dos naos, una de 150 toneladas y otra de 400. Por esas fechas (1586) aparece el manuscrito de Matthew Baker, que contiene algunos dibujos de naves que empiezan a tomar la forma de verdaderos galeones. Antes de esas fechas, la construcción naval era puro empirismo y buena voluntad, mezclada con grandes dosis de experiencia y pragmatismo.

Pero hay que tener muy en cuenta que lo que se ofrece en esos escritos, fundamentales de la sistematización, son meros proyectos, proposiciones para la construcción de naves, que sus autores consideraban con mucha razón y lógica que mejorarían grandemente (con fines militares, en particular) los diseños de las naves que realmente se construían en los astilleros y que realmente navegaron hasta entonces y bastante después por los mares.

Esas innovaciones satisfacían muy poco a los navieros vascos, por el quebranto económico sin contraprestaciones que les causaba. Los barcos resultantes de esas propuestas, a partir de las de García de Palacio, eran más grandes, de mayor costo en su construcción, requerían mayores tripulaciones y disminuía su capacidad de carga a igualdad de tamaño. Ese cambio en la construcción tradicional solamente podían afrontarlo las marinas con respaldo estatal, no los simples y financieramente poco fuertes empresarios vascos autónomos.

No contando con la documentación escrita necesaria y no existiendo restos arqueológicos, antes de estas fechas se han intentado reconstituciones de naves históricas basadas en los datos que existían, principalmente los proporcionados por Palacio, Escalante y Baker, y aun por autores posteriores como Cano y Brochero. Además, se desconocían o no se tuvieron en cuenta los grabados de naos que aún permanecían y permanecen hasta hoy en los dinteles de las puertas de varias casas guipuzcoanas.

Esto ha dado lugar a reconstituciones conjeturales que son irreales. Se han realizado modelos a escala y reproducciones a tamaño natural (e incluso navegables, que han atravesado el Atlántico) de naos que no tenían mucho que ver con las de nuestros lejanos antepasados.

Ahora se hace precisa una reconsideración sobre las teorías mantenidas hasta el presente sobre la arquitectura naval vasco-cántabra de finales del siglo XV y comienzos del XVI. Porque todos los museos navales cuentan con modelos de la «Victoria» de Elcano y de la «Santa María» de Colón, que son poco realistas.

Cierto es que esas reproducciones conjeturales erróneas han cumplido perfectamente durante muchísimos años y decenios (la «Santa María» de C. Fernández Duro se construyó para el IV Centenario del Descubrimiento) una función didáctica, ya que no existía otra cosa mejor. Pero con los conocimientos actuales se debe ir pensando en cambiar esos modelos no muy precisos.

Usteetan oinarritutako berreraikitzeak

Zorroztasun tekniko apur bat duten aurreneko sistematizazio ezagunak Escalante de Mendozaren (1571) lanekoak dira. Asko zekien Mendozak ontziei buruz eta ondo ezagutzen zuen zer gertatzen zen ontzioletan. Hurrengo sistematizazioa Garcia de Palacioren liburuan jasota dago; 1587an Mexikon inprimatuta dago liburua eta bertan bi ontziren marrazkiak agertzen dira, bat 150 tonakoa eta bestea 400ekoa.

Data horietan (1586) agertu zen Matthew Bakerren eskuizkribua. Idatzian, hainbat ontziren marrazkiak agertzen dira; benetako galeoien itxura hartzen hasten diren ontzien irudiak. Data horiek baino lehen, ontzigintza empirismo hutsa eta borondate kontua baino ez zen, eskarmentu eta pragmatismo handiarekin nahastuta.

Oso kontuan hartu behar da, ordea, sistematizaziorako funtsezkoak izan arren, idatzi horietan agertzen direnak proiektu hutsak baino ez direla, ontziak eraikitzeke proposamenak. Egileek uste zuten, arrazoi eta logika handiz uste ere, proposamen horien bidez asko hobetuko zirela benetan ontzioletan eraikitzen ziren ontziak; ordura arte, baita beste urte askoren buruan ere, itsasoetan zehar nabigatu zuten ontziak. Proposamen eta hobekuntza gehienek helburu militarra zuten.

Berrikuntza horiek ez ziren euskal ontzigileen oso gogokoak, kalte ekonomiko dezentekoak sortzen zizkietelako eta trukean mesede handirik ekarri ez. Garcia de Palacioren proposamenen ondoren, hortik sortutako ontziak handiagoak ziren, eraikitzeke garestiagoak, eskifaia handiagoak behar zituzten eta neurriaren proportzioan zama-educiera txikiagoa zuten. Ontzigintza tradizionalan izandako aldaketa horri soilik Estatuaren babesa zuten marinek egin diezaioketen aurre; ez beren kontura aritzen ziren enpresari euskaldun soilek, ez baitzuten horretarako behar beste baliabide ekonomiko.

Ez dago idatzizko dokumentazio nahikorik, ezta garai horietako aztarna arkeologikorik ere; ondorioz, data horiek baino lehen, zeuden datu apurretan oinarrituta saiatu ziren ontzi historikoak berreraikitzen; batez ere Palacio, Escalante eta Bakerrek emandako datuetan, eta geroagoko beste zenbait egilek —hala nola, Canok eta Brocherok— emandakoetan. Gainera, Gipuzkoako hainbat etxetako ateburuetan zeuden eta oraindik ere hor dauden ontzien grabatuak ez zituzten ezagutzen edo ez zituzten kontuan hartu.

Horrek usteetan oinarritutako berreraikuntzak ekarri ditu; berreraikuntza irrealak. Ereduak egin dira eskalara eta ontziak berregin dira berezko neurrira (batzuk nabigagarriak ere bai, Atlantikoa gurutzatu dutenak), baina gure aspaldiko arbasoen ontzi haiek zerikusi gutxi zuten berreraikitako hauekin.

Gaur egun beharrezkoa da XV. mendeko eta XVI. mendearen hasierako Euskal Herriko eta Kantabriako ontzigintzari buruz orain arte indarrean izan diren teoriak berriro hausnartzeari. Ontzi-museo guztietan daudelako Elkanoren «Victoria» eta Kolonen «Santa María» ontzien ereduak, baina ez dira oso errealistak.

Egia da usteetan oinarritutako erreproduzio oker horiek urte eta hamarkada askotan bete dutela eginkizun didaktikoa, beste ezer hoberik ez zegoelako (C. Fernández Duroren «Santa María» Aurkikuntzaren IV. Mendeurrenerako eraiki zen, adibidez). Baina gaur egun dakiguna aintzat hartuta, pentsatu beharko da eredu ez oso zehatz horiek noizbait aldatzea.

La nao Victoria (modelo del Museo Naval)

Por ejemplo, la nao «Victoria» que posee el Museo Histórico Naval de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa, es irreal. Se trata de un precioso modelo (precioso por su prestancia y el fino trabajo de artesanía con que fue construido), que nos muestra una especie de híbrido de carraca y de cualquier otra cosa, que de hecho jamás hubiera podido navegar por los mares. Lo construyó en el año 1910 el maestro de astillero y famoso modelista naval Joaquín Cortés, de Orio, bajo la dirección técnico-histórica del vicealmirante Juan José de la Mata. Con los datos que al respecto tenían a principios del siglo, no pudieron hacer nada mejor. Pero hoy día ya se cuenta con otros datos.

Independientemente de varios anacronismos y de tener tolda y toldilla decoradas con artesonados más propios del coro de una catedral gótica, que no de una utilitaria nave vasca de carga, que había sido groseramente construida a golpes de hacha y azuela, que además surcaba los océanos sucia y maloliente, embardunada de brea y sebo;

- independientemente de su arboladura, poco convincente,
- y de su cebadera inconcebible, el error más grave que contiene,
- lo que hoy resulta inaceptable es su relación manga-quilla-eslora-puntal, que se presenta con una fórmula aproximada de 1-3-4-0,5.

Pese a todo, no vaya a creerse que ese precioso modelo de nao «Victoria», que ahora comprendemos que es un absurdo de época, no ha cumplido una misión trascendente y no haya sido admirado a lo largo de más de siete décadas, desde que se construyó. Porque ha figurado en lugar preeminente en varias exposiciones importantes. La penúltima, por petición del gobierno japonés, se exhibió en la Exposición Oceanográfica de Okinawa del año 1975. Y la última, diez años después, en la Exposición realizada en Madrid por la Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, dedicada a puertos y fortificaciones en América y Filipinas.

Tal vez, si los documentos primero escondidos y luego olvidados, del Archivo de Oñati, los que se refieren a los contratos de los astilleros guipuzcoanos del siglo XVI, hubieran sido también requisados en su día por Vargas Ponce, hoy se mostrarían en los museos navales modelos de la «Santa María» y de la «Victoria» muy distintos a los actuales.

Naos o galeones

Hoy día existe cierto desconcierto cuando se habla de naos y de galeones. Resulta interesante la confusión que se ha creado con esos dos términos, puesto que se emplean indistintamente o, peor, hay un decidido empeño en denominar galeón a lo que simplemente se debía denominar nao, o cualquier otra cosa.

En realidad, esa confusión de términos viene de lejos, aunque se haya agudizado ahora. Antes, muchos de los marinos y carpinteros de astillero eran analfabetos. Y a un maestro de astillero le daba lo mismo que, en un contrato de construcción, al futuro barco se le denominara de una manera u otra, nao o galeón, se emplearan los dos términos indistintamente en el mismo contrato (hay casos de

Victoria ontzia (Ontzi Museoko modeloa)

Adibidez, Gipuzkoako Ozeanografia Elkarteko Ontzi Museo Historikoan dagoen «Victoria» ontzia irreal da. Modelo ederra da; ederra, itxura dotorea duelako eta artisautza-lan fina egin zuelako egileak. Erreprodukzioak karraka eta beste edozein arteko hibrido moduko bat erakusten du; ontzi horrek, ordea, ezin izango zukeen sekula itsasoan nabigatu. 1910. urtean egin zuen Orioko Joaquín Cortes ontziola-maisu eta modelista entzutetsuak, Juan José de la Mata almiranteordea alde teknikitik eta historikotik zuzendari zela. Ontziari buruz mendearen hasieran zituzten datuekin nekez egin zitekeen ezer hoberik. Gaur egun, ordea, beste datu batzuk ditugu eskuartean.

Hainbat anakronismo alde batera utzita, kontuan hartu gabe tolda eta popa-estalkia katedral gotiko bateko korua baino kasetoi gehiagoz apainduta daudela; alegia, aparte utzita elementu horiek ez zirela horrelakoak euskal zama-ontzi erabilgarri batean, aizkora eta zeio kolpez trauski-trauskil eraiki eta ozeanoak zikin eta usain txarreko, breaz eta gantzez lohituta zeharkatzen zituen ontzi batean;

- kontuan hartu gabe ontziaren mastadia ez dela oso sinetsagarria;
- eta zebadera pentsaezina dela, erreprodukzio horren akatsik larriena,
- gaur egun ezin dena onartu, zabalera-gila-luzera-altuera erlazioa da; gutxi gorabeherako 1-3-4-0,5 formularekin egina dago-eta modeloa.

Baina akatsak akats, gaur egun garaiko absurdu bat dela ulertu arren, ez dezagun pentsatu «Victoria» ontziaren eredu zoragarri horrek eginkizun garrantzitsua bete ez duenik, duela zazpi hamarkada baino gehiago eraiki zutenetik inork ederretsi eta miretsi ez duenik. Erakusketa garrantzitsu askotan leku nabarmenean egon baita. Orain hurrena, Japoniako gobernuak eskatuta, Okinawako Erakusketa Ozeanografikoan erakutsi zen, 1975. urtean. Eta azkeneko aldiz, hamar urte geroago, Madrilen, Herri Lan eta Hirigintzako Ministerioaren Ikerketa Historikoen Batzordeak egindako erakusketan. Amerikako eta Filipinetako portu eta gotorkuei buruzkoa izan zen erakusketa hura.

Beharbada, Oñatiko Artxiboan lehenbizi ezkatututa eta gero ahaztuta egon ziren dokumentuak —XVI. mendeko Gipuzkoako ontziolen kontratuei buruzkoak— errekisatu izan baliu Vargas Poncek, gaur egun «Santa María» eta «Victoria» ontzien oso bestelako modeloak erakutsiko ziratekeen ontzi museoetan.

Naoak edo galeoiak

Gaur egun nahasmen handi samarra dago naoak (itsasontziak) eta galeoiak aipatzen direnean. Interesgarria da bi termino horiekin sortu den nahastea; izan ere, orain bat eta orain bestea erabiltzen dira, bereizketarik egin gabe; edo, are okerrago, propio galeoi esaten zaio besterik gabe itsasontzi, edo beste edozer esan beharko litzaiokeen ontziari.

Egia esan, nahaste hori aspalditik dator, nahiz eta orain korapiloa are handiagoa egin den. Lehen, marinel asko eta ontziolako arotz asko analfabetoak ziren. Eta ontziola-maisu bati berdin zitzaion eraikuntza-kontratu batean etorkizuneko ontzia modu batean edo bestean izendatzea, nao edo galeoi; edo bereizi gabe bi izenak erabiltzea kontratu berean

esos en los documentos del Archivo de Oñati). Lo que le importaba al maestre de astillero eran las dimensiones, las condiciones y el precio.

Pero había marinos de aquellos tiempos que lo tenían muy claro, y sabían distinguir perfectamente una nao de un galeón, como Alonso de Chaves, que en la primera mitad del siglo XVI escribió *Espejo de Navegantes*, que, cuando se refería a embarcaciones en general, decía navíos, de la misma manera que hoy se dice buques o naves. Cuando Chaves sistematiza las partes componentes de una nao, aclara:

«Para su introducción de lo cual primeramente declararé los nombres de todos los géneros de navíos de vela y remos que en común se usan en España, comenzando del menor hasta el mayor conforme a la orden que se sigue: Primero y mayor es copatanes, el segundo esquifes, bateles, barcos, barcas, chalupas, tafurcas, gavarras, pataxes, pinazas, carabelas, naos, urcas, galeones, Barracones, carracas. A todo este género se llaman navíos mancos y pesados. Hay otro género de navíos que se llaman sutiles o ligeros, los cuales son estos que siguen: Zabras, bergantines, galeotas, eaquirazas, fustas, galeras, galeras bastardas, galezas. De todos los cuales géneros de navíos, el presente yo entiendo tratar solamente de las naos, y para un ejemplo de todas tomaré una de 200 toneles por ser más común su uso en toda navegación». (12)

Por su parte, Michael Barkham, dice: «Los términos NAO y GALEÓN eran términos genéricos utilizados en el País Vasco sin distinción, por lo menos durante la segunda mitad del siglo XVI, para denominar barcos cuya eslora fuese mayor de unos 18 metros.

«Sin embargo, a pesar de que los mismos términos genéricos fueron utilizados para denominar pequeños barcos de 120 toneladas, además de barcos mayores, los documentos contemporáneos que se refieren a su construcción manifiestan una diferencia clara entre las proporciones de las naos y de los galeones de 120 a 180 toneladas, y las naos y los galeones de más de 180 toneladas.

Durante la década de 1580 tuvo lugar una diferenciación gradual en el uso de los términos NAO y GALEON, al irse asociando el término galeón con los nuevos barcos de guerra construidos para el rey». (13)

Parte de la confusión se debe a que siempre se empleó también el término nao como sinónimo de nave, para designar de un modo general cualquier tipo de embarcación de gran tamaño. Igualmente oscurece la cuestión, el que a un mismo tipo de barco se le haya aplicado denominaciones distintas, según regiones o países y aun puertos próximos. De la misma manera que se ha llamado nao gruesa a una carraca grande, y que se haya intercambiado la denominación entre naos y carracas de menor porte. De la misma manera que se ha titulado galeón a una nao por el simple hecho de navegar en armada. O lo que es lo mismo, se le ha llamado galeón a una nao si iba en convoy armado, y nao si actuaba como simple carguero.

Como para arreglar las cosas, en el siglo XVI también se denominaba galeón a una embarcación de remos con una vela, sin cubierta, de tamaño mediano, que se empleaba en el Cantábrico para pescar sardina con arte de cerco; o ballenas, si se terciaba.

Ciriuiain Gaiztarro, escribe:

«En el Archivo Municipal de Fuenterrabía, se conserva una escritura otorgada ante el escribano Martín Sánchez de Arriaga, en 6 de agosto de 1533, entre el armador de la flota, Martín Sánchez de Laborda, maestre de la carabela de su propiedad, llamada «La Magdalena», y vecino de Fuente-

(horrelakoak ere bai baitira Oñatiko Artxibategiko dokumentuen artean). Ontziola-maisuarentzat neurriak, baldintzak eta prezioa, horiek ziren inportanteak.

Baina garai hartako marinel batzuek oso argi zituzten kontu horiek, oso ondo zekiten nao bat eta galeoi bat bereizten. Alonso de Chavesek, esaterako. XVI. mendearen lehen erdialdean *Espejo de Navegantes* (Nabigatzaileen ispilua) idatzi zuen Chavesek, eta oro har, ontziei buruz ari zenean, itsasontzi esaten zuen; gaur egun, ontzi edo itsasontzi esaten den moduan. Chavesek nao baten zatiak sistematizatzen dituenean, argibide hauek ematen ditu:

Michael Barkhamek, berriz, honela dio: «NAO eta GALEOI termino generikoak ziren eta bereizketarik egin gabe erabiltzen ziren Euskal Herrian, bai gutxienez XVI. mendearen bigarren erdialdean, 18 metro ingurutik gorako ontziak izendatzeko.

Nahasmenearen arrazoietakoa bat da nao terminoa ontzia adierazteko erabili zela beti, sinonimo moduan; hau da, oro har neurri handiko edozein ontzi izendatzeko. Oro har, afera horretan itzalak sortzen dira ontzi-mota bera hainbat modutara izendatu dutelako herrialde eta eskualde batzuetan eta besteetan, baita hurbileko portuetan ere. Hala, *nao edo itsasontzi sendoa* esan izan zaio karraka handi bati, eta nao karraka txikiagoari, eta alderantziz. Era berean, galeoi titulua eman zaio nao bati, armadan nabigatze hutsagatik. Edo, beste modu batera esanda, nao bati galeoi zeritzon konboi armatu batean joanez gero, eta, besterik gabe, nao, zama-ontzi soil moduan arituz gero.

Eta gauzak are gehiago konpontzeko, XVI. mendean galeoi esaten zitzaion arraun bidez eragindako ontzi bati ere: bela bakarreko ontzia zen, bizkarrik gabea eta neurri ertainekoa, eta ingurasareen bidez sardinak arrantzatzeko erabiltzen zen Bizkaiko golkoan; edo baleak harrapatzeko, egokierarik sortuz gero.

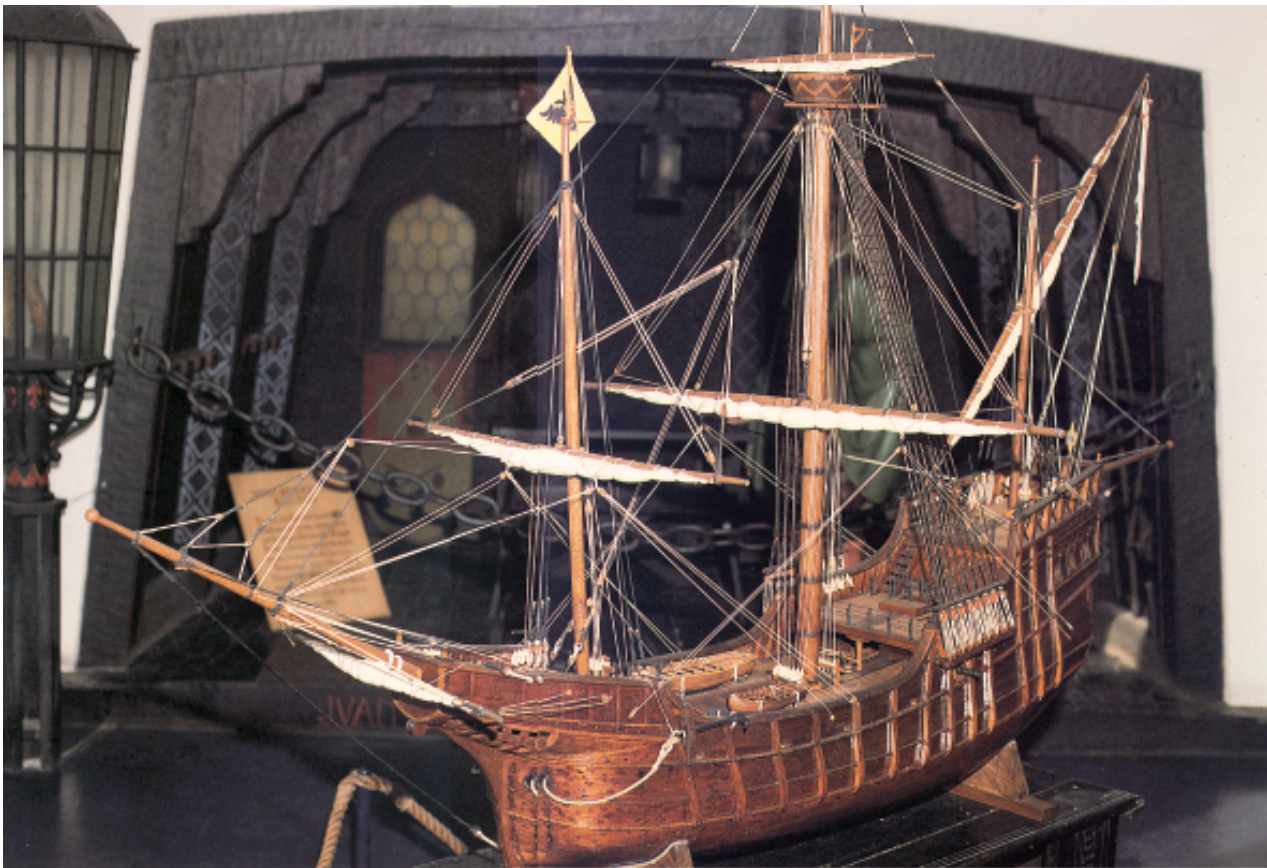
Hala idatzi zuen Ciriuiain Gaiztarrok:

rrabía y tres maestros de galeones, Juan Martínez de Arribillaga, de Fuenternabía, también, y Juanes de Oyarzábal y Juanes de Ybayeta, éstos de Urtubia, Francia, para ir a cazar ballenas a las costas de Galicia, por cuenta de aquél, que era el armador de la flota.

Habiendo de ir éstos, cada uno en su propio galeón, que a pesar de su nombre, ampuloso en demasía, debían ser simples pinazas nada más, ya que sólo llevaban diez hombres cada uno de ellos: «ellos con sus galeones e con cada diez personas grandes e pequeñas —dice el documento—, que serán por todo treinta personas». (14).

No menos tremendos debieron ser los galeones piratas que acechaban hacia el año 1526 por las costas de Brasil. La nao «San Gabriel», de 130 toneles, al mando de Rodrigo de Acuña, medio desarbolada e inundada por las tempestades, separada de la expedición Loaísa-Elcano antes de atravesar el estrecho de Magallanes en busca de las Islas de las Especies, de regreso a casa, en las costas de Brasil se vio atacada por tres galeones franceses. Después del combate, la inválida nao llegó sana y salva al puerto gallego de Baiona en mayo de ese año de 1526.

Ez ziren gozoagoak izango 1526. urte inguruan Brasilgo kostaldean nondik erasoko zebiltzan galeoi piratak. «San Gabriel» naoa, 130 tonakoa, ekaitzen eraginez masta erdiak galduta eta urak hartuta zebilen Atlantikoan Rodrigo de Acuñaaren gidaritzapean; Magallanes itsasartea gurutzatu baino lehen ontzia banandu egin zen Loaísa Elcano espediziotik, ontzi guztiak Moluka uharteetara bidean zihoazela, eta «San Gabrielek» etxerako bideari heldu zion. Brasilgo kostaldean, ordea, eraso egin zioten Frantziako hiru galeoik. Borrokaren ondoren, nao herrena onik iritsi zen azkenean Baionako portura (Galizia), 1526. urte bereko maiaztzean.



Elkanoren Victoria ontziaren maketa idealizatua / Maqueta idealizada de la nave Victoria de Elcano.

CARABELAS, CARRACAS, NAOS Y GALEONES

Con el objeto de precisar un poco los conceptos, se hace necesario tratar de definir los tipos de embarcaciones veleas grandes y medianas que frecuentaban el Cantábrico del siglo XVI, independientemente de las urcas, flutas, grandes carracas o cualquier otra nave empleada por las naciones marítimas extranjeras.

Entre los tipos de naves que se construyeron en los astilleros vascos, y que pudieran llegar a poder denominarse tipos definitivos en su desarrollo, tales como carabelas, carracas, naos y galeones, podrían haber muchos modelos intermedios, o de transición, aunque no derivaran forzosamente unos de otros; eso a pesar de haber sido logrados siguiendo una misma tradición constructora ya multicentenaria. Por ello resulta a veces difícil identificar unos tipos de otros, distinguirlos con claridad, sobre todo entre los que más se han prestado a confusión, como la carraca y la nao, o la nao y el galeón. Pero no cabe duda, que una vez llegados a su pleno desarrollo, las diferencias existentes entre unos y otros tipos, les hace plenamente identificables.

Tiempo de progreso técnico

En los astilleros vascos de antaño, no se creaba en poco tiempo un tipo distinto de embarcación. Hacían falta muchos años de pequeñas innovaciones, que no forzosamente tenían que ser ideadas por los nautas vascos, garantizadas por el uso en el mar, para que los maestros de ribera se decidieran a dar un paso adelante en el progreso de sus naves. Un fracaso acaecido por una innovación, suponía desprestigio y merma de trabajo nuevo a quien lo hubiera realizado, y un quebranto económico más o menos grave para los pequeños empresarios que lo hubieran padecido. De modo que la natural cautela para ensayar algo desconocido, hacía que prefirieran que lo intentaran otros y esperar a ver qué resultado daba.

Los inventos y verdaderas innovaciones se hacían por regla general en los astilleros amparados por la fortaleza económica de un Estado, con técnicos asalariados en una nómina real dedicados a esos fines. Así ocurrió que, al paso del tiempo, ingleses, holandeses y franceses primero, y después suecos, daneses y otras potencias marítimas, fueron creando naves y flotas de diseño avanzado; mientras, los vascos se fueron quedando estancados, y la Marina real española solamente trató de ponerse al día con un gran retraso de años respecto a las demás marinas europeas.

Artilujos propulsores

Resulta significativo que en el año 1539, el marino Blasco de Garay ofreció a Carlos V varios inventos suyos, entre ellos una campana neumática y un sistema para hacer navegar, sin remos, a las naves en momentos de calma de viento. Se trataba de un artificio de ruedas de paletas, movidas por hombres. Se hicieron algunas pruebas con naos de 200 y 300 toneladas, que llegaron a navegar una legua por hora. No hay duda de que se trataba de un in-

KARABELAK, KARRAKAK, ITSASONTZIAK ETA GALEOIAK

Kontzeptuak pixka bat zehazteko, beharrezkoa da XVI. mendean Bizkaiko golkoan nabigatzen zuten belaontzi-mota handiak eta ertainak nolakoak ziren argitzea, aparte utzita urka, fluta, karraka handi eta atzerriko beste herrialdeek erabiliko bestelako ontziak.

Euskal ontzioetan eraikitako ontzi-moten artean eta garapen aldetik behin betiko eredutzat har daitezkeen ontzien artean —hala nola, karabelak, karrakak, itsasontziak eta galeoiak— erdibideko edo trantsizioko hainbat eredu egon zitezkeen, nahiz eta gero ez halaberrez eredu baterantz edo besterantz jo. Bistan da, ehunka eta ehunka urteko tradizioari jarraituz egindako ontziak izan arren, artean erabat ondo finkatu gabe zeuden ereduak. Hori dela eta, batzuetan zaila da mota batzuk eta besteak identifikatzea, garbi bereiztea, batez ere nahasgarrienak; hala nola, karraka eta itsasontzia, edo itsasontzia eta galeoia. Baina, dudarik gabe, behin erabateko garapenera iritsi zirenean, orduan bai, batzuen eta besteen arteko aldeak nabarmenagoak ziren, eta ontziak garbi bereiz zitezkeen.

Garapen teknikoaren garaiak

Garai bateko euskal ontzioetan, ontzi-mota desberdin bat sortzea ez zen goizetik gauerako kontua. Urte asko eta asko behar ziren berrikuntza txikiak egiten, itsasoan erabiliaren erabiliz ziurtatzen, ibaiertzeko maisuek ontziak garatzeko pauso bat aurrera ematea erabaki baino lehen. Bestalde, berrikuntza horiek ez ziren beti euskal ontzigileek asmatutakoak izaten. Berrikuntza horietako batek porroten bat ekarri zuten gero, ondorioak begien bistakoak ziren: ontzigileak ospea ez ezik hurrengo urteetarako lana ere gal zezakeen eta kaltea jasan zuten enpresari txikiak, berriz, diru gal zezaketen, batzuetan gehiago eta bestetan gutxiago. Beraz, ulertzekoa da euskal ontzigileen jarrera: zuhur jokatzeko zuten ezagutzen ez zuten zerbaitekin saiok egiteko eta nahiago izaten zuten saio horiek beste batzuek egitea eta zer emaitza ematen zuten itxarotea.

Asmakizunak eta benetako berrikuntzak, normalean, Estatu baten indar ekonomikoak babestutako ontzioetan egiten ziren, zeregin horietan errege-nominan ziharduten teknikoaren eskutik. Hala, denboraren joanean, ingelesak, holandarrak eta frantsesak lehenbizi, eta suediarrek, daniarrek eta beste itsas potentzia batzuk ondoren, ontzi eta ontzidi aurreratuak sortzen joan ziren diseinu aldetik. Euskaldunak, berriz, atzean geratzen hasi ziren, eta Espainiako Errege-Marina egunera jartzen bestetan ez zen saiatu, Europako gainerrako marinekiko urtetako atzerapena zeramalako.

Propultsio-tresnak

Adierazgarria da 1539. urtean, Blasco de Garai marinela bere hainbat asmakizun eskaini zizkiola Karlos IV.ari; besteak beste, aire-kanpai bat eta arraunik gabe ontziak mugiarazteko sistema bat, haizea bare zegoenerako. Paletadun gurpilez osatutako tramankulu bat zen, giza indarrez mugitzen zena. Proba batzuk egin zituzten 200 eta 300 tonako itsasontziekin, eta orduko legoa bateko abiaduran nabigatzera iritsi ziren ontziak. Dudarik gabe, asmakizun iraultzai-

vento revolucionario, ya que la falta de viento dejaba a las naves paralizadas en el agua, muchas veces en las situaciones más comprometidas de una batalla. Pero ahí quedó todo; los inventos de Garay se perdieron en el olvido por falta de apoyo del rey para su desarrollo.

Armamento

También resulta curioso que aun cuando ya existían los cañones de bronce fundido, desde el año 1522, y desde antes aun cañones de hierro fundido, ambos de avancarga, se seguían empleando en los barcos de guerra y mercantes gran cantidad de lombardas de hierro forjado, reforzado con zunchos, de retrocarga. Y que en fechas tan avanzadas del siglo, como el año 1544, a pesar de que se fabricaban mosquetes y arcabuces, seguían empleándose a bordo balistas y saetas.

Arquitectura naval

Todavía en 1597, años después del desastre de la «Invencible» (cuando la Marina inglesa había demostrado qué era lo que podían hacer unos barcos rápidos, eficaces, coordinados y con una artillería contundente, frente al gran amasijo de armatostes lentos, ineficaces, descoordinados y con una artillería desfasada que enfrentó la Armada de Felipe II), se andaba consultando la conveniencia de realizar unos perfeccionamientos en los cascos de las naves, que en Inglaterra y Holanda hacía décadas que los ponían en práctica.

A este respecto, dice Fernández Duro:

«consultose si convendría que las naos de flotas fuesen de menos porte y no pasaran de 11 codos de puntal, que aunque éstas no serían buenas de bolina, podrían serlo si abriesen del medio y tuviesen delgados a proa y a popa, que es la fábrica de las naos inglesas, que con tener poco puntal, son algunas muy grandes, con lo cual podrían cargar en Sanlúcar y salir por la barra naos de 600 toneladas; y con ser largas navegarían mejor, sin ser peligrosas para entrar en los puertos». (15).



lea zen; izan ere, haizerik ez zegoenean uretan geldi-geldi geratzen ziren ontziak, askotan borroka bete-betean eta egoerarik zailenean. Baina hortxe geratu zen dena; Garairen asmakizunak ahanzturan galdu ziren erregeak ez zuelako laguntzarik eman haiek garatzeko.

Armamentua

Erabiltzen zuten armamentua ere bitxia da. Ordurako baziren berun urtuko kanoiak, 1522. urteaz geroztik, eta burdin urtuz egindakoak ere bai hori baino lehen. Aipatutako bi kanoi-mota horiek aurrekargakoak ziren, baina, hala ere, gerraontzietan eta merkataritza-ontzietan jarraitzen zuten burdin forjatuz egindako bonbarda ugari erabiltzen; hain zuzen, burboilaz sendotutako bonbardak, atzekargakoak. Bitxia da, halaber, mendea hain aurreratuta izanda, 1544. urtean zehazki, balaztak eta azkonak erabiltzen zirela artean ontzi barruan, nahiz eta ordurako egiten ziren mosketeak eta arkabuzak.

Ontzi-arkitektura

1597an artean, «Itsas armada Garaitezinaren» hondamendia gertatu eta urte batzuetara (hau da, Ingalaterrako Itsas armadak erakutsia zuenean zer ahalmen zuten ontzi azkar, eraginkor eta ondo koordinatuek eta artilleria sendokoek, Filipe II.aren armadako ontzi kankailu haien aldean; izan ere, makalak, ez eraginkorrak, koordinaziorik gabekoak eta artilleria zaharkitua zutenak ziren espainiarren ontziak), galdezka ari ziren komeni ote zen ontzien kroskoetan hobekuntzarik egitea, Ingalaterran eta Holandan hamarkadak zeramatzatenean hobekuntza horiek praktikan erabiltzen.

Horri buruz, hala dio Fernández Durok:

La Niña karabelaren balizko berreraikuntza, bela latindarrekin.

Reconstrucción hipotética de la carabela *La Niña* con velas latinas.



La carabela

La carabela, de origen vasco, según Pierre Chaunu, como ha quedado expuesto antes, pasó a ser luego un patrimonio casi exclusivo de los portugueses y andaluces atlánticos, quienes realizaron en el modelo todas las innovaciones que para sus necesidades requerían. Los vascos normalmente no solían emplearlas mucho como naves propias, aunque de cuando en cuando las construían en sus astilleros.

La carabela típica, perfectamente diferenciada de otra clase de naves, con relación a su manga tenía:

- el casco largo y relativamente estrecho,
- la proa bien perfilada para una buena entrada de agua,
- la popa era plana.
- poco alta de bordas (escaso puntal, respecto a la manga), tenía una sola cubierta
- un arqueado máximo aproximado de 100 toneladas.

Casco

Sobre la popa contaba con una tolda, y las más grandes, sobre la tolda una toldilla o chupeta.

En proa no tenía bataller o castillo, aunque a veces la proa iba protegida por una media cubierta o tilla, a debida altura sobre la cubierta.

Arboladura

En sus dos o tres mástiles (lo que dependía de la longitud del casco) aparejaba velas latinas.

La estructura de su proa no le permitía contener un palo bauprés, ni vela cebadera; acaso, en las de aparejo redondo, un botalón para la maniobra de la vela del trinquete.

El sistema bélico de esas carabelas era muy apto para barloventear en las proximidades de las costas, pero no así para los vientos largos oceánicos. Cuando necesitaron cruzar el Atlántico, se vieron precisadas a cambiar su aparejo latino por el redondo (el de velas cuadradas).

En este caso, en las carabelas de armada, al trinquete y al mayor se les dotaba con cofas; aparte de reforzar sus tillas y artillarlas, o aumentar el número de bocas de fuego que tuvieran antes de ser de armada.

Karabela

Karabela, Pierre Chaunuren arabera euskal jatorrikoa, aurrez azaldu den moduan, portugaldarren eta Atlantikoko andaluziarren ondare izatera pasa zen gero; berena eta ez beste inorena, ia-ia. Haiek egin zizkioten ontziari beharrezko ziztuzten berrikuntza guztiak. Euskaldunek, normalean, ez ziztuzten asko erabiltzen beren ontzi moduan; aldiz, eraiki, bai, noiz edo noiz eraikitzen zituzten beren ontzioletan.

Ohiko karabela ondo bereizten zen beste ontzi-mota batzuetatik. Zabalera aldetik, hauek ziren ontziaren ezaugarriak:

- krosko luzea eta nahiko estua zuen,
- branka luzexka uretan ondo sartzeko,
- popa zapala zen.
- karelak ez ziren oso altuak (altuera txikia, zabalerarekiko), eta bizkar bakarra zuen;
- gehienez ere 100 tona inguruko edukiera zuen.

Kroskoa

Poparen gainean tolda bat zuen, eta ontzi handienek, berriz, popa-estalkia toldaren gainean.

Brankan ez zuen gaztelurik, baina batzuetan branka babes-tuta egoten zen estalki erdi edo tila batez, bizkarretik behar besteko altueran.

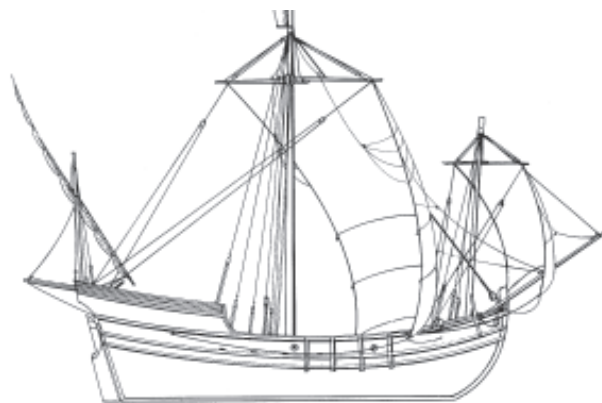
Mastadia

Bi edo hiru masta izaten zituen, ontziaren luzeraren baitan, eta oihal latinoekin janzen ziren masta horiek.

Brankaren egiturak ez zuen aukerarik ematen maspreza-zutoinik eta zebadera-zorrorik izateko; izatekotan, aparailu borobilekoek txanberga bat izaten zuten aitzin-oihalaren maniobra egiteko.

Karabela horien gerra-sistema oso egokia zen zeharka nabigatzeko itsasertzetik hurbil, baina ez horrenbeste ozeanoetako haize luzeetarako. Atlantikoa gurutzatu behar izan zutenean, aparailu latinoak kendu eta borobila (lau ertzeko oihalak zituen) jarri behar izan zioten.

Kasu horretan, armadako karabeletan, aitzin-oihalari eta nagusiar trapa gehiago jartzen zizkioten. Eta horrez gain, ontziaren tilak sendotzen zituzten eta artilleriaz hornitzen, eta kanoi-zulo gehiago egiten zituzten armatu baino lehen.



La Niña karabelaren balizko berreraikuntza, bela karratuekin.
Reconstrucción hipotética de la carabela *La Niña* con velas cuadradas.

La carraca

La carraca vasca sucedió a la coca en su marina mercante durante el siglo XV y antecedió a la nao del siglo XVI.

Porte

Era una embarcación de porte medio, de entre 100 y 200 toneladas.

Por necesidades bélicas llegó a alcanzar 400 y más toneladas, pero nunca llegó al tamaño de las portuguesas, genovesas y flamencas (en este caso, urcas).

Casco

Algunos países norte-europeos continuaron construyéndolas con el forrado del casco en tingladillo y con popa bastarda o rendonda, hasta bien entrado el siglo XVI, como la «Mary Rose», orgullo de la Armada inglesa (hundida frente a Portsmouth en el año 1545, y recientemente extraída del fondo por los arqueólogos navales británicos).

Los vascos construían ya en el siglo XV las suyas con el forrado del casco a tope, que era un sistema mucho más perfeccionado.

Proporciones

Lo que sí mantuvieron los constructores vascos en la carraca fue la acreditada fórmula de la coca medieval de sus proporciones fundamentales: aproximadamente, manga 1; quilla 2; y eslora 3; con un puntal proporcionado.

Castillos

Contaba con dos cubiertas. Sobre la superior, a popa, la tolda o castillo, que alcanzaba casi hasta el palo mayor, y que por la popa se lanzaba por encima del codaste.

A proa, el bataller o castillo, lanzado por encima de la roda. Ambos castillos, en ocasiones, con troneras semicirculares para que pudieran asomarse algunas lombardas.

Arboladura

La carraca vasca corriente arbolaba tiene tres mástiles (las grandes, cuatro) y un bauprés.

El de proa o trinquete con una vela cuadrada de no muchas dimensiones.

El mayor, con cofa y un mastelero, llevaba una gran vela cuadrada, con boneta en el macho, y una pequeña vela cuadrada en el mastelero.

En el mesana, una vela latina o cuadrada.

El bauprés en cambio, no llevaba cebadera; solamente servía para el firme de los estays del trinquete y mayor, para arpeos, para la bolina de los treos o papahigos, y para la maniobra de las anclas.

Karraka

Euskal karrakak kokaren lekua hartu zuen XV. mendean itsas merkataritzan eta XVI. mendeko itsasontziaren aurrekoa izan zen.

Neurria

Neurri erdiko ontzia zen, 100 eta 200 tona artekoa.

Gerrek sortutako beharrak zirela eta, 400 tona eta gehiago izatera iritsi zen, baina sekula ez zen iritsi portugaldarren, genoarren eta flandestarren neurrira. (Flandestarrenak karrakak ez, baizik eta urkak ziren).

Kroskoa

Europa iparraldeko herrialde batzuek jarraitu zuten ontziak eraikitzen kroskoa tingladillo eran forratuta eta popa borobilarekin, XVI. mendearen hondarrera arte; hala egina da, esaterako, «Mary Rose» ontzia, Ingalaterrako Itsas armada-aren ikurra. Ontzi hori Portsmouthen hondoratu zen 1545. urtean eta oraindik orain atera dute hondotik ontzi-arkeologo britainiarrek.

Euskaldunek XV. menderako kroskoaren forratua topera eginda eraikitzen zituzten beren ontziak; tingladillo erakoa baino sistema hobetuagoa zen.

Proporzioak

Erdi Aroko kokaren oinarritzko proportzioen formula entzute-tsua, bai, mantendu zuten euskal ontzigileek karrakan. Gutxi gorabehera hauxe zen formula: zabalera 1; gila 2; eta luzera 3; altuera, berriz, neurrikoa.

Gazteluak

Bi bizkar zituen. Goikoaren gainean, popan, tolda edo gaztelua zegoen. Masta nagusiraino iristen zen gaztelu hori eta popa aldean korastaren gainetik zabaltzen zen.

Brankan, gaztelua bularraren gainean zabaltzen zen. Bi gazteluek, batzuetan, zirkulu erdiko kanoi-zuloak zituzten, hortik bonbarda batzuk atera ahal izateko.

Mastadia

Euskal karraka ohikoak hiru masta zituen (handienek, lau) eta maspreza bat.

Brankakoak edo aitzinekoak lau ertzeko oihala zuen, ez oso handia.

Nagusiak, trapa eta masterdiarekin, lau ertzeko oihal handi bat eramaten zuen, txanbergarekin arrear, eta lau ertzeko oihal txiki bat masterdian.

Mesanan, oihal latino edo lau ertzekoa.

Masprezak, aldiz, ez zuen eramaten zebaderarik; aitzinekoaren eta nagusiaren estaiak sendotzeko baino ez zen erabiltzen, eta arpeuetarako, treu oihalen txanbergarako eta ainguren maniobrarako ere bai.

La nao

La nao vasca aparece a finales del siglo XV como un barco más perfeccionado que la carraca. Comienza a diferenciarse de ésta por una mejora del casco y la arboladura.

Inicialmente su porte sigue siendo mediano, de 100 a 200 toneladas. Los requerimientos comerciales de los vascos no precisaban de más.

Según avanza el siglo XVI, la nao vasca se modifica hasta alcanzar sus formas definitivas, cada vez de mayor porte. Se puede seguir algo de su evolución a través de la pequeña serie de grabados de los dinteles guipuzcoanos.

La embarcación de Pasai Donibane

En el dintel de la puerta de una casa de finales del siglo XV, de la calle principal de Pasai Donibane, existe un grabado en piedra de un tipo intermedio de ambos tipos de nave.

El casco, en su relación de manga-quilla-eslora, presentaba mayor puntal, lo que le permitía con sus dos cubiertas unas bodegas con mayor capacidad de carga que la carraca.

La quilla, en cambio, se había acortado algo, lo que le daba al perfil del casco un pronunciado lanzamiento de proa.

El bataller, o castillo de proa, se había retraído por su parte delantera hasta casi la roda. Y aparece un pequeño beque.

En cambio, su arboladura no presenta progresos.

La nao de Orio

En el dintel de la calle Aganduru de Orio, aparece retratada por completo una nao de principios del siglo XVI; se distingue con toda evidencia la diferencia y fijación del tipo (a partir del primer tercio del siglo, firmes ya las expediciones anuales balleneras a Terranova y Labrador, las naos comenzaron a crecer en porte y a perfeccionar su aparejo impulsor).

Casco

Se puede observar en el casco su mayor puntal, que le permite disponer de tres cubiertas.

El bataller es más corto y, además, por su parte de proa, termina ya en la misma roda (principal característica diferenciadora de la nao vasca, junto con la relación de sus dimensiones fundamentales).

A popa, llevaba una amplia tolda, chimenea o alcázar, normalmente sin toldilla o chupeta si no se trataba de nao de armada.

Arboladura

El aparejo impulsor se ha complicado y perfeccionado, aunque en su bauprés no aparece la vela cebadera.

Los treos o papahigos de trinquete y mayor, aparecen con bonetas.

Ambos palos van provistos de cofa, mastelero y gavia.

En el mesana, con vela latina, se aprecian una pequeña cofa con su gavia.

Las naos de Urasandi, Illunbe, Anabitarte

En los dinteles de Urasandi e Illunbe, así como en el de Anabitarte, aparece ya fijado el tipo de la nao, que incluye:

- la vela cebadera y
- un mayor desarrollo del beque.

Itsasontzia

Euskal itsasontzia XV. mendearen amaieran agertu zen eta karraka baino ontzi hobetuagoa zen. Hain zuzen, kroskoa eta mastadia hobetzearekin hasi zen karrakatik bereizten.

Hasiera batean, neurri ertainekoa izaten jarraitu zuen, 100 eta 200 tona bitartekoa. Euskaldunek ez zuten handiagorik behar merkataritza aldetik beren beharrak asetzeko.

XVI. mendeak aurrera egin ahala, ordea, euskal itsasontzia aldatzen joan zen, behin betiko formetara iritsi arte, eta gero eta handiagoa bihurtu zen. Itsasontzi horren bilakaera zertxobait egiazta daiteke Gipuzkoako ateburuetako grabatu-sorta txikiaren bidez.

Pasai Donibaneko ontzia

Pasai Donibaneko kale nagusian, XV. mendearen amaierako etxe baten ateburuan, ontzi baten harrizko grabatu bat dago. Bi ontzien erdibideko bat erakusten du irudiak.

Kroskoak, zabalera-gila-luzera erlazioaren aldetik, altuera handiagoa zuen, eta, horri eskerrak, bi bizkarren azpian edukiera handiagoko sotoak zituen karrakak baino.

Gila, aldiz, txikiagoa zen zertxobait eta hori zela medio kroskoaren aurrealdeak itxura zorrotza hartzen zuen, branka nabarmen aurrerantz botata.

Brankako gaztelua atzera ekarri zen aurreko aldean ia bularreraino. Eta beke txiki bat agertu zen.

Aldiz, mastadian ez zen aldaketarik ez garapenik izan.

Orioko ontzia

Orioko Aganduru kaleko ateburuan, XVI. mende hasierako itsasontzi oso bat agertzen da erretratatuta. Argi eta garbi antzematen da ontzi-mota hori bereizten eta finkatzen ari dela (mendearen lehen herenetik aurrera, Ternua eta Labradorrerera urtero balea harrapatzeko egiten zizuten espedizioak finkatuta, itsasontziak hazten hasi ziren eta aparailu eragilea hobetzen).

Kroskoa

Kroskok altuagoa dela antzematen da eta, horri esker, hiru bizkar ditu ontziak.

Gaztelua motzagoa da eta, gainera, branka aldetik, bularreran bertan bukatzen da; horixe da, hain zuzen, euskal itsasontzia bereizten duen ezaugarri nagusia, funtsezko neurrien erlazioaz gain.

Popan, tolda, tximinia edo alcazar zabal bat eramaten zuen, normalean popako estalkirik gabe, baldin eta itsasontzi armatua ez bazen behintzat.

Mastadia

Aparailu eragilea konplexuagoa bihurtu eta hobetu egin zen itsasontzietan; nolahi ere, masprezan ez da agertzen oihal zebadera.

Aitzineko eta nagusiko oihalak txanbergekin agertzen dira.

Bi zutoinek trapa, masterdia eta gabia dute.

Mesanan, oihal latinoaz gain, trapa txiki bat bereizten da bere gabiarekin.

Urasandi, Illunbe eta Anabitarteko itsasontziak

Urasandi eta Illunbeko ateburuetan, baita Anabitartekoan ere, finkatuta agertzen da jada itsasontziaren itxura. Ontzi-mota horrek, besteak beste, ezaugarri hauek ditu:

- oihal zebadera bat eta
- beke garatuagoa

El galeón

El galeón propiamente dicho, como nave perfectamente diferenciada, aparece cuando ya estaba muy avanzado el siglo XVI, y terminó de desarrollarse completamente en pleno siglo XVII.

El galeón fue prontamente adoptado por todas las potencias navales europeas, comenzando por Inglaterra, que fue la pionera, a partir de los estudios y proyectos de Matthew Baker.

Era la nave de guerra más poderosa de la época, aun cuando sus fines (por lo menos al principio) no eran solamente bélicos, puesto que también transportaba cargamentos comerciales. Sucedió en sus funciones a la nao armada.

Los primeros galeones, siquiera aproximados en su tipo, que se construyeron en España, llamados los 12 Apóstoles, fueron realizados: seis en Bilbao y seis en Guarnizo, entre 1589 y 1591, por encargo real.

La construcción de galeones, después de lo ocurrido con la «Armada Invencible», se había hecho más que necesaria, imprescindible, para proteger las rutas de los convoyes a las Indias Occidentales y de las costas españolas.

Hasta entonces, se habían denominado galeones (como ya se ha dicho antes) a otros tipos de barcos distintos, muy especialmente a los armados que hacían la Carrera de Indias; o sea, a las naos mercantes de gran porte que se armaban por necesidades de guerra, y que en la cubierta principal tenían abiertas en sus bandas unas portas, protegidas por encima por la cubierta superior, desde donde las baterías de cañones podían abrir fuego. A esta clase de naos comerciales y pesqueras, modificadas, los escribanos y secretarios reales en sus papeles, con un envidiable entusiasmo, calificaban de galeones. (Algo así como si a los bacaladeros vascos, armados con dos cañones de 105 mm, que se enfrentaron al crucero pesado «Canarias» en la guerra civil española, en el año 1937, se les hubiera asignado el pomposo nombre de fragatas, destructores, o cualquier cosa de esas).

Casco

El casco del galeón era relativamente largo y estrecho y de menos puntal proporcionalmente que la nao:

- Con una relación de manga a eslora de 1 a 4 y hasta de 1 a 5, con una quilla prolongada, apropiada para la velocidad que tenía que desarrollar.
- Con amplios raseles a proa y popa para buena entrada y salida de aguas.
- A partir de la cubierta principal, sus bordas se estrechaban, por lo que la sección de casco tomaba la silueta de un laúd. Esto se debía a la necesidad de mantener lo más bajo posible su centro de gravedad, que de otro modo hubiera quedado peligrosamente desplazado en los bandazos por el tremendo peso de su artillería.

Como características distintivas del perfil de galeón, se deben resaltar:

- el beque, lanzado por delante de la roda,
- el retraimiento del castillo de proa, el cual, por su parte anterior se cerraba muy apartado de la roda; tanto es así, que en muchos galeones dicho castillo estaba situado a popa del palo trinquete.

Galeoia

Galeoia, jada galeoitzat har daitekeena, XVI. mendea oso aurreratuta zegoenean agertu zen ondo bereizitako ontzi moduan, eta XVII. mende betean garatu zen erabat.

Europako ontzigintzako potentzia guztiek berehala bereganatu zuten galeoia. Ingalaterra izan zen lehena, aitzindaria, Matthew Bakerren ikerketa eta proiektuetatik abiatuta.

Garaiko gerraontzi boteretsuena zen, nahiz eta, hasiera batean behintzat, ez zen soilik gerra-helburuetarako ontzia. Izan ere, salgaiak ere garraiatzen zituen. Itsasontzi armatuaren lekua eta eginkizunak hartu zituen.

Espainian eraikitako lehenbiziko galeoiak, itxura aldetik antza zutenak bederen, 12 Apostoluak izendatu zituzten. Hamabi ontzi horietatik sei Bilbon egin ziren eta beste sei Guarnizon, 1589 eta 1591 artean, erregeak enkargatuta.

«Armada Garaitezinarekin» gertatutakoaren ondoren, galeoiak eraikitzea beharrezkoa baino nahitaezkoa bihurtu zen, Mendebaldeko Indietako konboien ibilbideak babesteko, baita Espainiako kostaldekoak ere.

Ordura arte, galeoi izendatzen ziren (esana geratu da aurrez) beste ontzi-mota batzuk, bereziki Indietara joaten ziren armatuak; hau da, gerrak behartuta armatu egitemn zire neurri handiko merkataritza-ontziak. Itsasontzi horiek kanoi-zuloak edukitzen zituzten bizkar nagusiaren alboetan zabalik, goiko bizkarrak gainetik babesten zituela, eta zulo horietatik kanoiek su egin zezaketen. Merkataritzan eta arrantzatan jarduten zuten itsasontzi moldatu horiei errege-eskribauk eta -idazkariak, eraman handiz, galeoi esaten zieten. (Konparazio batera, 1937. urtean, Espainiako gerra zibilean, «Canarias» gurutze-ontzi astunaren aurka 105 mm-ko bi kanoirekin armatuta borrokatu ziren bi euskal bakailao-ontziei fragata, suntsitzaile edo gisako beste izen handiusteren bat eman izan balitzaie bezala).

Kroskoa

Galeoiaren kroskoa nahiko luzea eta estua zen eta, proportzian, itsasontziarena baino baxuagoa:

- Zabalera eta luzeraren arteko erlazioa 1 eta 4koa izaten zen eta 1 eta 5koa ere bai, inoiz. Gila luzanga izaten zuen, egokia garatu behar zuen abiadurarako.
- Brankako eta popako ertzak zabalak izaten zituen uretan ondo sartu eta ateratzeko.
- Bizkar nagusitik aurrera karelak estutu egiten ziren eta, horren ondorioz, kroskoaren sekzioak laud edo gatu-ontziska baten itxura hartzen zuen. Grabitate-zentroa ahalik eta behean mantendu beharrak eragiten zuen hori; gainekoan, artilleriaren zama izugarria zela medio, balantzetan desplazatuta geratuko zatekeen, horrek lekarkeen arriskuarekin.

Galeoiaren aurrealdeko bereizgarri nabarmenenak hauek ziren:

- bekea, bularraren aurretik luzatuta,
- brankako gaztelua atzera ekarrita; aurrealdean, bularretik oso aparte ixten zen gaztelu hori; hainbestearino, galeoi askotan aitzineko mastaren popan kokaturik baitzegoen brankako gaztelua.

- en popa, una amplia tolda, con su correspondiente toldilla. Además, pronto, dispusieron de una galería balconada que rodeaba la popa a la altura de la cubierta superior. Y también jardines. Se llamaban jardines a una especie de garitas situadas en las bandas de la parte de popa, que no eran otra cosa sino los retretes de los oficiales.

Arboladura

Su aparejo impulsor se componía de

- bauprés con cebadera,
- trinquete y mayor con cofas y masteleros y velas cuadradas,
- más el mesana y a veces contramesana con velas latinas.

- popan, tolda zabal bat bere popako estalkiarekin.

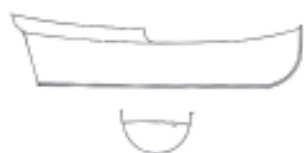
Gainera, berehala, galeria balkoiduna jarri zuten, goiko bizkarraren mailan popa inguratzen. Tegiak ere jarri zituzten. Tegi esaten zitzaien popa aldeko saihetsetan kokatutako garita moduko batzuei; zer eta ofizialen komunak besterik ez ziren delako tegi horiek.

Mastadia

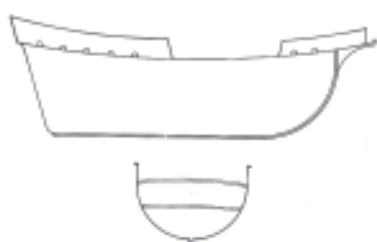
Aparailu eragilea elementu hauek osatzen zuten:

- masprezak, zebadura-zorroarekin,
- aitzineko mastak eta nagusiak, trapa eta masterdi eta lau ertzeko oihalekin,
- mesanak eta batzuetan kontramesanak oihal latinoekin.

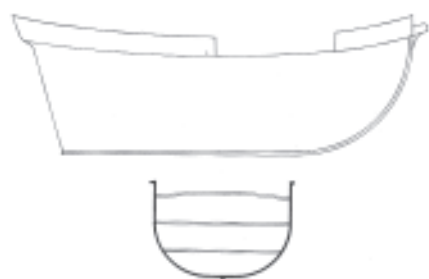
Kroskoen profilak eta sekzioak / Perfiles y secciones relativos de cascos



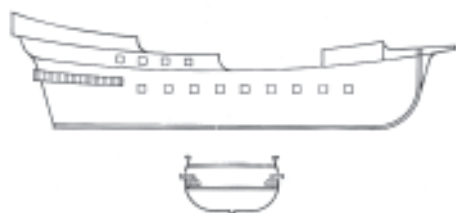
Karabela/Carabela



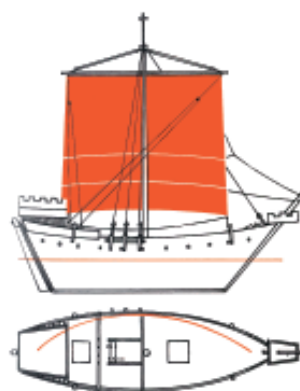
Euskal karraka / Carraca vasca



Euskal ontzia / Nao vasca



Galeoia / Galeón



Koka/Coca.



Atlantikoko itsasontzia / Nao atlántica



Monleonen arabera, XIV. mendeko edo XV. mende hasierako ontzia, Mataroko kokaren antzekoa. Ontzi Museoa.

Nao según Monleón, siglo XIV o principios del XV, semejante a la coca de Mataró, Museo Naval.



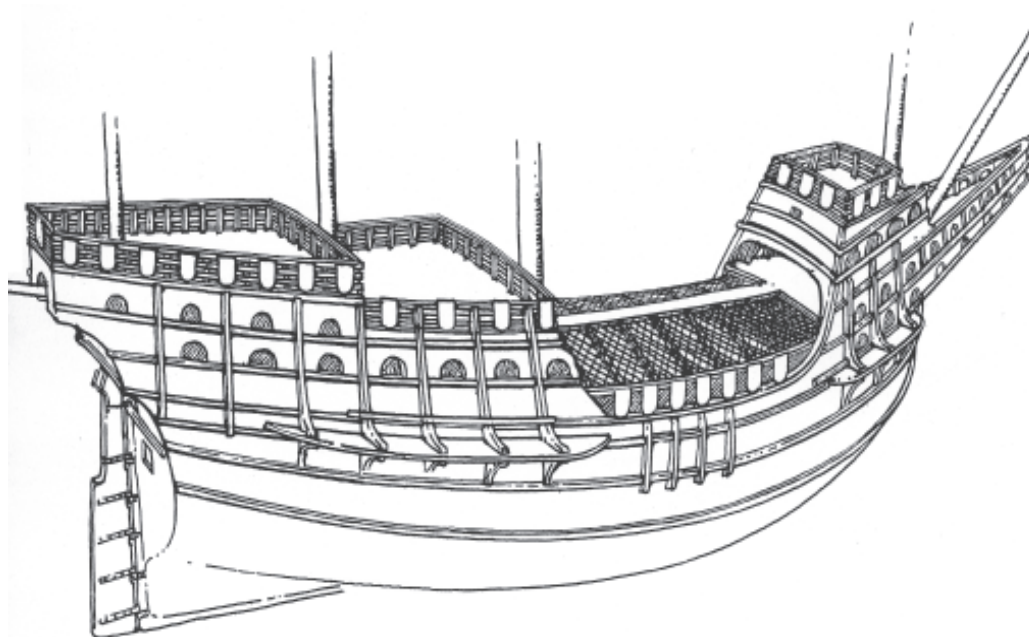
Galeoia / Galeón



Galeoi espainiarra /Galeón español (1540).



1540ko galeoiaren eredua / Modelo de galeón de 1540.



Galeoi frantsesaren berreraikuntza / Reconstrucción de galeón francés.

EL DECLIVE DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL VASCA

¿Qué suponía la construcción naval?

Una actividad tan grande (febril, se podría decir) como fue la de los astilleros vascos, movió muchísimos pequeños capitales, enriqueció a muchos y proporcionó trabajo y medios de subsistencia a muchísimos más. Lo que no estaba nada mal por realizarse en un territorio tan pequeño y pobre de recursos en mucha clase de necesidades primordiales, comenzando por la propia alimentación de sus habitantes, y con una relativamente alta densidad demográfica.

Los astilleros, la navegación comercial, guerrera y pesquera, soportaban multitud de empresas artesanales auxiliares. La construcción de embarcaciones precisaba de:

- mucha madera para los barcos y la tonelería;
- mucho hierro para las herrerías y las manufacturas de clavazón, anclas, herrajes, herramientas y armamento;
- mucho cáñamo y materias textiles, para los obradores de cordelería, aparejos de pesca, redes y confección de velas;
- muchos grandes y pequeños barcos en movimiento, para importar y exportar, traer víveres, principalmente, y llevarse productos terminados o material para su elaboración.

En fin, sin agotar ni mucho menos la relación de todo lo que dependía de las actividades vascas del Cantábrico, puede darse por bien sentado que alrededor de éstas se movía mucho dinero, y que de ellas vivía mucha gente.

Noticias de marinos y pescadores y actividad económica

Según una relación del año 1533, las flotas de Gipuzkoa y de Bizkaia se componían de unas 200 naves, de un tonelaje variado y dedicadas a diversas actividades, con un total de hombres embarcados que alcanzaban los 8.000.

A mediados del siglo había, en Euskalerría peninsular, unas 40 naos balleneras, con una tripulación no inferior a los 2.000 hombres.

Un dato sobre el número de hombres que se empleaban en las campañas balleneras y bacaladeras, nos llega por la vía trágica. En el año 1577, por causa de un invierno adelantado y extremadamente duro, que heló el mar donde pescaban, y que obligó a muchas embarcaciones a invernar, murieron de enfermedades (encabezadas por el escorbuto), penalidades y frío en las costas de Labrador y Terranova varias docenas de pescadores. Había años en que el invierno se les echaba encima con tal rapidez, que el agua del mar se les quedaba helada por momentos debajo de los cascos de las naos. En esos casos, se veían obligados a picar y desprenderse de los cables de las anclas, al tiempo que largaban velas a toda prisa para poder escapar de la trampa.

Pasaia siempre fue un gran centro ballenero, a donde en circunstancias normales llegaban a descargar incluso las embarcaciones de Laburdi, puesto que en su propia costa ca-

EUSKAL ONTZIGINTZAREN GAINBEHERA

Zer garrantzi zuen ontzigintzak?

Euskal ontziolen jarduera izugarria izan zen, biziagoa ezin; jarduera horren jiran, kapital txiki mordo mugitu zen, asko aberastu egin ziren eta beste askok eta askok lana eta bizi-rauteko bitartekoak eskuratu zituzten. Ez zen nolanhiko lorpena, kontuan izanda lurralde txikian gauzatzen zela, oinarrizko behar askotan baliabide gutxi zegoela —bertako bizilagunen elikaduratik hasita— eta demografia-dentsitatea ere nahiko altua zela.

Ontziolak, merkataritzan, gerran eta arrantzan jarduten zuten ontziek, inguruko beste artisau-lantegi osagarri askori ematen zieten lana. Ontziak eraikitzeo, besteak beste, beharrezkoa zen:

- egur asko ontziak eta upelak egiteko;
- burdina asko burdinoletarako eta iltzeak, aingurak, burdinaria, erremintak eta armamentua lantzeko;
- kalamu eta ehun asko, lokarriak, arrantzako aparailuak, sareak eta oihalak egiten zituzten lantegietarako;
- ontzi handi eta txiki asko mugimenduan, inportatzeko eta esportatzeko, batez ere elikagaiak ekartzeko, eta bukatutako produktuak edo produktu horiek lantzeko lehengaiak eramateko.

Finean, Bizkaiko golkoan euskal jardueren mende zegoen guztia aipatu gabe, ziurtzat jo daiteke jarduera horien jiran diru asko mugitzen zela, eta horiei esker jende asko bizi zela.

Marinel eta arrantzaleen albisteak eta ekonomia-jarduera

1533. urteko zerrenda baten arabera, Gipuzkoako eta Bizkaiko ontzidiak 200 bat ontziz osatuta zeuden eta, guztira, 8.000 gizon inguru ontziratzen zen haietan. Edukiera aldetik hainbat neurritako ontziak ziren eta hainbat jardueratan aritzen ziren.

Mendearen erdialdera 40 baleontzi inguru zeuden penintsulako Euskal Herrian; 2.000 bat gizonek osatzen zituzten ontzi horietako guztietako eskifaiak.

Hondamendi baten ondorioz iritsi zaigu balearen eta bakailaoaren kanpainetan aritzen ziren gizon-kopuruaren datua. 1577. urtean, garaia baino lehen iritsi zen negua, negu gorria. Arrantzan ari ziren itsasoa izoztu egin zen eta, ondorioz, ontzi askok itsasoan igaro behar izan zuten negua. Arrantzale asko hil egin ziren gaixotasunen (eskorbutoa, batez ere), penaldien eta hotzaren eraginez Labradorko eta Ternuako kostaldean. Urte batzuetan negua bizkor iristen zen eta konturatzerako itsasoko ura hormatu egiten zitzairen ontzien kroskoe azpian. Halakoetan, izotza pikatu, ainguren kableak han utzi eta oihalak zabaldu behar izaten zituzten ziztu batean zepo hartatik ihes egin ahal izateko.

Pasaia gune nagusietako bat izan zen beti balearen arrantzan; egoera normalean, Lapurdiko ontziak ere hara iristen ziren deskargatzera, beren kostaldean ez zutelako portu egokirik eta beharrezko azpiegiturarik ontzien konponketa

recían de los puertos apropiados, y con la infraestructura necesaria para muchas de las reparaciones y equipamiento de las naves; además de para una mejor comercialización del saín.

Muchos barcos de Laburdi solían estar al servicio de armadores guipuzcoanos; sobre todo cuando había embargos reales de los barcos a este lado de la frontera. En las ocasiones en que Francia y España no estaban empeñadas en guerras, los marinos y pescadores vascos del Norte y del Sur navegaban indistintamente en naves de un lado u otro del Bidasoa.

Del año 1547 existen referencias sobre el tráfico de los balleneros vascos, donde se señala:

- que transportaban saín directamente desde Terranova y Labrador a los puertos de Bristol, Southampton, Londres, Rouan y Flandes (27 bis). Calculándose en unas 20.000 barricas de saín las que se traían a Europa en una campaña anual. Cada barrica contenía unos 200 kilos de saín.

- que la densidad de pescadores en aguas canadienses rebasaba la cifra de 2.000, entre los que se incluían niños de 11 y 12 años, que iniciaban su aprendizaje en el oficio.

En el año 1554, una ordenanza real autorizaba a los mercaderes de Gipuzkoa para transportar a Francia productos de la ballena, así como bacalao, a cambio exclusivamente de víveres pero no de dinero.

Aseguramientos

También había, por medio de agentes, establecida una red de seguros de todo tipo (mayormente dirigida y radicada en Burgos), especialmente para los siniestros marítimos, que cubrían cualquier pérdida. Se aseguraba todo: naves, pertrechos, equipajes y cargas. Las pólizas llegaban a abarcar de antemano el cargamento de saín o de bacalao que los armadores calculaban obtener de las expediciones.

Los pescadores y sus familias solían depender, para afrontar la desgracia, de sus respectivas Cofradías de mareantes y, sobre todo, de la Divina Providencia.

En toda la costa existían gremios de carpinteros, calafates, herreros, toneleros, veleros, rederos, etc., así como proveedores de víveres e implementos para las naves.

Declive de la construcción naval

Todo ese estupendo tráfico, esa plenitud ocupacional y esa gran riqueza derivada empezaron a desaparecer poco a poco. ¿Qué había sucedido para que tal ocurriera?

C. Fernández Duro, escribe:

«Por los años 1580, decía Thomé Cano, había en España más de mil de naos de alto bordo pertenecientes a particulares; de Vizcaya iban más de doscientas todos los años a la pesca de Terranova; de Galicia, Asturias y Montaña, otras doscientas navegaban a Flandes, Francia e Inglaterra con mercaderías y a todas acabó el continuo embargo para el servicio real y el mal pago a sus propietarios y tripulantes. Había desde Fuenterrabía a San Vicente de la Barquera mil pinazas de hasta 80 y 90 toneladas que cada día salían a la pesca, con ellas 20.000 hombres. Contra el embargo de embarca-

asko egiteko eta horniketarako. Balea-olioa hobeto saleros-teko ere bai, joaten ziren lapurtarrak Pasaiara.

Lapurdiko ontzi asko Gipuzkoako armadoreen zerbitzura ari-tzen ziren; batez ere mugaz hegoaldera erregeak ontziak enbegartzeko agintzen zuenean. Espainia eta Frantzia ge-rran ez zeudenean, Iparraldeko eta Hegoaldeko euskal ma-rinelek eta arrantzaleek berdin-berdin nabigatzen zuten Bi-dasoaz alde bateko eta besteko ontzietan.

Badira 1547. urteko zenbait aipamen euskal baleontzien tra-fikoari buruz. Erreferentzia horien arabera:

- balea-olioa garraiatzen zuten zuzenean Ternuatik eta La-bradortik Bristol, Southampton, Londres, Rouan eta Flan-desko (27 bis) portuetara. Kalkuluen arabera, urteko kanpai-na batean 20.000 upel balea-olio ekartzen ziren Europara. Upel bakoitzean 200 kilo inguru balea-olio sartzen zen.

- Kanadako uretan 2.000 arrantzaletik gora aritzen ziren, eta horien artean 11 eta 12 urteko mutil kozkorrak, lanbidea ikas-ten hasiberriak.

1554. urtean errege-ordenantza batek baimendu egin zituen Gipuzkoako merkatariak balearen produktuak Frantziara garraiatzeko, baita bakailaoa ere, baina soilik elikagaien truke eta ez diruaren truke.

Seguruak

Era berean, mota guztietako seguru-sare bat zegoen ezarri-ta, horretan jarduten ziren agenteen bidez. Sare horren gune nagusia Burgosen zegoen, eta handik zuzentzen zuten. Seguru horiek batez ere itsasoko istripuetarako ziren, eta edozein galera estaltzen zuten. Dena aseguratzeko zen: on-tziak, trepetxuak, ekipaia eta zamak. Armadoreek espedi-zioetan zenbat balea-olio eta bakailao lortzea espero zuten kalkulatu eta kargamentu hori ere alde zuzenetik jasotzen zen polizetan.

Arrantzaleek eta familiek, zoritxarrik gertatuz gero, Kofra-dien laguntza izaten zuten horri aurre egiteko, eta, nola ez, Jainkozko Probidentzia ere lagun izaten zuten.

Kostalde osoan hainbat gremio zeuden: arotzak, istinkatzai-leak, errementariak, upelgileak, oihaigileak, saregileak, etab. Baita ontzietarako elikagaiak eta tresnak hornitzen zituzte-nak ere.

Ontzigintzaren gainbehera

Trafiko bikain hori guztia, denentzako adina lan izate hori eta hortik etorri zen aberastasun guztia apaltzen hasi ziren poliki-poliki. Zer dela-eta gertatu zen hori?

C. Fernández Durok hala idatzi zuen:

ciones de pesca; contra las disposiciones que entorpecían las industrias de astilleros; contra el impuesto de la sal, altamente inconveniente a las conservas y a la alimentación económica del pueblo, no cesaron de pedir las ciudades y sus procuradores en Cortes, acusando día por día cómo menguaban y se perdían los beneficios del tráfico del Norte y de las pesquerías de Irlanda, aseguradas por la industria de los cántabros desde tiempos del rey D. Pedro de Castilla» (16).

En cualquier caso conviene contrastar esta visión con la que se presenta en el conjunto de los trabajos de historia del Tomo 3 de Itsasoa.

Los embargos de barcos y la leva persistente de marinos, se derivaban directamente de dos hechos fundamentales (aparte de las guerras directas con otros Estados, sin la creación por parte española de una flota de guerra propia):

- del decidido empeño de los monarcas españoles de poner fronteras navales a los inmensos territorios que poseían en América, rodeados por miles de kilómetros de costas,
- del monopolio que para comerciar y aprovisionar a los colonos americanos se mantenía en Sevilla.

Entonces, ocurría que, debido al deficiente servicio que prestaban los convoyes marítimos, los colonos españoles en América sufrían carencias y carestías intolerables, lo que abonaba el terreno a toda laya de contrabandistas, piratas y negreros, muchas veces con la ayuda o beneplácito de los propios colonos. La persecución marítima de esos logreros y el entorpecimiento del tráfico marítimo normal, ahora encarrilado en lentos y engorrosos convoyes con mucha protección armada, consumía todos los barcos y hombres que las costas españolas pudieran producir, más los extranjeros que la Corona tenía que alquilar, que eran quienes de verdad se beneficiaban de ese tinglado que causaba la ruina a los puertos españoles.

El historiador galo Pierre Chaunu, escribe:

«En 1588, una pipa de vino aumentaba, entre Sanlúcar y La Habana, de 3.740 a 22.500 26.500 maravedíes, es decir, de 650 a 700 por ciento. En 1583, una pipa de vino duplicaba prácticamente su valor en el camino de Sevilla a México —de 4.139 maravedíes a 38.250— 40.500 mds. En Potosí el nivel de precios se mantenía aún más elevado. Seguramente, la historia serial de los precios americanos del siglo XVI pondrá al descubierto tres niveles: Uno, el de Antillas y de la Tierra Firme próxima, cuyos precios serían 5 veces los ibéricos; otro, el de los altiplanos cercanos de México, 10 veces mayores; y el tercero, el de los altiplanos peruanos, 15 a 20 veces superiores». (17).

En un terreno tan exquisitamente abonado para el contrabando (y para toda clase de trapacerías), con miles y miles de kilómetros de costas semidesiertas, y con una población proclive por necesidad a recibir mercancías fuera de los conductos normales establecidos, hacían falta muchísimos barcos armados, demasiados, y muchas tropas en tierra para su resguardo.

Luego estaban los convoyes de Sevilla a las Indias Occidentales, la famosa Carrera de Indias. Y a este respecto, escribe Fernández Duro:

Nolanahi ere, komeni da ikuspegi hori Itsasoa lanaren 3. Liburukian argitaratutako historia-lanetan agertzen den ikuspegiarekin alderatzea.

Funtsean bi arrazoik eragiten zuten ontziak enbargatzea eta etengabe marinela itsasoratu behar izatea (beste Estatu batzuen kontrako gerra zuzenak aparte utzita, Espainiak ez baitzuen itsas armada propiorik sortu). Hauek ziren bi arrazoi horiek:

- Espainiako monarkak tematuta zeuden Amerikan zeuzkaten jabego izugarrie itsasoko mugak jartzeko, eta, jakina, jabego haiek milaka kilometroko kostaldea zuten inguruan.
- Amerikako kolonoekin salerosketan jarduteko eta haiek hornitzeko monopolioa zuten Sevillak eta horri eutsi egin nahi zion.

Hori dela eta, itsas konboiek eskainitako zerbitzu eskasa zela medio, Amerikan bizi ziren kolono espainiarrek hainbat behar eta gabezia onartezin pairatzen zituzten, eta horrek hauspotu egiten zuen, bizi-bizi hauspotu ere, kontrabandista, pirata eta beltz-tratularien jarduna, askotan kolonoen beraien laguntzarekin edo oniritziarekin, gainera. Lukurari horiek itsasoz jazartzen hasi zen Espainia, eta, hala, itsas trafikiko normala moteldu egin zen, konboi geldo eta oztopoz betetakoetan bideratzen baitzen, babes armatu handiarekin. Horrek guztiak, lukurariak jazarri beharrak, trafikokoak berak eta babes armatuak, jan egiten zituen Espainiako kostaldeetan sor zitezkeen ontzi eta gizon guztiak, baita Koroak alokatu behar zituen atz erritarrak ere. Azken horiek ateratzen zuten mauka zalaparta hartatik, Espainiako portuentzat hondamendia baitzen.

Pierre Chaunu historialari frantsesak idatzia da honako pasarte hau:

Kontrabandorako eta era guztietako amarruetarako egoera paregabea zen hura: milaka eta milaka kilometro kosta erdi-mortu, eta, beharraren beharrez, horretarako prest zegoen biztanleria, ezarritako ohiko bideetatik kanpo salgaiak jasotzeko premian. Beraz, kontrabando eta lukurreria hura guztia kontrolatzeko ontzi armatu asko behar ziren, gehiegi, eta tropa asko lehorrean ontzi horiek babesteko.

Horrez gain, hor ziren Sevillatik Mendebaldeko Indietara joaten ziren konboiak. Bizi-bizirik zegoen Indietako Lasterketa entzutetsua. Horren gainean, hala idatzi zuen Fernández Durok:

«El Consejo de Indias, primero; después la Casa de Contratación de Sevilla consiguieron o por sí dictaron reglas en favor del interés lastimado de los armadores y mercaderes, porque a la verdad, de antes hacían las naves sueltas dos y tres viajes en el año y ahora juntas (en convoy) no siempre consiguen hacer uno, teniendo que esperar a la carga y despacho de todas, y una vez en el mar, atenerse a la que andaba la más zorrera; perjuicio enorme para ellos y no menor a los avecindados en Indias, pendientes de la llegada de géneros de primera necesidad». (18).

Si a lo que antecede, se le añade el quebranto económico que suponía para los constructores y armadores las nuevas fórmulas de arqueo, se comprende que los pequeños empresarios vascos se sintieran más atraídos en otras empresas, para invertir su dinero, que la construcción naval.

Por tanto, ¿qué supuso el desastre de la «Armada Invencible» para el declive de la construcción naval vasca?

El impacto del desastre de la «Armada Invencible»

La gran flota enviada por Felipe II para invadir Inglaterra, estaba compuesta de 130 naves de todos los tipos y tamaños, que en buen número procedían del Cantábrico y, naturalmente, de Gipuzkoa y Bizkaia. Pero también había numerosos barcos, de Andalucía, Portugal, Flandes e Italia.

Componían un total de 57.868 toneladas, con 2.431 piezas de artillería de toda clase, y más de 30.000 marineros y soldados.

Después de la derrota, regresaron a los puertos del Cantábrico (hasta con catorce meses de retraso algunos) con una pérdida de 63 unidades y de 8.000 a 9.000 hombres. Hay que añadir las naves que previamente hundió Drake en la bahía de Cádiz, y unas cuantas desperdigadas que los ingleses fueron cazando por un sitio u otro.

El sistema de armadas reales, y el desastre de la «Invencible» afectaron sin duda negativamente a la economía marítima vasca. La construcción de naos por parte de mercaderes y empresarios se vería disminuida, aunque la construcción de galeones por encargo real aumentaron.

En el mismo año del desastre (1588), se formó en Donostia una escuadra para combatir frente a Calais, contribuyendo al éxito de la batalla de Gravelinas, dada el 13 de junio.

Actividades

En el año 1593, el pasaitarra Joanes de Villaviciosa, junto con Zufiaur, derrotaron en la ría de Burdeos a una flota francoinglesa.

Y en 1595, la nave de guerra más grande construida hasta entonces, lo fue en Pasai Donibane. Tenía 1.500 toneladas y portaba 90 cañones.

Los ingleses no habían destruido los astilleros vascos, ni sus bosques, ni sus herrerías. Por lo que éstos podían seguir construyendo barcos para la Carrera de Indias, para sus pesquerías de bacalao y ballena, para el comercio con el Mediterráneo, y para seguir transportando lana de Castilla y mineral de hierro, o tochos, a los países del Norte de Europa, pero las posibilidades financieras de los mercaderes y constructores se vieron mermadas a causa de la pérdidas de barcos y de la interrupción del comercio marítimo por la guerra.

Aurrez aipatutakoari gehitzen badiogu zer diru-galerak sortzen zizkien ontzigileei eta armadoreei edukiera-formula berriek, ulergarria da euskal enpresari txikiek beste ekimen batzuen alde egitea eta inbertitzea dirua, eta ez ontzigitzan.

Beraz, zer eragin izan zuen «Itsas armada Garaitezinaren» hondamendiak euskal ontzigitzaren gainbeheran?

«Itsas armada Garaitezinaren» hondamendiaren eragina

Filipe II.ak Ingalaterra inbaditzeko bidali zuen ontzidia era eta neurri guztietako 130 ontzik osatzen zuten. Asko eta asko Bizkaiko golkoko ontziak ziren, eta, jakina, Gipuzkoakoak eta Bizkaikoak hainbat. Baina, horiez gain, baziren Andaluziako, Portugalgo, Flandesko eta Italiako ontziak ere.

Guztira, 57.868 tonako edukiera zuten, klase askotako 2.431 artilleria-pieza eta 30.000 marinel eta soldadu baino gehiago.

Porrotaren ondoren, Bizkaiko golkoko portuetara itzuli ziren armadako kideak (batzuk hamalau hilabeteko atzerapenarekin) 63 ontzi eta 8.000 eta 9.000 gizon artean galduta. Eta hor gehitu beharrekoak dira aurrez Drakek Cadizko badian hondoratu zituenak eta sakabanaturik geratuta ingelesek batean eta bestean harrapatutako beste zenbait.

Bistan da, errege-armaden sistemak eta «Garaitezinaren» hondamendiak kalte handia eragin zuten Euskal Herriko itsas ekonomian. Merkatarien eta enpresariaren aldetik ontzi gutxiago eraikitzen hasi ziren euskal ontziolak; aldiz, erregeak enkargatuta galeoi gehiago.

Hondamendiaren urte berean (1588) ontzidi bat eratu zen Donostian Calaisko itsasartearen parean borrokatzeko. Ekainaren 13an, Gravelinasko borrokan lortutako garaipenean lagundu zuen ontzidi horrek.

Jarduerak

1593. urtean, Joanes de Villaviciosa pasaitarrak, Zufiaurrekin batera, Frantses-ingelesen ontzidi bat garaitu zuen Bordeleko itsasadarrean.

Eta 1595ean, ordura arte inoiz eraikitako gerraontzi handiena eraiki zuten Pasai Donibanen. 1.500 tona zituen eta 90 kanoi zeramatzan gainean.

Ingelesek ez zituzten suntsitu ez euskal ontziolak, ez basoak, ezta burdinolak ere. Beraz, jarrai zezaketen ontziak eraikitzen Indietako Lasterketarako, bakailaoa eta balea arrantzatzen jarraitzeko, Mediterraneoko merkataritzarako, eta Gaztelako artilea eta burdina-minerala, edo totxoak, Europa iparraldeko herrietara garraiatzen jarraitzeko. Baina merkatarien eta ontzigileen finantza-ahalmena asko murriztu zen; izan ere, hainbat ontzi galdu zituzten eta gerrak itsas merkataritza eten egin zuen.

La cuestión ballenera

Se da por hecho que el fin de la supremacía de los balleneros vascos, se debió a la excesiva matanza que éstos realizaron. Se citan, como número aproximativo, unas 20.000 ballenas durante un período de 60 años del siglo XVI. Ya se conoce el dato complementario (también estimativo) de que proporcionaron unas 20.000 barricas de saín anuales.

El predominio ballenero vasco, comenzado ya para el siglo VII, se terminó definitivamente mil años después. Otras naciones entraron en competición con esa industria vasca y la expulsaron de los mares, después de haber aprendido el arte, paradójicamente, de los mismos balleneros vascos.

Como ejemplo, en el año 1576 la reina Isabel de Inglaterra, en Carta Patente de 12 de febrero, autorizó a la Corporación de Mercaderes ingleses para el descubrimiento de «las tierras nuevas», permitiendo, además, llevar consigo en sus naves, pescadores vascos, para que les instruyeran en el arte de la caza de ballenas.

Pierre Chaunu, escribe:

«Otra fuente de 1585, en pleno repliegue de la potencia marítima vasca, da la siguiente indicación: de 18 navíos (vascos) enviados a Terranova, 17 fueron capturados por los ingleses. Es difícil descartar la tesis clásica, según la cual la disminución y luego ausencia de navíos vascos en Terranova se debió a una insuficiente protección. El repliegue de la potencia marítima española hacia el Atlántico de la Carrera (de Indias) dejó a los navíos vascos y cantábricos a merced de sus adversarios, a los que protegían sus propios Estados. Y aunque el relativo aumento de los costos de la construcción naval en Vizcaya, afectaba a la empresa en una de las bases de su prosperidad, nada pudo detener el proceso iniciado. Terranova fue la gran escuela de los marinos desde principios del siglo XVI, y los obstáculos al acceso del último banco de bacalao significaron a largo plazo, la imposibilidad de formación de las élites marineras». (19).

Triste es que los vascos no contaran con un respaldo estatal para oponerse a la expulsión de sus balleneros y bacaladeros de unas costas donde tenían que haber sido reconocidos sus derechos históricos. Pero la hora de la influyente presencia vasca en el mar ya había pasado. Al paso del tiempo habían cambiado las circunstancias, y aunque se prolongó su agonía por poco un siglo más, por último, le había llegado el fin de los protagonismos y la hora de una más modesta presencia marítima.

Balea-arrantzaren afera

Ziurtzat ematen da euskal balea-arrantzaleen nagusitasuna euskaldunek berek animalia gehiegi hil zituztelako amaitu zela. Gutxi gorabeherako datu moduan 20.000 balea aipatzen dira XVI. mendeko 60 urteko epean. Aurrez aipatu dugu datu osagarria ere hor da (gutxi gorabeherakoa hori ere): urtean 20.000 balea-olio upel lortzen zuten animalia horietatik.

Euskal balea-arrantzaleen nagusitasuna VII. menderako hasi zen, eta mila urte geroago bukatu zen behin betiko. Beste herrialde batzuk lehian hasi ziren euskal industria horrekin eta kanporatu egin zituzten euskaldunak itsasoetatik, nahiz eta —haxe paradoxa— baleak harrapatzeko artea euskaldunengandik ikasi.

Horren adibide, 1576. urtean Ingalaterrako Isabel erreginak otsailaren 12ko eskutitzean, Ingalaterrako Merkatarien Elkarteak baimendu zuen «lurralde berriak» aurkitzeko, eta, horrez gain, aukera eman zien beren ontzietan euskal arrantzaleak eramateko, baleak nola arrantzatu irakats ziezaien.

Pierre Chaunuk idatzia da pasarte hau:

Tamala da euskaldunek ez zutela izan Estatuaren babesik baleontziak eta bakailao-ontziak kanporatzeko agindu horri aurre egiteko. Euskaldunen eskubide historikoak onartuta beharko zuketzen itsaso haietan. Baina euskaldunek itsasoan izan zuten eragina amaitzeaz zen. Denboraren joanean, baldintzak eta egoerak aldatu egin ziren, eta agonia ia beste mende bat luzatu bazen ere, azkenik itzali egin zen euskal ontzigile, marinel eta arrantzaleen ospea eta itzala, eta leku apalago batean geratzeko ordua iritsi zen.



Mutrikuko Urasandi etxeko atea / Puerta de la casa de Urasandi de Mutriku.



XVI. mendeko itsasontzi baten erliebea, Urasandi etxearen ateburuan.
Relieve de nao del siglo XVI en el dintel de la casa de Urasandi.

Grabatua. Mutriku / Grabado de Mutriku.



AGANDURUKO ITSASONTZIA

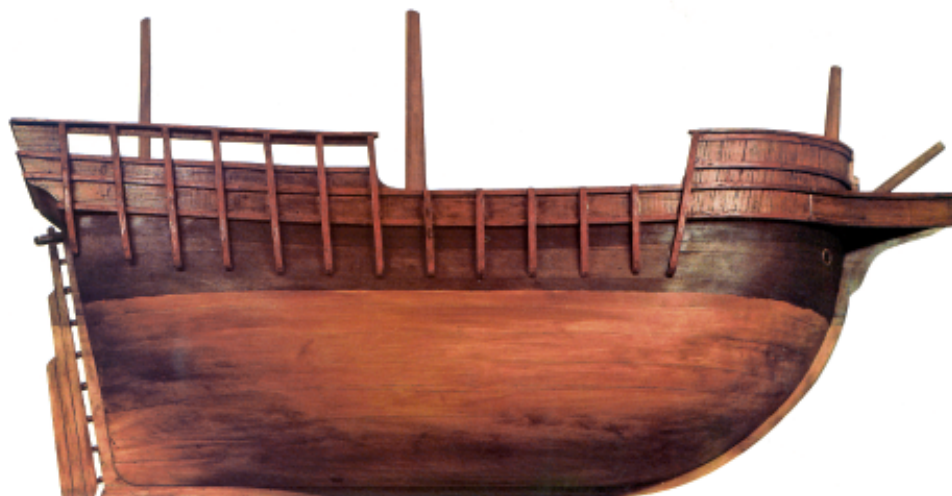


Orioko Aganduru kaleko erliebe bikainaren lehen plano.

Egile batzuk penatuta daude oso zaila delako XVI. mendeko itsasontziak berreraikitzea; izan ere, ontziak nabigatzen ari direla irudikatzen dira beti, eta zaila da jakitea kroskoen forma osoa nolakoa den. Euskal itsasontzien erliebe sorta txiki horretan, ordea, besterik frogatzen da.

Primer plano del magnífico relieve de Aganduru kalea, de Orio.

Hay autores que se lamentan de la dificultad suprema que existe para la reconstitución de navas del siglo XVI, debido a que éstas siempre están representadas navegando, por lo que no se puede precisar la forma de sus cascos en su totalidad. En esta pequeña serie de relieves de naos vascas, se demuestra lo contrario.



XVI. mendeko erabilera anitzeko euskal ontzi baten prototipoaren gutxi gorabeherako berregitea. Garaiko ateburuetakako erliebeetan (Oriokoan, esaterako) oinarrituta berregin zen ontzia. Modeloaren erdia Gipuzkoako Ozeanografia Elkarteko modelistak, Jesus M^a Peronak, eraiki zuen.

Reconstitución conjetural de un prototipo de nao polivalente vasca del siglo XVI, basada en los relieves de los dinteles de la época (como el de Orio). Medio modelo construido por el modelista de la Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa, Jesús M^a Perona.



Orioko Aganduru kaleko ataria eta ateburua / Portal y dintel de Aganduru kalea, de Orio.



«Illunbe» etxeko ateburuko erliebea handituta / Ampliación del relieve del dintel de «Illunbe».

Grabatua. Mutriku / Grabado de Mutriku.





Mutrikuko «Illunbe» baserriko atea, ateburuan erliebea duela.
Irudikatutako itsasontzia XVI. mende amaiera aldekoa da.

Puerta del caserío «Illunbe» de Mutriku, con el relieve en su dintel.
La nao representada corresponde a un momento avanzado del siglo XVI.

«BEKO-KALEA» ETXEKO ITSASONTZIA



Errenteriako «Beko Kalea» etxeke ateburua. Artista gehiegikeriazale eta zehaztasun gutxiko batek eginiko erliebeak XVI. mende amaierako euskal ontzi armatu bat irudikatzen du. Poparen makurrerak eta brankako beke luzeak ontzi hibrido bat dela adierazten dute, itsasontzi baten eta oso antzinako galeoi baten artekoa. Halaxe erakusten du artilleria kokatzeko moduak ere: bizkarralde nagusian dago jarrita artilleria, goiko bizkarraren bidez babestuta.

Dintel de la casa de «Beko Kalea», Errenteria, que representa con todas las incorrecciones de un artista exuberante y poco preciso, una nao vasca armada de finales del siglo XVI. El arrufo de su popa y el prolongado beque de la proa, así como la situación de su artillería sobre la cubierta principal protegida por la cubierta superior, señalan un tipo híbrido, entre nao y galeón muy primitivo.



«Beko Kalea» etxeke ateburuko erliebea handituta.
Ampliación del relieve del dintel de «Beko Kalea».



XV. mende amaierako euskal ontzia, Pasaia Donibaneko garai hartako etxe baten ateburuan zizelkatua. Horren antzekoa izan bide zen Kolonen «Santa Maria» ontzia; izan ere, garai bertsukoa zen eta jatorriz Euskal Herrikoa-Kantabriakoa, inondik ere.

Nao vasca de finales del siglo XV del dintel de una casa de esa época, en Pasaia Donibane. No muy distinta a esta embarcación tuvo que ser la «Santa María» de Colón, por su contemporaneidad y por su indudable procedencia vasco-cántabra.

Grabatua. Pasaia / Grabado de Pasaia.



Notas

- (1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: «ARMADA ESPAÑOLA DESDE LA UNIÓN DE LOS REINOS DE CASTILLA Y ARAGÓN», TOMO I, pág. 324. Ed. Museo Naval. Madrid, 1973.
- (2) FERNÁNDEZ DURO; Cesáreo: Obra citada, TOMO II, pág. 308.
- (3) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, Mariano: «LOS VASCOS EN LA PESCA DE LA BALLENA», pág. 225. Biblioteca Vascongada de los Amigos del País, San Sebastián. 1961.
- (4) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Obra citada, TOMO I, págs. 335 y 336.
- (5) HUXLEY, Selma: «LOS BALLENEROS VASCOS EN CANADÁ ENTRE CARTIER Y CHAMPLAIN SIGLO XVI», pág. 13. Separata del Boletín - Año XXXV - Cuadernos 1º y 2º Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. San Sebastián, 1979.
- (6) ARTIÑANO, Gervasio de: «LA ARQUITECTURA NAVAL ESPAÑOLA EN MADERA», pág. 320. Editor: el propio autor. Madrid, 1920.
- (7) BARKHAM, Michael: «REPORT ON 16 TH CENTURY SPANISH BASQUE SHIPBUILDING C. 1550 TO C. 1600.
- (8) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan de: «ITINERARIO DE NAVEGACIÓN DE LOS MARES Y TIERRAS OCCIDENTALES», pág. 37. Ed. Museo Naval., Madrid, 1985.
- (9) BARKHAM, Michael: «LA CONSTRUCCIÓN NAVAL VASCA EN EL SIGLO XVI. LA NAO DE USO MÚLTIPLE», págs. 103 y 104. Cuadernos de la Sección Historia-Geografía. N.º 3. Eusko Ikaskuntza, S.A. Sociedad de Estudios Vascos. San Sebastián, 1984.
- (10) Documento hallado por HUXLEY, Selma, en el Archivo de Protocolos de Oñati, y publicado por: BARKHAM, Michael: «REPORT ON 16TH CENTURY SPANISH BASQUE SHIPBUILDING C. 1550 TO C. 1600», págs. 82 y 83. Manuscript Report, N.º 422. Parks Canadá, 1981.
- (11) Id. id. págs. 59 y 60.
- (12) CHAVES, Alonso de: «ESPEJO DE NAVEGANTES», pág. 210. Instituto de Historia y Cultura Naval. Madrid, 1983.
- (13) BARKHAM, Michael: op. y loc. cit.
- (14) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, Mariano: Obra citada, págs. 160 y 169.
- (15) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Obra citada, TOMO II, pág. 492.
- (16) HUXLEY, Selma, «Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain (siglo XVI) y R.S.B.A.P., XXXV (1979) pág. 5.
- (17) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Obra citada, TOMO III, pág. 180.
- (18) CHAUNU, Pierre: «CONQUISTA Y EXPLOTACIÓN (SIGLO XVI), págs. 192 y 193. Nueva Clío - La Historia y sus problemas. Editorial Labor, S.A. Barcelona, 1984.
- (19) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Obra citada, TOMO I, pág. 205.

Oharrak

- (1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: «ARMADA ESPAÑOLA DESDE LA UNIÓN DE LOS REINOS DE CASTILLA Y ARAGÓN», I. LIBURUKIA, 324. or. Museo Naval arg. Madril, 1973.
- (2) FERNÁNDEZ DURO; Cesáreo: Aipatutako obra, II. LIBURUKIA, 308. or.
- (3) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, Mariano: «LOS VASCOS EN LA PESCA DE LA BALLENA», 225. or. Euskalerrriaren Adiskideen Elkarteren Liburutegia, Donostia. 1961.
- (4) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Aipatutako obra, I. LIBURUKIA, 335 eta 336. or.
- (5) HUXLEY, Selma: «LOS BALLENEROS VASCOS EN CANADÁ ENTRE CARTIER Y CHAMPLAIN SIGLO XVI», 13. or. Buletinaren separata – XXXV urtea – 1. eta 2. koademoak» Euskalerrriaren Adiskideen Elkartea. Donostia, 1979.
- (6) ARTIÑANO, Gervasio de: «LA ARQUITECTURA NAVAL ESPAÑOLA EN MADERA», 320. or. Egileak berak argitaratua. Madril, 1920.
- (7) BARKHAM, Michael: «REPORT ON 16 TH CENTURY SPANISH BASQUE SHIPBUILDING C. 1550 TO C. 1600.
- (8) ESCALANTE DE MENDOZA, Juan de: «ITINERARIO DE NAVEGACIÓN DE LOS MARES Y TIERRAS OCCIDENTALES», pág.37. Museo Naval. Madril, 1985.
- (9) BARKHAM, Michael: «LA CONSTRUCCIÓN NAVAL VASCA EN EL SIGLO XVI. LA NAO DE USO MÚLTIPLE», 103 eta 104 or. in Cuadernos de la Sección Historia Geografía. 3 zka. Eusko Ikaskuntza, S.A. Donostia, 1984.
- (10) HUXLEY, Selma bilatutako dokumentua, Gipuzkoako Protokolo Notarialen Artxibategian, eta BARKHAM, Michaelek argitaratua: «REPORT ON 16TH CENTURY SPANISH BASQUE SHIPBUILDING C. 1550 TO C. 1600», 82 eta 83 or. Manuscript Report, 422 zka.. Parks Canadá, 1981.
- (11) Id. id. 59 eta 60 or.
- (12) CHAVES, Alonso de: «ESPEJO DE NAVEGANTES», 210. or. Historia eta Itsas Kulturako Institutua. Madril, 1983.
- (13) BARKHAM, Michael: adierazitako obra eta lokuzioak.
- (14) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, Mariano: Aipatutako obra, 160 eta 169 or.
- (15) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Aipatutako obra, II. LIBURUKIA, 492. or.
- (16) HUXLEY, Selma, «Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain (siglo XVI) eta R.S.B.A.P., XXXV (1979) 5. rr.
- (17) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Aipatutako obra, III. LIBURUKIA, 180. or.
- (18) CHAUNU, Pierre: «CONQUISTA Y EXPLOTACIÓN (SIGLO XVI), 192 eta 193. or. in Nueva Clío - La Historia y sus problemas. Labor, S.A. argitaletxea. Bartzelona, 1984.
- (19) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: Aipatutako obra, I. LIBURUKIA, 205. or.

Bibliografía

- ARCHIBALD, E.H.H.: «THE WOODEN FIGHTING SHIP». Blandford Press Ltd. Pool. Dorset, 1968.
- ARCHIBALD, E.H.H. (y otros): «EL ARTE DE LA NAVEGACIÓN Y SU HISTORIA». Ediciones Larraiza. Pamplona, 1974.
- ARMSTRONG, John-Vincent: «L'EVOLUTION DES NAVIRES DE GUERRE ANGLAIS (1550-1650)». Revista «Le Petit Perroquet», N.º 11. Grenoble.
- AROCENA, Fausto: «DICCIONARIO BIOGRÁFICO VASCO (I GUIPUZCOA)». Ed. Auñamendi. San Sebastián, 1963.
- ARTECHE, José: «Elcano». Colección Austral, N.º 1504. Espasa-Calpe, S.A. Madrid, 1972.
- BANUS Y AGUIRRE, José Luis: «LA NAVE DE SAN SEBASTIÁN» (Serie de tres artículos). Diario vasco «LA VOZ DE ESPAÑA», días 9, 12 y 19 de septiembre. San Sebastián, 1976.
- BARKHAM, Michael: «REPORTON 16 th CENTURY SPANIS BASQUE SHIPBUILDING, C. 1550 TO C. 1600», manuscript Report n.º 422, Parks Canada, 1981.
- BARKHAM, Michael: «LA CONSTRUCCION NAVAL VASCA EN EL SIGLO XVI. LA NAO DE USO MULTIPLE». Eusko Ikaskuntza. San Sebastián, 1984.
- BASS, George F. (y otros): «A HISTORY OF SEAFARING (BASED ON UNDERWATER ARCHAEOLOGY)». Ed. Thames and Hudson. London, 1972.
- BATHE, B. W.: «SHIP MODELS, Nos. 1.º 2.º y 4.º». A Science Museum Illustrated Craft. London.
- BERRAONDO, Ramón de: «LOS PESCADORES ANTE LA HISTORIA (MOTIVOS VASCOS)». Euskalerrriaren Alde XI, 1921, págs. 241 a 248.
- BERRAONDO, Ramón de: «SELLOS MEDIEVALES DE TIPO NAVAL», págs. 130 a 138. Revista Internacional de Estudios Vascos.
- CANBY, Courtland: «HISTORIA DE LA MARINA». Editorial Contiente, S.A. Madrid, 1965.
- CARO BAROJA, Julio: «INTRODUCCIÓN A LA HISTORIA SOCIAL Y ECONÓMICA DEL PUEBLO VASCO». Estudios vascos, VI. Editorial Txertoa. San Sebastián, 1974.
- CARO BAROJA, Julio: «LOS VASCOS Y EL MAR». Estudios vascos, X. Editorial Txertoa. San Sebastián, 1981.
- CASTIÑEIRAS MUÑOZ, Pedro: «EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA». (III La época de los descubrimientos geográficos). Ed. Sillex. Madrid, 1981.
- CELERIER, Pierre: «HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN». Ed. Diana, S.A. México, D.F., 1966.
- CEUDEC, Renato: «COCA HANSEÁTICA». Revista «NAVI E MODELLI DI NAVI», Anno IV, N.º 10-11. Firenze - Italia, 1980.
- CEUDEC, Renato: «Le NAVI DEI VICHINGHI». Revista «NAVI E MODELLI DI NAVI», Anno, IV, N.º 4 y 5. Firenze - Italia, 1980.
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO, Mariano: «PRIMERAS REPRESENTACIONES GRÁFICAS DE EMBARCACIONES DEL LITORAL VASCO». Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, N.º 10, págs. 3 a 16. San Sebastián, 1959.
- CIVARDI, Anne (y GRAHAM-CAMBELL, Junes): «LOS VIKINGOS (INVASORES VIKINGOS). A través del tiempo. Ediciones Plesa, S.M. Ediciones. Madrid, 1978.
- CUCARI, Atilio: «VELEROS DE TODO EL MUNDO». Ed. Espasa-Calpe, S.A. Madrid, 1978.
- CRUMLIM-PEDERSEN, Ole: «THE VIKING SHIPS OF ROSKILDE». (Aspects of the History of wooden shipbuilding). National Maritime Museum. Maritime monographs and reports, N.º 1. Greenwich, London, 1970.
- CHRISTENSEN, Arne-Emil: «LA CONSTRUCTION NAVALE SCANDINAVE». Revista «LE PETIT PERROQUET», N. 17. Grenoble.
- DAVIS, Ralph: «ENGLISH MERCHANT SHIPS». National Maritime Museum. Government Books. London, 1975.

Bibliografía

- ARCHIBALD, E.H.H.: «THE WOODEN FIGHTING SHIP». Blandford Press Ltd. Pool. Dorset, 1968.
- ARCHIBALD, E.H.H. (eta beste batzuk): «EL ARTE DE LA NAVEGACIÓN Y SU HISTORIA». Larraiza edizioak. Iruñea, 1974.
- ARMSTRONG, John-Vincent: «L'EVOLUTION DES NAVIRES DE GUERRE ANGLAIS (1550 1650)». «Le Petit Perroquet» aldizkaria, 11. zka. Grenoble.
- AROCENA, Fausto: «DICCIONARIO BIOGRÁFICO VASCO (I GUIPUZCOA)». Auñamendi. Donostua, 1963.
- ARTECHE, José: «Elcano». Austral Bilduma, 1504. zka. Espasa-Calpe, S.A. Madril, 1972.
- BANUS ETA AGUIRRE, José Luis: «LA NAVE DE SAN SEBASTIÁN» (Hiru artikuluz osatutako sorta). Diario Vasco «LA VOZ DE ESPAÑA», irailaren 9, 12 eta 19a. Donostia, 1976.
- BARKHAM, Michael: «REPORTON 16 th CENTURY SPANIS BASQUE SHIPBUILDING, C. 1550 TO C. 1600», manuscript Report, 422. zka., Parks Canada, 1981.
- BARKHAM, Michael: «LA CONSTRUCCION NAVAL VASCA EN EL SIGLO XVI. LA NAO DE USO MULTIPLE». Eusko Ikaskuntza. Donostia, 1984.
- BASS, George F. (eta beste batzuk): «A HISTORY OF SEAFARING (BASED ON UNDERWATER ARCHAEOLOGY)». Thames and Hudson arg. Londres, 1972.
- BATHE, B. W.: «SHIP MODELS, 1, 2 eta 4. zka.k». A Science Museum Illustrated Craft. Londres.
- BERRAONDO, Ramón de: «LOS PESCADORES ANTE LA HISTORIA (MOTIVOS VASCOS)». Euskalerrriaren Alde XI, 1921, 241etik 248ra.
- BERRAONDO, Ramón de: «SELLOS MEDIEVALES DE TIPO NAVAL», 130-138. or. Nazioarteko Eusko Ikaskuntzen Aldizkaria.
- CANBY, Courtland: «HISTORIA DE LA MARINA». Continente S.A. arg. Madril, 1965.
- CARO BAROJA, Julio: «INTRODUCCIÓN A LA HISTORIA SOCIAL Y ECONÓMICA DEL PUEBLO VASCO». Eusko ikaskuntzak, VI. Txertoa argitaletxea. Donostia, 1974.
- CARO BAROJA, Julio: «LOS VASCOS Y EL MAR». Estudios vascos, X. Txertoa argitaletxea. Donostia, 1981.
- CASTIÑEIRAS MUÑOZ, Pedro: «EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA». (III La época de los descubrimientos geográficos). Sillex arg. Madrid, 1981.
- CELERIER, Pierre: «HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN». Diana S.A. arg. Mexiko, D.F., 1966.
- CEUDEC, Renato: «COCA HANSEÁTICA». «NAVI E MODELLI DI NAVI» aldizkaria, IV. urtea, 10 11 zka. Firenze Italia, 1980.
- CEUDEC, Renato: «Le NAVI DEI VICHINGHI». Revista «NAVI E MODELLI DI NAVI», aldizkaria, IV. urtea, 4 eta 5 zka. Firenze Italia, 1980.
- CIRIQUIAIN GAIZTARRO, Mariano: «PRIMERAS REPRESENTACIONES GRÁFICAS DE EMBARCACIONES DEL LITORAL VASCO». Euskalerrriaren Adiskideen Elkartearen Buletina, 10. zka, 3tik 16ra. Donostia, 1959.
- CIVARDI, Anne (eta GRAHAM-CAMBELL, Junes): «LOS VIKINGOS (INVASORES VIKINGOS). A través del tiempo». Plesa, S.M. Ediciones. Madril, 1978.
- CUCARI, Atilio: «VELEROS DE TODO EL MUNDO». Espasa Calpe, S.A. arg. Madril, 1978.
- CRUMLIM PEDERSEN, Ole: «THE VIKING SHIPS OF ROSKILDE». (Aspects of the History of wooden shipbuilding). National Maritime Museum. Maritime monographs and reports, 1. zka. Greenwich, Londres, 1970.
- CHRISTENSEN, Arne-Emil: «LA CONSTRUCTION NAVALE SCANDINAVE». «LE PETIT PERROQUET» aldizkaria, 17. zka. Grenoble.
- DAVIS, Ralph: «ENGLISH MERCHANT SHIPS». National Maritime Museum. Government Books. Londres, 1975.

- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: «ÍNDICE DE LA COLECCIÓN DE DOCUMENTOS QUE POSEE EL MUSEO NAVAL». Ed. Instituto Histórico de la Marina. Madrid, 1946.
- GARAT, Joseph: «LES BALEINES ET LES BASQUES». Manuscrito. Ziburu, Lapurdi.
- GARCÍA DEL PALACIO, Diego: «INSTRUCCIÓN NÁUTICA PARA NAVEGAR». Colección de Incunables Americanos. Siglo XVI - Volumen VIII. México, 1587. FACSIMIL, Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, 1944.
- GOLDSMITH-CARTER, George: «VELEROS DE TODO EL MUNDO». Manuales de divulgación cultural. Editorial Bruguera, S.A. Barcelona, 1970.
- GRENIER, Robert: «ESTABLECIMIENTO BALLENERO VASCO DEL SIGLO XVI EN EL LABRADOR». Revista «INVESTIGACIÓN Y CIENCIA». Barcelona, 1982.
- GRENIER, Robert (y HUXLEY, Selma): «DIVERS FIND SUNKEN BASQUE GALLEON IN LABRADOR». Revista «CANADIAN GEOGRAPHIC», Dic. 1978 - Ene. 1979. Canadá.
- GRENIER, Robert (y otros): (Sobre las excavaciones subacuáticas de los investigadores de Parks. Canadá, en Red. Bay, península del Labrador). Research Bulletin N.º 163 (julio 1981), 194 (junio 1983) y 206 (noviembre 1983). Canadá.
- HAWS, Duncan: «LOS BUQUES Y EL MAR». Ed. Centropress, S.L. Madrid, 1978.
- HOWARTH, David: «LA ARMADA INVENCIBLE». Ed. Argos-Vérgara, S.A. Barcelona, 1982.
- HOWARTH, David: «SOBEREIGN OF THE SEAS». Book Club Associates. London, 1974.
- HOWARD, Frank: «SAILING SHIPS OF WAR 1400-1860». Mayflower Books. New York, 1979.
- HUXLEY, Selma: «THE BASQUES: FILLING A GAP IN OUR HISTORY BETWEEN J. CARTIER AND CAMPLAIN». (Artículo publicado en la revista «CANADIAN GEOGRAPHIC JOURNAL»). Canadá, 1978.
- HUXLEY, Selma: «THE WRECK OF THE SAN JUAN». Revista «THE ARCHIVIST», Nov.Dic. 1978. Canadá.
- HUXLEY, Selma: «LOS BALLENEROS VASCOS EN CANADÁ ENTRE CARTIER Y CHAMAPLAIN (siglo XVI), R.S.B.A.P., XXXV (1979).
- IBAÑEZ DE IBERO, Carlos: «HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA». Editorial Espasa-Calpe, S.A. Madrid, 1943.
- IMAZ, José Manuel: «LA INDUSTRIA PESQUERA EN GUIPÚZCOA AL FINAL DEL SIGLO XVI». (Documentos de la época). Imprenta de la Excm. Diputación de Guipúzcoa. San Sebastián, 1944.
- LANDSTROM, Biörn: «EL BUQUE». Editorial Juventud. Barcelona, 1973.
- LEIZAOLA, Jesús María de: «LA MARINA CIVIL VASCA EN LOS SIGLOS XIII, XIV y XV». Editorial Sendoa. San Sebastián, 1984.
- LOON, H.W.Van: «LA CONQUISTA DE LOS MARES (HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN)». Ed. Luis Miracle. Barcelona, 1946.
- LUNA, Juan Carlos: «EL MAR Y LOS BARCOS». Editora Nacional. Madrid, 1950.
- MACINTYRE, Donald. «LA AVENTURA DE LA VELA, 1520-1914». Ed. Luis de Caralt. Barcelona, 1971.
- MANERA REGUEYRA, Enrique. «EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA (I LA MARINA DE CASTILLA)». Ed. Silex. Madrid, 1981.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, José María. «DEL REMO A LA VELA». Editorial Juventud, S.A. Barcelona, 1948.
- MC KEE, Alexander. «HOW WE FOUND THE MARY ROSE». Souvenir Press Ltd. London, 1982.
- MERRIEN, Juan. «HISTORIA DE LOS BUQUES». Editorial Ayma, S.A. Barcelona, 1960.
- MORTON NANCE, R. «THE SHIP OF THE RENAISSANCE». Maritime Miscellany Series N.º 10. The national Maritime Museum. Greenwich, London, 1976.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: «ÍNDICE DE LA COLECCIÓN DE DOCUMENTOS QUE POSEE EL MUSEO NAVAL». Marinaren Institutu Historikoak argitaratua. Madril, 1946.
- GARAT, Joseph: «LES BALEINES ET LES BASQUES». Eskuizkribua. Ziburu, Lapurdi.
- GARCÍA DEL PALACIO, Diego: «INSTRUCCIÓN NÁUTICA PARA NAVEGAR». Amerikako Inkunableen Bilduma. XVI. mendea - VIII. Liburukia. Mexiko, 1587. FAKSIMILEA, Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, 1944.
- GOLDSMITH CARTER, George: «VELEROS DE TODO EL MUNDO». Kultura dibulgazioko eskuliburuak. Editorial Bruguera, S.A. Bartzelona, 1970.
- GRENIER, Robert: «ESTABLECIMIENTO BALLENERO VASCO DEL SIGLO XVI EN EL LABRADOR». «INVESTIGACIÓN Y CIENCIA» aldizkaria. Bartzelona, 1982.
- GRENIER, Robert (eta HUXLEY, Selma): «DIVERS FIND SUNKEN BASQUE GALLEON IN LABRADOR». «CANADIAN GEOGRAPHIC» aldizkaria, 1978 aben. 1979 urta. Kanada.
- GRENIER, Robert (eta beste batzuk): (Parks-eko ikertzaileen urpeko indusketei buruz. Kanada, Red Bay, Labradorko penintsula). Research Bulletin, 163. zka. (1981eko uztaila), 194. zka. (1983ko ekaina) eta 206. zka. (1983ko azaroa). Kanada.
- HAWS, Duncan: «LOS BUQUES Y EL MAR». Ed. Centropress, S.L. Madrid, 1978.
- HOWARTH, David: «LA ARMADA INVENCIBLE». Ed. Argos Vergara, S.A. Bartzelona, 1982.
- HOWARTH, David: «SOBEREIGN OF THE SEAS». Book Club Associates. Londres, 1974.
- HOWARD, Frank: «SAILING SHIPS OF WAR 1400 1860». Mayflower Books. New York, 1979.
- HUXLEY, Selma: «THE BASQUES: FILLING A GAP IN OUR HISTORY BETWEEN J. CARTIER AND CAMPLAIN». («CANADIAN GEOGRAPHIC JOURNAL» aldizkarian argitaratutako artikulua). Kanada, 1978.
- HUXLEY, Selma: «THE WRECK OF THE SAN JUAN». «THE ARCHIVIST» aldizkaria, 1978ko aza.-aben. Kanada.
- HUXLEY, Selma: «LOS BALLENEROS VASCOS EN CANADÁ ENTRE CARTIER Y CHAMAPLAIN (siglo XVI)», R.S.B.A.P., XXXV (1979).
- IBAÑEZ DE IBERO, Carlos: «HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA». Editorial Espasa Calpe, S.A. Madril, 1943.
- IMAZ, José Manuel: «LA INDUSTRIA PESQUERA EN GUIPÚZCOA AL FINAL DEL SIGLO XVI». (Garaiko dokumentuak). Gipuzkoako Foru Aldundiaren inprenta. Donostia, 1944.
- LANDSTROM, Biörn: «EL BUQUE». Juventud argitaletxea. Bartzelona, 1973.
- LEIZAOLA, Jesús María de: «LA MARINA CIVIL VASCA EN LOS SIGLOS XIII, XIV y XV». Sendoa argitaletxea. Donostia, 1984.
- LOON, H.W.Van: «LA CONQUISTA DE LOS MARES (HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN)». Ed. Luis Miracle. Bartzelona, 1946.
- LUNA, Juan Carlos: «EL MAR Y LOS BARCOS». Editora Nacional. Madril, 1950.
- MACINTYRE, Donald. «LA AVENTURA DE LA VELA, 1520-1914». Ed. Luis de Caralt. Bartzelona, 1971.
- MANERA REGUEYRA, Enrique. «EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA (I LA MARINA DE CASTILLA)». Ed. Silex. Madril, 1981.
- MARTÍNEZ HIDALGO, José María. «DEL REMO A LA VELA». Juventud, S.A. Bartzelona, 1948.
- MC KEE, Alexander. «HOW WE FOUND THE MARY ROSE». Souvenir Press Ltd. Londres, 1982.
- MERRIEN, Juan. «HISTORIA DE LOS BUQUES». Editorial Ayma, S.A. Bartzelona, 1960.
- MORTON NANCE, R. «THE SHIP OF THE RENAISSANCE». Maritime Miscellany Series 10. zka. The national Maritime Museum. Greenwich, Londres, 1976.

- MUCKELROY, Keith: «MARITIME ARCHAEOLOGY (NEW STUDIES IN ARCHAEOLOGY)». Cambridge University Press. London, New York, Melbourne, 1978.
- MUGARTEGUI, J.J. de: «CÓMO SE RECLUTABA EN EL SIGLO XVI EN NUESTRAS COSTAS, UNA TRIPULACION PARA LA PESCA DEL BACALAO EN TERRANOVA». Revista Internacional de Estudios Vascos, N° XIX, págs. 632 a 636. San Sebastián, 1928.
- MURUGARREN, Luis: «ACERCA DE DOS DIBUJOS DE BALLENEROS DEL SIGLO XVI». Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, págs. 291 a 299. San Sebastián, 1981.
- OLES A MUÑIDO, Francisco Felipe: «EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA Y LA MARINA OCEÁNICA DE LOS AUSTRIAS». Editorial Silex. Madrid, 1981.
- PORTNER, Rudolf: «LA SAGA DE LOS VIKINGOS». Editorial Juventud, S.A. Barcelona, 1975.
- PRIETO, Carlos: «EL OCÉANO PACÍFICO (NAVEGANTES ESPAÑOLES DEL SIGLO XVI)». Ediciones de la Revista de Occidente. Madrid, 1972.
- RAMÍREZ GABARRUS, Manuel: «EVOLUCIÓN DE LA MARINA A TRAVÉS DE LOS TIEMPOS». Ed. Salvat, S.A. Pamplona, 1978.
- Revista «ARCHEOLOGIA». N° 114, págs. 10 a 23. (Contiene noticia de los FLECHASTES de la nave del sello de San Sebastián de 1297). Francia, 1978.
- Revista «PREHISTOIRE». N.º 19 - «LE COGGE DES MERS DU NORD». Francia, junio de 1980.
- RUBIN DE CERVIN, G.B. (y otros). «LOS GRANDES VELEROS». Editorial Blume. Barcelona, 1973.
- RULE, Margaret: «THE MARY ROSE». The Mary Rose Development Trust. Portsmouth, 1981.
- SANTOYO, Julio César: «DE CRÓNICAS Y TIEMPOS BRITÁNICOS (HISTORIA DE UNA EXPEDICIÓN MILITAR INGLESA EN GUIPÚZCOA, JUNIO-OCTUBRE DE 1512)». Publicación del Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. San Sebastián, 1974.
- SEOANE Y FERRER, Ramón: «NAVEGANTES GUIPUZCOANOS». Imprenta de la Revista general de Marina. Alcalá, 56, Madrid, 1908.
- SORALUCE Y ZUBIZARRETA, Nicolás: «INTRODUCCIÓN, CAPÍTULO I Y OTRAS DESCRIPCIONES DE LA MEMORIA ACERCA DEL ORIGEN Y CURSO DE LAS PESCAS Y PESQUERÍAS DE BALLENAS Y DE BACALAO, ASÍ QUE SOBRE EL DESCUBRIMIENTO DE LOS BANCOS E ISLA DE TERRANOVA». Imprenta de los Hijos de Mantel. Vitoria, 1878.
- THURSTON, Harry: «THE BASQUE CONNECTION». (EQUINOX, The magazine of Canadian discovery) November-December Ontario, 1983.
- UGARTECHEA Y SALINAS, J.M. «LA PESCA TRADICIONAL EN LEQUEITIO. EMBARCACIONES Y ENSERES DE PESCA». Anuario de Eusko Folklore XXII. San Sebastián, 1967-1968.
- VARGAS PONCE, José de: «CATÁLOGO DE LA COLECCIÓN DE DOCUMENTOS DE VARGAS PONCE QUE POSEE EL MUSEO NACIONAL». Ed. Museo Naval. Madrid, 1979.
- VIGNAU, V. «SELLO DEL CONCEJO DE FUENTERRABÍA». Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos, X, págs. 302 a 307. Madrid, 1904.
- WATERS, D.W.: «THE ELIZABETHAN NAVY AND THE ARMADA OF SPAIN». Maritime Monographs and Reports, N.º 17. Greenwich, London, 1975.
- Los precisos y sugerentes relieves tallados en la piedra de algunas casas e iglesias del País Vasco, que suponen una extraordinaria aportación al conocimiento de la arquitectura naval antigua, han estado ahí, desde hace siglos, a la vista de todo el que haya querido verlos. Pero jamás aparecen sus reproducciones, ni se hace mención de ellos, ni aun en los más modernos estudios que se han publicado sobre el tema. ¿Acaso se trata de elementos perturbadores que rompen los esquemas establecidos y dados por definitivos, y, por tanto, se les ignora como si no existieran?
- MUCKELROY, Keith: «MARITIME ARCHAEOLOGY (NEW STUDIES IN ARCHAEOLOGY)». Cambridge University Press. London, New York, Melbourne, 1978.
- MUGARTEGUI, J.J. de: «CÓMO SE RECLUTABA EN EL SIGLO XVI EN NUESTRAS COSTAS, UNA TRIPULACION PARA LA PESCA DEL BACALAO EN TERRANOVA». Nazioarteko Eusko Ikaskuntzen Aldizkaria, XIX zka., 632tik 636ra. Donostia, 1928.
- MURUGARREN, Luis: «ACERCA DE DOS DIBUJOS DE BALLENEROS DEL SIGLO XVI». Euskalerrriaren Adiskideen Elkartearen Buletina, 291-299 or. Donostia, 1981.
- OLES A MUÑIDO, Francisco Felipe: «EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA Y LA MARINA OCEÁNICA DE LOS AUSTRIAS». Editorial Silex. Madrid, 1981.
- PORTNER, Rudolf: «LA SAGA DE LOS VIKINGOS». Juventud, S.A. Barcelona, 1975.
- PRIETO, Carlos: «EL OCÉANO PACÍFICO (NAVEGANTES ESPAÑOLES DEL SIGLO XVI)». Revista de Occidente edizioak. Madrid, 1972.
- RAMÍREZ GABARRUS, Manuel: «EVOLUCIÓN DE LA MARINA A TRAVÉS DE LOS TIEMPOS». Ed. Salvat, S.A. Iruñea, 1978.
- «ARCHEOLOGIA» aldizkaria. 114. zka. 10-23. or. (Donostiako 1297ko zigiluko ontziaren ZEHAR-SOKEI buruzko albiste jasotzen da). Frantzia, 1978.
- «PREHISTOIRE» aldizkaria. 19. zka. «LE COGGE DES MERS DU NORD». Frantzia, 1980ko ekaina.
- RUBIN DE CERVIN, G.B. (eta beste batzuk). «LOS GRANDES VELEROS». Blume argitaletxea. Bartzelona, 1973.
- RULE, Margaret: «THE MARY ROSE». The Mary Rose Development Trust. Portsmouth, 1981.
- SANTOYO, Julio César: «DE CRÓNICAS Y TIEMPOS BRITÁNICOS (HISTORIA DE UNA EXPEDICIÓN MILITAR INGLESA EN GUIPÚZCOA, JUNIO OCTUBRE DE 1512)». Euskalerrriaren Adiskideen Elkarteko Donostiako Historiari buruzko Dr. Camino Taldeak argitaratua. Donostia, 1974.
- SEOANE Y FERRER, Ramón: «NAVEGANTES GUIPUZCOANOS». Revista general de Marina inprenta. Alcalá, 56, Madrid, 1908.
- SORALUCE Y ZUBIZARRETA, Nicolás: «INTRODUCCIÓN, CAPÍTULO I Y OTRAS DESCRIPCIONES DE LA MEMORIA ACERCA DEL ORIGEN Y CURSO DE LAS PESCAS Y PESQUERÍAS DE BALLENAS Y DE BACALAO, ASÍ QUE SOBRE EL DESCUBRIMIENTO DE LOS BANCOS E ISLA DE TERRANOVA». Hijos de Mantel inprenta. Gasteiz, 1878.
- THURSTON, Harry: «THE BASQUE CONNECTION». (EQUINOX, The magazine of Canadian discovery) November December Ontario, 1983.
- UGARTECHEA Y SALINAS, J.M. «LA PESCA TRADICIONAL EN LEQUEITIO. EMBARCACIONES Y ENSERES DE PESCA». Eusko Folklore, XXII. Urtekaria. Donostia, 1967 1968.
- VARGAS PONCE, José de: «CATÁLOGO DE LA COLECCIÓN DE DOCUMENTOS DE VARGAS PONCE QUE POSEE EL MUSEO NACIONAL». Ed. Museo Naval. Madrid, 1979.
- VIGNAU, V. «SELLO DEL CONCEJO DE FUENTERRABÍA». Archivos, Bibliotecas y Museos aldizkaria, X, 302-307. or. Madrid, 1904.
- WATERS, D.W.: «THE ELIZABETHAN NAVY AND THE ARMADA OF SPAIN». Maritime Monographs and Reports, 17. zka. Greenwich, Londres, 1975.
- Euskal Herriko etxe eta eliza batzuetan harrian zizelkatutako erliebe ederrak eta iradokitzaileak berebiziko informazio-iturri dira antzinako ontzi-arkitektura ezagutzeko. Hor egon dira erliebe horiek, mendeak eta mendeak, ikusi nahi izan dituen ororen begi-bistan. Baina inoiz ez dira agertu erliebe horien erreproduzioak, eta ez da haien aipamenik jaso, ezta gaiari buruz argitaratu diren ikerketarik modernoenean ere. Ezarritako eskemak, behin betikotzat jotzen direnak, hautsi egiten ote dituzte ausaz? Bazterrak nahastera ote datoz akaso, eta horregatik uzten ote dira baztererra, izango ez balira moduan?



Guipuzcoana edo *Asunción* deritzon itsasontzia.
Caracaseko Erret Konpainia Gipuzkoarraren XVIII. mendeko itsasontzia.

Navío *Guipuzcoana* o *Asunción*.
Navío del s. XVIII de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

ESTUDIO SOBRE UN NAVÍO DEL S. XVIII DE LA REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS

por JUANA ZKARRAGA IBAZETA

INTRODUCCIÓN

El hallazgo de unos planos

E

En un viaje realizado a Londres por D. José Manuel Susteta, miembro de la Sección de Investigación y Modelismo Naval de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa, recorrió los Museos Navales.

En el National Museum of Greenwich, halló varios planos correspondientes a barcos capturados por los ingleses en distintas épocas; uno de ellos, el que es objeto de este estudio. El hallazgo del Sr. Susteta tenía un gran valor para la Historia Naval Vasca, ya que no contábamos con ningún documento gráfico de barcos construidos en nuestros astilleros durante el siglo XVIII. La traducción de las indicaciones del plano, es la siguiente:

Plano del navío de Su Majestad PRINCE WILLIAM, de 64 cañones. Capturado por Sir George Brydges Rodney.

Eslora en la cubierta inferior: 153 pies, 2 1/2 pulgadas

Eslora de la quilla para tonelaje: 130 pies, 3 3/8 pulgadas

Manga máxima: 44 pies, 1 pulgada

Tonelaje N°: 1346 65/94

Ges. White. Realizado en el astillero de Portsmouth, el 15 de agosto de 1780.

Partiendo de estos datos, el Sr. Susteta investigó hasta conseguir el material suficiente para escribir un trabajo titulado *Dos navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, que fue editado en el Boletín de la Real Sociedad Vascongada de los Amigos del País, correspondiente al año XXXI, cuadernos 3 y 4, en San Sebastián, en el año 1975. El navío de referencia, cuyo nombre no está bien determinado, ya que fue denominado de diversas maneras, era propiedad de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, y fue construido en Pasai Donibane, en el año 1779.

CARACASEKO ERRET KONPAINIA GIPUZKOARRAREN XVIII. MENDEKO ITSASONTZI BATEN IKERKUNTZA

JUAN AZKARRAGA IBAZETA

SARRERA

Plano batzuen aurkikuntza

J

Jose Manuel Susteta jauna, Gipuzkoako Ozeanografia Elkartearen Ikerketa eta Ontzizaintzako Modelismo Saileko kidea, Ontzi Museoetan zehar ibili zen Londresera egindako bidaiaren batean.

Plano batzuk aurkitu zituen Greenwich-eko Museo Nazionalan, hain zuzen ere, ingelesek garai ezberdinetan harapatutako itsasontzien planoak. Haien artean zegoen gaur aztertuko duguna ere. Susteta jaunaren aurkikuntzak balio handia zuen Euskal Ontzizaintzaren Historiarentzat, izan ere, ordura arte ez baikenuen XVIII. mendean gure ontzioletan eraikitako ontzi bakar baten irudi grafikorik. Planoaren argibideen itzulpenak hau dio:

PRINCE WILLIAM erregearen itsasontziaren planoak, 64 kanoi dituenarena. Sir George Brydges Rodney-k atzemandakoa.

Datu horiek oinarri hartuta, Susteta jaunak ikertzen jarraitu zuen, hariak eta, lan bat idazteko behar adina material lortu zuen arte. Hona hemen lana: *Dos navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Euskalerrriaren Adiskideen Elkartearen Buletinean, XXXI urteari zegozkion 3. eta 4. koadernoetan, Donostian 1975. urtean, argitaratu zena.

Hizpide dugun itsasontzia, izen bat baino gehiago izan zituenez, oraindik ongi erabaki gabe duena, Caracaseko Erret Konpainia Gipuzkoarrarena zen eta Pasai Donibanen eraiki zuten, 1779an.

Probablemente fue el último navío construido para la Compañía, pues tras este rudo golpe, más otros aprietos de diversa índole, al cabo de pocos años se disolvió la empresa. Y de los navíos construidos en Pasaia tal vez fue el penúltimo, ya que probablemente el último fuera el navío San Fermín, de 74 cañones, en el año de 1781, para la Armada Real.

De los setenta navíos y cuarenta fragatas que en esa época comprendían la Armada Real, solamente se construyeron dos navíos en este puerto, ya que sus astilleros prácticamente estaban paralizados. Se alegaron razones estratégicas, pero cabe que existieran motivos de otra índole. Resulta penoso constatar el traslado de la construcción naval vasca hacia otros puertos, con sus fatales consecuencias para nuestros astilleros y la economía de nuestro País.

Historia del navío

Partió de Pasajes el día 1 de enero de 1780 con rumbo a Cádiz, para, de allí, partir a Venezuela al mando de un convoy compuesto por una docena de barcos, siete de los cuales también pertenecían a la Compañía.

A los ocho días de navegación, el 8 de enero, a la altura del Cabo San Vicente, se encontró con una poderosa escuadra inglesa, al mando del almirante Rodney, que acudía a prestar ayuda a Gibraltar que se encontraba sitiada, y tras una breve batalla apresó todo el convoy, con más de mil prisioneros, muchos de los cuales murieron en las cárceles inglesas. En el navío iba embarcado para Venezuela un joven de 17 años, que más tarde llegaría a ser un astrónomo y geógrafo de fama internacional: Joaquín Ferrer, cuyos restos se hallan enterrados en la Parroquia de Pasai Donibane. También era pasaitarra el comandante del navío, Juan Agustín de Iradi.

Luego de apresado el navío, se realizaron los planos, según costumbre de los ingleses, que casi dos siglos después encontró en Greenwich el Sr. Susteta. Como era un navío nuevo y de excelente construcción, pasó a engrosar la Royal Navy con el nombre de Príncipe William.

Con base en la labor investigadora del Sr. Susteta, se ha realizado el presente estudio, y la construcción de un modelo a escala.

La cuestión del nombre

En cuanto al nombre real del navío de este estudio, existen diferentes datos según su procedencia: *Guipúzcoa*, *Guipuzcoana*, *N.S. de la Asunción*, *Asunción* a secas y alguno que otro más. Sin embargo el nombre *Guipúzcoa* y el de *Nuestra Señora de la Asunción* parecen los más apropiados, por las siguientes razones:

1. La mayoría de las veces aparece con el nombre de Guipúzcoa.
2. Existió otro navío *Guipúzcoa*, de 74 cañones, construido también en Pasaia, en el año de 1737, hundido en un fuerte temporal en las costas del Brasil en 1742.
3. Todos los barcos contemporáneos se nombraban de la siguiente forma: si eran botados con un nombre religioso, se les mantenía con el mismo; por ejemplo, *San Leandro*, *Santísima Trinidad*, *San Francisco de Asís*, *Santa Ana*, *San Juan Nepomuceno*, etc.

Konpainiarentzat eraikitako azken itsasontzia izango zen ziur asko, zeren eta halako kolpe gogorra eta bestelako beste batzuk jasanda, handik gutxira enpresa desegin egin zen. Eta Pasaian eraikitakoen artean, beharbada azken aurrekoa izan zen, azkenekoa ziur asko 1781ean Errege Armadarentzat eraikitako San Fermin itsasontzia, 74 kanoi zituen izan baitzitekeen.

Garai horretan, Errege Armadaren hirurogei itsasontzi eta berrogei fragatetik, Pasaian eraikiak bi baino ez izan ziren, izan ere, bertako ia ontziola guztiak geldituak zeuden. Arrazoi estrategikoak argudiatu ziren, baina litekeena da beste arrazoi batzuk egotea, gure ontziolak beste portuetara lekualdatzeko. Penagarria da horrek gure ontzilei eta gure herriko ekonomiari nolako ondorio kaltegarriak eragin zizkion aitortzea.

Itsasontziaren historia

Pasaiatik 1780ko urtarrilaren 1ean abiatu zen Cadizerantz, handik Venezuelara joateko asmoz, hamabi itsasontziz osatutako konboi baten kargua zuelarik; haietatik zazpi ziren Konpainiarenak.

Bidaiaren zortzigarren egunean, urtarrilaren 8an, San Bizente lurmuturraren parean, ingeles eskuadra indartsu bat topatu zuen, Rodney almirantearen agintepean. Setioan zegoen Gibraltarrera zihoan ontzidia hangoei laguntzera, eta, bataila motz baten ostean, konboi osoa harrapatu zuen, mila preso baino gehiagorekin; haietako asko Ingalaterrako kartzetan hil ziren. Itsasontzi hartan bazen Venezuelara zihoan 17 urteko gazte bat, gerora nazioarte mailan sona handiko astronomo eta geografo izatera iritsiko zena: Joakin Ferrer. Haren gorpuzkiak Pasai Donibaneko Parrokian daude lurperaturik. Pasaiatarra zen Juan Agustín Iradi, itsasontziko komandantea ere.

Planoak itsasontzia harrapatu ostean egin ziren, ingelesez ohitura zen bezala. Eta Susteta jaunak Greenwich-en aurkitu zituen, ia bi mende geroago. Izatez, itsasontzi berria eta bikain eraikia zenez, Royal Navy hartako zerrendan jarri zuten, Príncipe William izena jarrita.

Susteta jaunaren ikerlanean oinarrituta egin da lan hau, baita itsasontzi haren eredua eraiki ere, eskalan.

Izenari dagokionez

Itsasontziaren egiazko izenari dagokionez, ikerketa honek datuak ezberdinak dira jatorriaren arabera: *Guipúzcoa*, *Guipuzcoana*, *N.S. de la Asunción* edo *Asunción* soilik, eta beste bakarren bat. Hala ere, *Guipúzcoa* eta *Nuestra Señora de la Asunción* izenak dirudite egokienak, arrazoi hauen gatik:

1. Gehienetan *Guipúzcoa* izenarekin azaltzen da.
2. Bazen beste itsasontzi bat *Guipúzcoa* izenekoa, 74 kanoi zituen, 1737an Pasaian eraikia eta 1742an denborale izugarri batean Brasilgo itsasertzean hondoratu zena.
3. Garai horretako itsasontzi guztiak honela izendatzen ziren: baldin erlijio-izen batekin uretaratzen baziren, izena mantentzen zuten, esaterako: *San Leandro*, *Santísima Trinidad*, *San Francisco de Asís*, *Santa Ana*, *San Juan Nepomuceno*, eta abar.

Cuando no sucedía así, estaban obligados a poner un nombre religioso aparte del propio; por ejemplo, *Rayo* = *San Pedro*; *Montañés* = *San Toribio*; *Glorioso* = *Nuestra Señora de Belén*; *Arrogante* = *San Antonio de Padua*, etc. Pues en aquella época era tal la potestad de la Iglesia, que al barco que no llevara un nombre religioso, se le añadía uno.

También existía la costumbre de no denominar a un navío escuetamente, como *Guipúzcoa* o *Asunción* a secas, como era habitual en las fragatas y buques menores. A los navíos, buques de mayor porte, que llevaran el nombre de una Virgen, se le anteponeía *Santísima*, *Santa*, *Nuestra Señora*, etc.

Características del buque

Llama la atención que en todos los documentos en que se cita este navío de nuestro estudio, lo hacen en términos ditirámicos, como «magnífico» barco, «hermoso», «espléndido», y semejantes calificativos. Si se hubiera tratado de un buque de 100 o más cañones, de los que había muchos en esa época, no sonaría tan extraño, pues al ser grandes automáticamente eran ensalzados, aunque consta que la mayoría de ellos, salvo pocas excepciones, aparte de su gran poder artillero resultaban muy malos de maniobra. Sin embargo, algo tenía el *Guipúzcoa*, cuando, siendo un modesto navío de 64 cañones y no mucho porte, lo citaban con tales calificativos.

Buscando datos a este respecto, aparece que el Almirantazgo inglés ordenó a Thomas Slade, inspector principal de la Royal Navy, que proyectara un navío de 100 cañones, que fuese marinero, y que tuviese las portas de la artillería baja a cinco pies de la flotación, y no a tres o cuatro como era habitual en la mayoría de los buques. Ese buque proyectado y más tarde construido fue el *Victory* que combatió en 1805 en Trafalgar, al mando del almirante Nelson, y que fue uno de los buques más rápidos y marineros entre los grandes navíos de su época. El *Victory* existe todavía, cuidado como una gloriosa reliquia nacional, expuesta al público en un dique seco de Portsmouth.

La cuestión de las portas

Realizada una comparación de su casco con el del navío *Guipúzcoa* de nuestro estudio, resulta que éste tenía las portas bajas a siete pies de altura de la línea de la flotación. Indudablemente era normal que las portas bajas de un navío de dos puentes, como el *Guipúzcoa*, estuviesen a mayor altura que en el de un tres puentes, como el *Victory*, que además era 14 años más viejo. Traducidas las dimensiones empleadas entonces a metros actuales, quiere decir que las portas bajas del *Guipúzcoa* se hallaban aproximadamente a 2,22 m del agua, y las del *Victory* a 1,53 m. Y realizando una comparación con otros navíos de tres puentes, y de dos puentes al igual que el *Guipúzcoa* y aun con fragatas de un solo puente, en buques contemporáneos y posteriores, entre ellos la fragata *Belle Poule* sesenta años más moderna (véase en el cuadro de dimensiones casillero alto-porta), el navío vasco quedaba airoso en el alto de sus portas, aun comparándolo con buques de mucho mayor porte.

Esto tenía una importancia fundamental, puesto que un buque de guerra no es una plataforma artillada inmóvil, sino una máquina para navegar; por lo que necesita estan-

Baldin eta hala ez bazen, berezkoaz gain, erlijio-izen bat jartzera beharturik zeuden, esaterako: *Rayo* = *San Pedro*; *Montañés* = *San Toribio*; *Glorioso* = *Nuestra Señora de Belén*; *Arrogante* = *San Antonio de Padua*, eta abar. Izan ere, garai hartan Elizak halako boterea izanik, izen bat gehiago eransten zitzaion erlijio-izen bat ez zuen itsasontziari.

Beste ohitura bat zen itsasontzi bati izen motzak ez jartzekoa, adibidez: *Guipúzcoa* edo *Asunción* soilak; hori ohikoa bazen ere fragaten eta ontzi txikiagoen kasuan. Itsasontziei, tamaina handiko ontziei, alegia, Birjinaren izena zeramate-nei, aurretik *Santísima*, *Santa*, *Nuestra Señora*, eta abar jar-tzen zitzaien.

Ontziaren ezaugarriak

Deigarri gertatzen dira aztertzen ari garen itsasontzi honi dokumentu guztietan egiten zizkion aipuak, gehiegizko gorraipamenak, hala nola, «sekulako» itsasontzia, «ederra», «bikaina» eta antzeko kalifikatzaileak. Hori ez zen arraroa izango itsasontzi hori, garai hartako beste asko bezala, 100 kanoi edo gehiagokoa izan balitz, zeren eta, handiak izanez gero, automatikoki goraiatzen baitzituzten; nahiz eta age-rian egon gehienak, gutxi batzuk izan ezik, artillerian indar-tsuak izateaz aparte, maneiatzeko txarrak zirela.

Hala ere, bazuen zerbait *Guipúzcoa*k, 64 kanoiko itsasontzi apal eta tamaina handikoa ez zen hark, halako gorraipame-nez aipatzeko.

Horri buruzko datuak bilatzen hasita, badirudi Ingalaterrako Almirantegoak Thomas Slade-ri, Royal Navy-ko inspektore nagusiari, agindu ziola 100 kanoiko itsasontzi baten proiektua. Ontziak erabilerraza izan behar zuen, eta artilleriaren beheko kanoi-zuloak flotazio-marratik bost oinetara, eta ez hiruzpalau oinetara. *Victory* zen itsasontzi hori, proiektua egin eta geroago eraiki, eta 1805ean Trafalgarren borrokatu zue-na. Nelson almiranteak gidatu zuen eta ontzirik azkarrena eta erabilerrazena izan zen, bere garaiko itsasontzi handie-nen artean. Zutik da oraindik *Victory* hura, erlikia nazional loriatsu gisa zaindua, Portsmouth-eko dike lehor batean publikoaren ikusgai.

Kanoi-zuloen auzia

Victory haren kroskoa ikertzen ari garen *Guipúzcoa* ontzia-ren kroskoarekin alderatzen badugu, kontua da honek flota-zio-marratik zazpi oinetako garaieran zituela beheko kanoi-zuloak.

Zalantzarik gabe, guztiz normala zen beheko kanoi-zuloak gorago izatea bi zubiko *Guipúzcoa*-k bezalako ontzi batek, hiru zubiko *Victory*-k baino; gainera, 14 urte zaharragoa zen. Orduko neurriak gaurko metrotara ekarriz, *Guipúzcoa*-k beheko kanoi-zuloak uretatik gutxi gorabehera 2,22 m-ra zituela esan nahi du, eta *Victory*-k 1,53 m-ra. Eta garaikide edo geroagokoak ziren hiru zubiko nahiz *Guipúzcoa* beza-lako bi zubiko beste ontziekin alderatuta, eta, are gehiago, zubi bakarreko fragatak, nahiz hirurogei urte berriagoa zen Belle Poule gogoan hartuta (ikusi neurrien laukian, kanoi-zuloen markagailua), euskal itsasontzia lirain geldit-zen zen bere kanoi-zuloen gainean, baita tamaina askoz handiagoko ontzien ondoan jarrita ere.

Funtsezkoa eta garrantzitsua zen hori. Izan ere, gerra-ontzi bat ez da artilleriazko plataforma geldi bat, nabigatzeko makina bat baizik. Horregatik estankotasuna eta flotagarri-

queidad y flotabilidad, además de estabilidad, tener facilidad de maniobra y ser capaz de adquirir una velocidad adecuada y poder aguantar las situaciones difíciles que se le presenten. En pocas palabras, ser un barco marino.

Los navíos de aquella época a menudo se veían obligados a prescindir de su más potente y efectiva artillería, que era precisamente la situada en la batería baja, al menor empeoramiento de las condiciones del mar. De no hacerlo así, muchos pasaban por situaciones peligrosas y otros muchos llegaron a hundirse. Como le ocurrió al *Wasa*, gloria de la marina sueca, magnífico e imponente navío de guerra, que se hundió recién construido a causa de un golpe de viento repentino, que le hizo escorar llevando las portas bajas abiertas y lo anegó, en el año 1628, ante la horrorizada mirada de la multitud que había ido a presenciar las primeras evoluciones de su mejor navío. O como le ocurrió al navío galo de 74 cañones *Thésés*, durante la batalla de Quiberon en la península bretona, en el año 1759, entre las flotas inglesa y francesa, cuando, llevando las portas bajas abiertas, en una virada se inundó, hundiéndose rápidamente; sólo se salvaron 20 hombres de los 800 que componían su tripulación.

A primera vista este inconveniente de las portas bajas pudiera parecer fácil de solventar, sólomente con elevar la altura de las portas sobre el nivel del mar. Pero esto suponía elevar todo el peso de la masa de la artillería principal, con lo que podía hacerse peligrosa la estabilidad del buque. Cualquier elevación de un peso de esas magnitudes requería un estudio minucioso.

No obstante, el navío vasco *Guipúzcoa* tenía la batería baja a una buena altura del agua, lo que hace suponer que sus constructores habían logrado probablemente con un buen lastre (pesos que se ubican en la parte baja del interior del buque) y, sobre todo, con las formas del casco, una solución válida. Y no lo hicieron achicando la altura de entrepuentes (altura del techo) de esta batería, para que la cubierta (piso) de la segunda batería estuviese más baja y así compensar el centro de gravedad. Tanto la altura del primero como del segundo de sus entrepuentes (véase el cuadro de dimensiones, casillero entrepuentes) raramente era superado ni aun por los buques de mucho mayor porte, y la mayoría a costa de tener las portas de la primera batería más bajas y cercanas del agua, con los peligros mencionados. Como es de comprender, la altura de los entrepuentes, ya de por sí bajos, contra más lo sean, perjudicarán en gran manera su habitabilidad. Como dato curioso, a este respecto, hay que señalar que en Inglaterra, a los únicos que les era permitido permanecer sentados mientras brindaban por el rey, era a los marinos de guerra, por la costumbre adquirida a bordo, a causa de la poca altura del techo en las cámaras de los buques.

El castillo de proa

Otro detalle innovador en la construcción del navío *Guipúzcoa* es la forma de su castillo de proa. Desde siglos anteriores y hasta muchos años después los castillos de proa de los navíos, estaban limitados (cortados) transversalmente por un mamparo en su parte delantera. No así en el navío vasco, en el cual se alargaba hasta la misma roda terminando en curva.

tasuna behar ditu eta, egonkortasunaz gain, baita manio-brarako erraztasuna, abiada egokia hartzeko gaitasuna, eta aurrean agertzen zaizkion egoera zailak jasateko ahalmena ere. Hitz gutxitan esateko, itsasontzi erabilerraza izan behar du.

Garai hartako itsasontziek bertan behera utzi behar izaten zuten sarritan, itsasoaren haserrealdi txikienean ere, beheko baterian kokaturiko artilleria indartsu eta eraginkorrena. Hori egin ezean, egoera arriskutsuak jasaten zituzten askok, eta beste asko baita hondoratu ere. Horixe gertatu zitzaion *Wasa*-ri, suediar ontzi loriatsuari, gerra-ontzi bikain eta galantari. 1628. urtea zen, eta ontzia eraiki berria, bat-bateko haize-kolpe batek okerrarazi eta, beheko kanoi-zuloak irekita zeramatzalarik, urez beteta hondoratu egin zen, ordua arteko ontzirik onenaren lehen mugimenduak ikustera bildu zen jendearen begirada izutuaren aurrean. Gauza bera gertatu zitzaion Galiako 74 kanoiko *Thésés* ontziari Quiberon-go batailan, Britainiako penintsulan, 1759. urtean: beheko kanoi-zuloak irekita zeramatzalarik, bira egin zuen batean, azkar urpetu zen urez beteta. Tripulazioan ziren 800 gizonetatik, 20 lagun baino ez ziren onik atera.

Lehen begiradan, beheko kanoi-zuloen eragozpen hori konpontzeko, horiek itsas mailatik gorago jartzea soilik nahikoa zela eman arren, horrek artilleria nagusiaren masaren pisu osoa igotzea ekarriko zukeen, eta horrekin ontziaren oreka arriskuan jartzea. Nolanahi ere, tamaina horretako pisua igotzeak azterketa zorrotz bat eskatzen zuen.

Alabaina, *Guipúzcoa* euskal itsasontziak altuera egokian zuen beheko galeria. Uste izatekoa da baliozko konponbidea aurkitu ziotela eraikitzaileek, agian lasta on bat (itsasontziaren barruan, beheerenean, ezartzen zen pisua) ezarri ziotelako, eta, batez ere, kroskoari forma egokia eman ziotelako. Eta ez zuten bateria horren bizkarrarteko altuera (sabaia-aren altuera) txikituz egin, bigarren bateriaren sabaia (zorua) baxuago egon zedin grabitate-zentroa konpentsatzeko. Lehen bizkarrartearen eta bigarrenaren altuera (ikusitako neurrien laukian, bizkarrartearen markagailua) ez zuten gainditzen, ezta tamaina handiagoko itsasontziek ere, bakar batzuek izan ezik, eta haiek, lehen esandako arriskuak arrisku, lehen kanoi-bateriak baxuago eta uretik gertuago izatearen poderioz.

Erraz uler daiteke bizkarrartearen altuerak, berez baxuak direnak, zenbat eta gehiago jaitsi, orduan eta zailagoa dela bertan bizitzea. Horri dagokionez, gauza bitxi modura esan dezagun Ingalaterran eserita egoten uzten zitzairen bakarrak gerrako marinela ziren, erregearen alde topa egiten zuten bitartean, ontzietan hartua baitzuten ohitura, ganberako sabaia-aren altuera baxua zela-eta.

Brankako gaztelua

Bazuen beste xehetasun berritzaile bat *Guipúzcoa* itsasontziak, brankako gazteluaren egitura, alegia. Aurreko mendeetatik hasi eta gerora urte asko bitartean itsasontzien brankako gazteluak, aurrealdean, manpara batez zeharka mugatuak (moztuak) izaten ziren. Euskal itsasontzian, ordea, bularreraino iristen zen eta kurbaz bukatzen.

Este tipo de construcción era más dificultosa que la clásica, ya que las tracas, cintones y carel superiores, estaban obligados a adoptar una curvatura de más difícil y costosa ejecución. Mas no cabe duda que, a pesar de requerir un trabajo costoso adicional, el barco ganaba por varias razones:

1. El castillo de proa aumentaba la capacidad, pudiendo disponer de más espacio los numerosos pertrechos que se alojan en ese lugar del buque, tales como cocina, artillería, anclas, cabrestante, etc., más toda la cabullería del trinquete y del bauprés (para una mejor apreciación véase el dibujo ilustrativo).
2. Aunque la roda y la contrarroda fueran iguales que en los navíos tradicionales, donde se apoya el bauprés, y a la vez era sujetado lateralmente por los apóstoles (éstos pueden considerarse como las primeras cuadernas en la proa del buque), dichos apóstoles en los barcos tradicionales, terminaban un poco más elevados que el bauprés; pero en el *Guipúzcoa* los apóstoles se elevaban por encima de la cubierta del castillo, terminando en dos fuertes bitas, y a la vez daban apoyo a la cubierta del castillo.
3. En los golpes de mar de proa, el navío vasco no embarcaba agua, como lo hacían los navíos tradicionales, en la plataforma que éstos tenían entre la roda y el mamparo delantero del castillo.
4. Con el tiempo permitió elevar la inclinación del bauprés, en beneficio del laboreo de la vela cebadera, que podía así recibir mejor el viento y evitar al tiempo su mojadura (la cebadera era una vela envergada y suspendida en la parte inferior del bauprés, cerca del tajamar del barco, que perduró durante siglos para luego desaparecer a principios del siglo XIX).

Años después, ese tipo de construcción de proa redondeada ya iniciada en el navío vasco —en esa época solo existían en algunos barcos de menor porte, fragatas y corvetas, debido a la poca altura de sus amuras— se hizo clásica en el resto de los navíos de todas las marinas.

Otras características y aspecto

No se aprecia ninguna característica importante que le diferencie de los navíos de su época.

Su coeficiente de afinamiento (relación entre eslora y manga) es la de un buque más bien mangudo y de alto bordo, a pesar de su modesto tonelaje, su poca diferencia entre calados de proa y popa, y poseer el trinquete más apopado que algunos de sus contemporáneos. Se puede considerar que se trataba de un buque de formas llenas y alto bordo, robusto y marinero, con unas líneas armoniosas y esbeltas.

Todas las cualidades anteriormente citadas muy bien pudieran ser la causa de los muchos apelativos encomiásticos con que ensalzaban a este navío más bien modesto y de no mucho porte.

Al analizar la construcción actual de nuestros barcos de madera, pesqueros de bajura, motoras, lanchas, etc, y compararlas con sus similares de otras latitudes, se destacan las embarcaciones vascas por sus líneas armoniosas, esbeltas y diferenciadoras.

Quizás nuestros ya escasos maestros y carpinteros de ribera y los de la época del *Guipúzcoa*, sean dignos sucesores de aquellos otros que en los siglos XV y XVI llevaron a la construcción naval a las cotas más altas del mundo.

Klasikoa baino nekezagoa zen eraikuntza mota hori, izan ere, goiko trakak, gerri-uhalak (cintón) eta karela eraikitzen zailagoa eta nekosoagoa zen. Baina, zalantzarik gabe, lan nekosoago bazen ere, itsasontziak asko irabazten zuen hainbat arrazoiengatik:

1. Brankako gazteluak edukiera handiagotzen zuen eta leku gehiago zen ontziaren alderdi horretan ezartzen ziren hornidurentzat, hala nola, sukaldea, artilleria, aingurak, dibi-dieta eta abarrez gain, trinketeko eta masprezeko sokateria guztia (hobeto ikusteko, begiratu marrazki argigarria).
2. Nahiz eta bularra eta kontrabularra itsasontzi tradizionaletan bezalakoxeak izan, maspreza bermatzeko eta beroni eusteko alboetatik jartzen ziren apostoluak hantxe jartzen baitziren (esan liteke hauexek zirela itsasontziaren brankan lehenengo zuakerrak), ontzi tradizionaletan apostolu horiek maspreza baino apur bat gorago bukatzen ziren; baina, *Guipúzcoa*n, apostoluak gazteluaren estalkiaren gainetik igotzen ziren, bi bita sendoz bukatzeko, eta aldi berean, gazteluaren estalkiari bermatzen zuten.
3. Branka aldeko itsas kolpeak zirenean, barrura ez zen urik sartzen, itsasontzi tradizionaletan bularraren eta gazteluaren manpara artean zuten plataformatik ohikoa zen bezala.
4. Aurrerago masprezaren okerdura gorago igo ahal izan zen, oihal zebaderari lana erraztuz, hala, haizea hobeto harrezakeen eta, aldi berean, bustitzea eragotzi (itsasontziaren zubi-brankatik hurbil, masprezaren behealdean zurrunari lotu eta zintzilikako oihala zen zebadera. Urte asko iraun zuen, baina XIX. mendearen hasieran desagertu egin zen).

Urte batzuk geroago, euskal itsasontzietan egiten hasiak ziren branka biribileko eraikuntzak —garai hartan, tamaina txikiko ontzi batzuetan, fragatetan edo ontzi arinetan baino ez ziren ikusten, amula aldean altuera txikia zelako— klasiko bihurtu zen itsas armada guztietako gainerako ontzietan.

Beste ezaugarriak eta beste itxura

Ez zaio ikusten beste ezaugarri nabarmenik, bere garaiko itsasontzien bereizgarri duenik.

Kidetasun-koefizientea (luzera eta zabaleraren arteko lotura) ontzi zabal samar eta albo garaia duen batena da, nahiz eta edukiera apala eta branka zein txopa arteko sakoneran diferentziarik ez izan, eta trinketa, berriz, beste garaikide batzuk baino txopa alderago. Esan liteke egitura mardula eta albo garaia zuela, sendoa eta erabilerraza zela, eta diseinu harmoniatsua bezain lerdena.

Aurretik aipatuak ditugun ezaugarri horiek denak izan zitezkeen kausa, halako gorapamenez handiesteko, ez baitzen tamaina ez oso handiko ontzi apal samar bat besterik.

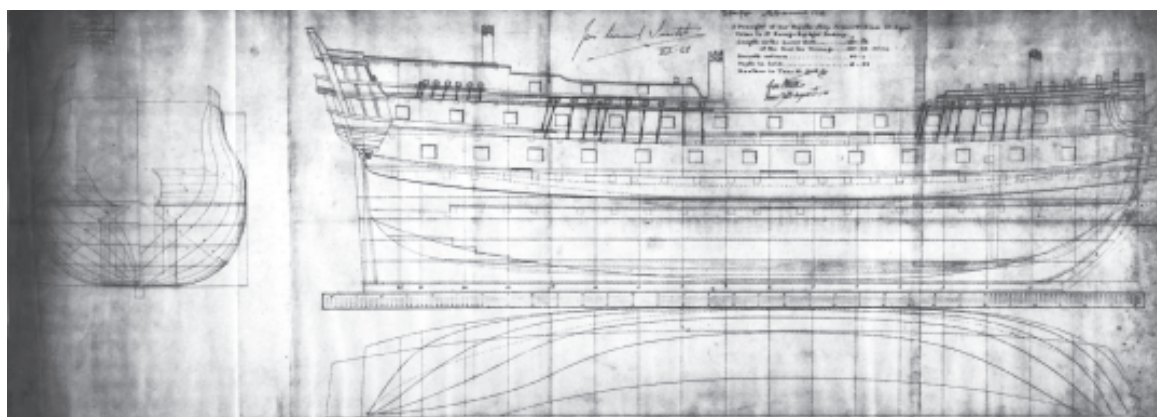
Gaur egungo gure zurezko itsasontzien eraikuntzak, nola baxurako arrantza-ontziak, hala txalupak nahiz txalupa motordunak aztertzean, eta beste parajetako batzuekin alderatzean, orekatu, lerdan eta bereizle direlako nabarmentzen dira euskal ontziak.

XV. eta XVI. mendeetan ontzigintza munduko gailurrik garaieneraino eraman zuten haien ondorengo duinak dira beharbada, orain hain gutxi diren erriberako gure maisu eta arotzak eta *Guipúzcoa*ren garaiko besteak.

ONTZIGINTZAKO MODELOAK



Guipuzcoana edo Asunción deritzon itsasontzia, XVIII. mendekoa eta Caracaseko Erret Konpainia Gipuzkoarrarena.
Navío Guipuzcoana o Asunción del s. XVIII de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.



N.ª S.ª de la Asunción edo Gipuzkoa izenez ere ezagutzen zen ontziaren planoak. 64 kanoi zituen.
Plano del navío N.ª S.ª de la Asunción también conocida como Guipúzcoa. Contaba con 64 cañones.

XVIII. mendeko merkantzia-fragata / Fragata mercante del siglo XVIII.

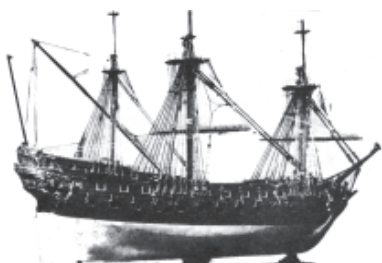


XVIII. mendeko brigantina.
Bergantín del siglo XVIII.





XVIII. mendeko
cachemarin edo ontzi txinatarra.
Cachemarin del siglo XVIII.



XVIII. mendeko itsasontzia, Pasaian eraikitakoa.
Navio del siglo XVIII construido en Pasaia.



San Carlosontzia, Caracaseko Erret Konpainiarena
Navío *San Carlos* de la Compañía de Caracas.

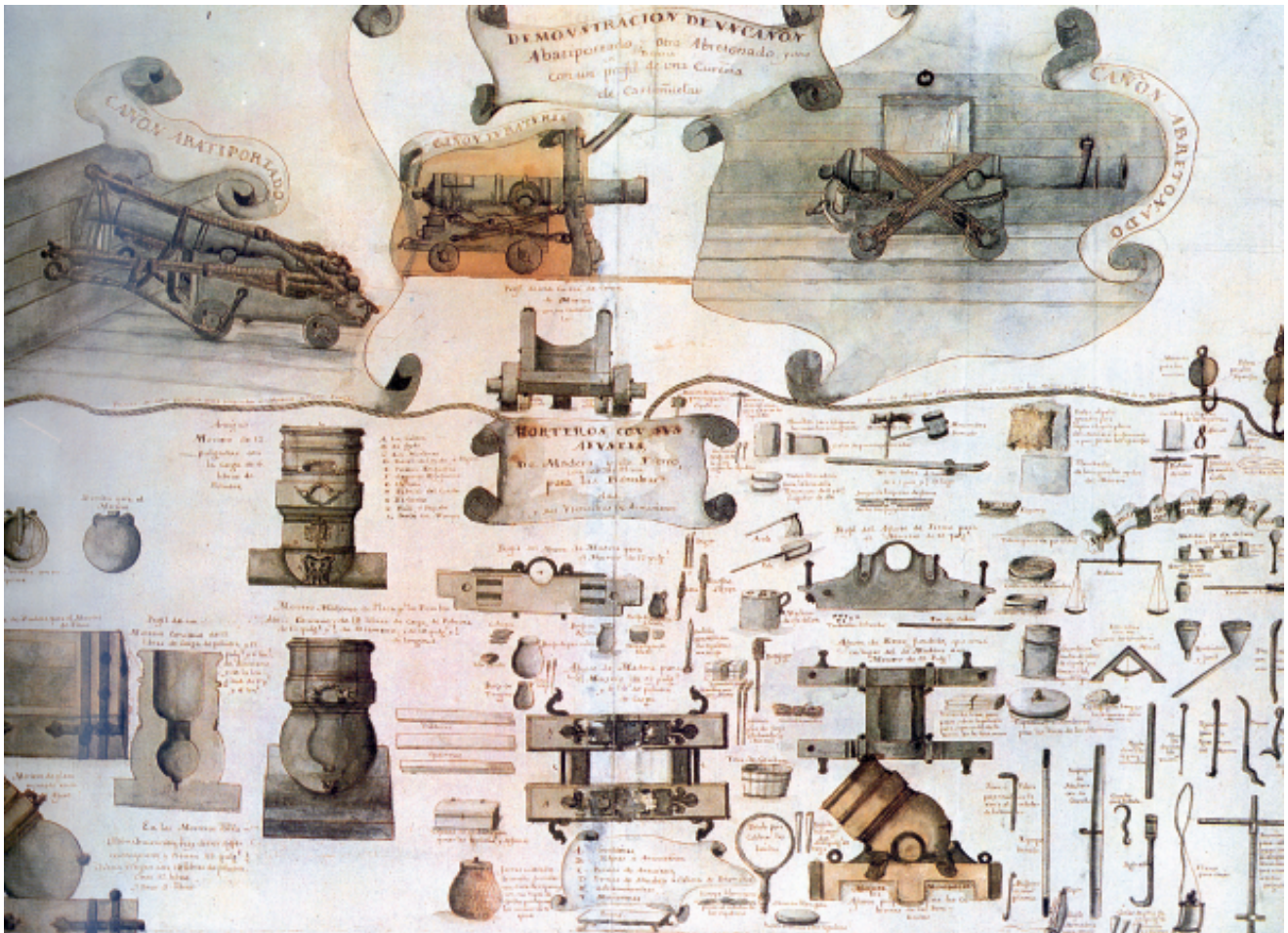
Itsaslapurrei erasotzeko ontzi armatua. Caracaseko Erret
Konpainiaren ontzi baten erreplika
Nave armada en corso.
Réplica de una nave de la Compañía de Caracas.



Gaztañetak diseinatutako ontzi baten modeloaren erdia.
Medio modelo de una nave diseñada por Gaztañeta.



XVIII. MENDEAN ARMATUTAKO ONTZIA XVIII



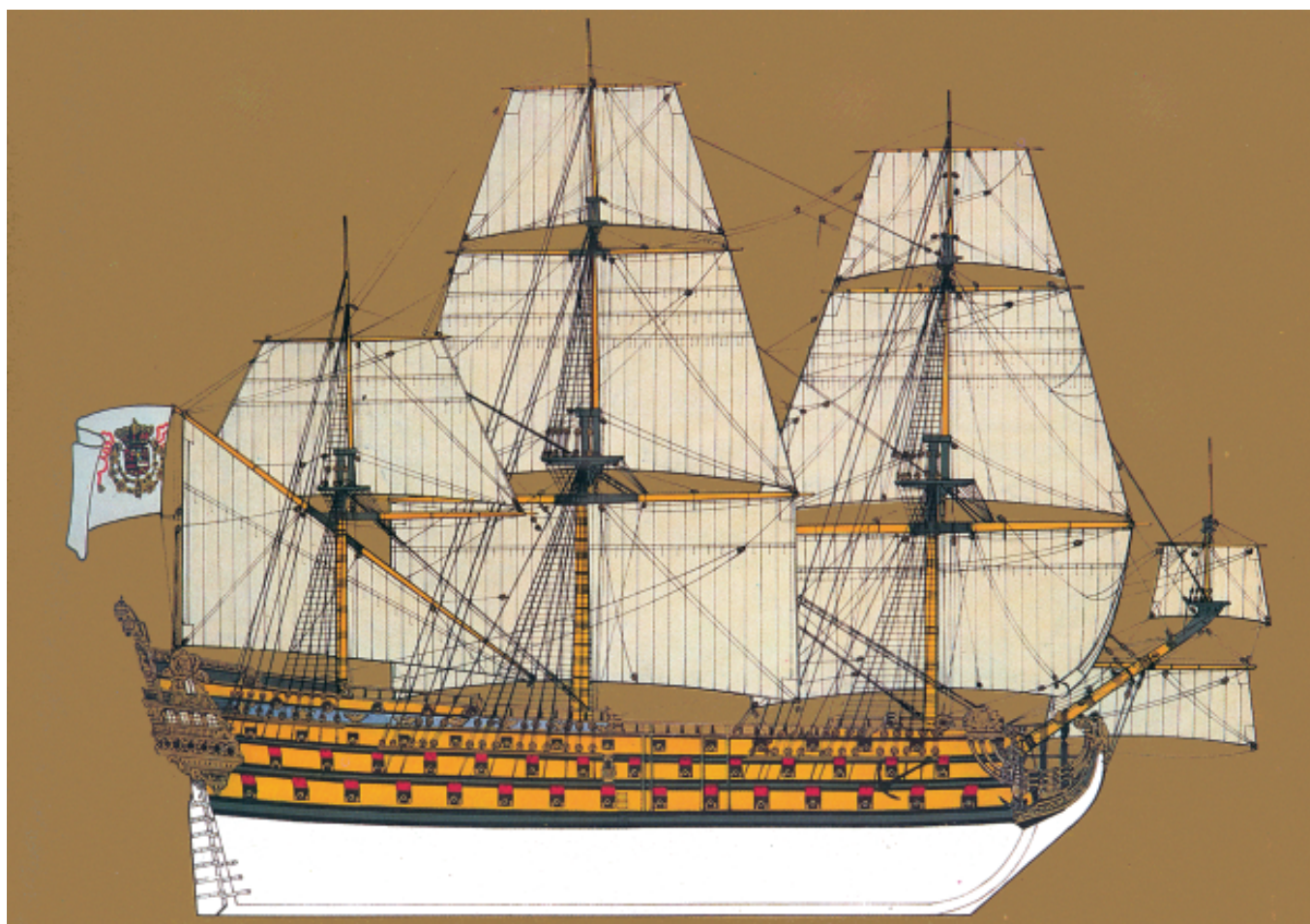
XVIII. mendeko ontzi-artilleria. Kanoi-sorta itsaso aldera. Morteroak eta bonbardak, artilleriako tresnak. Victoriako Markesaren bilduma. Ontzi Museoa. Madril.

Artillería naval del siglo XVIII. Trincado de cañones a son de mar. Morteros y bombardas, útiles de artillería. Álbum del Marqués de la Victoria. Museo Naval. Madrid.

Madrilako Ontzi Museoko margolana. Antonio Brugadaren olioia. «Pelayo» ontzia, 74 kanoikoa, irudikatzen du lanak: itsasontzi horrek amore emandako «Santísima Trinidad» ontzia, 130 kanoikoa, erreskatatzera jo zuen San Vicente lurmuturreko borrokan, 1797ko otsailaren 4an. Ekintza ohoragarri horri esker «Trinidad» ontziak berriro ere bandera jaso ahal izan zuen, eta denbora irabazi zen kontraerasoan zetozen Espainiako gainerako ontziak borrokan sar zitezten.

Pintura del Museo naval de Madrid.
Óleo de Antonio Brugada.
Representa al navío "Pelayo" de 74 cañones que acudió al rescate del rendido "Santísima Trinidad" de 130 cañones, en el combate del cabo de San Vicente el 14 de febrero de 1797. Este noble acto ayudó al "Trinidad" a levantar de nuevo la bandera y hacer tiempo a la entrada de los demás navíos españoles que contraatacaban.





XVII. mende bukaerako edo XVIII. mende hasierako hiru zubiko Espainiako itsasontzi bati buruz Berenguerrek egindako interpretazioa. Bilduma pribatua. Madril.

Interpretación de Berenguer de un navío español de tres puentes de finales del siglo XVII, o principios del XVIII.
Colección privada. Madrid.



Victory, 1805. Nelsonen bandera-ontzia Trafalgarko guduan.
El *Victory*, 1805. Nave insignia de Nelson en la batalla de Trafalgar.



Donibane Lohizuneko parrokiako grabatua (Lapurdi).
Grabado de la parroquia de San Juan de Luz (Lapurdi).

EMBARCACIONES EN ARTE POPULAR, VOTIVAS Y DE OTRO CARÁCTER

por AINGERUASTUI ZARRAGA

INTRODUCCIÓN

L

La representación de embarcaciones es una de las facetas más antiguas del arte. Desde miles de años antes de Cristo, el hombre ha dejado constancia de las embarcaciones en las que navegaba en trabajos grabados en roca, tallas, pinturas, cerámica, toscos modelos, tapices...

Todas estas obras se realizaron con diversas finalidades, que, muchas veces, no eran la representación de los barcos en sí, sino para relatar viajes, hazañas o biografías de determinados héroes o personajes.

De entre todo este cúmulo de obras de arte, en este trabajo, trataremos de forma escueta tan sólo de la parte que entra de lleno en el mundo del arte popular.

Los grandes retratistas europeos de barcos, cuyos trabajos representan con exactitud a las embarcaciones reales, realizan obras de elevado valor artístico. Pero se dedican siempre a una selecta clientela compuesta por armadores y capitanes de barcos mercantes o guerreros. Los modelistas profesionales siguen el mismo esquema que los pintores confeccionando a rigurosa escala y con los materiales más nobles los modelos de las embarcaciones encargadas. Pero ¿quién se ha ocupado de pintar las embarcaciones de pesca o los pequeños buques de armadores poco potentados? Salvo excepciones, tan sólo los marineros o gente relacionada con ellos, que por un módico precio o gratis cumplían los encargos a satisfacción.

ARTE POPULAR MARINERO: REPRESENTACIÓN DE EMBARCACIONES

El arte popular marinero vasco abarca diversas facetas, pero, de todas ellas, quizás la más interesante sea la de la representación de embarcaciones, ya sea por medio de modelos, o de pinturas.

La finalidad de estas obras de arte popular también es diversa, y así, pueden utilizarse como objetos decorativos en las casas de los patrones y armadores de los barcos, como recuerdos en las tabernas donde se reúnen los marineros, o como exvotos en las ermitas e iglesias. Pero el fin lo da el

GERRI-ARTEAK SORTUTAKO ITSASONTZIAK, BOTOZKOAK ETA BESTELAKOAK

AINGERU ASTUI ZARRAGA

SARRERA

I

Itsasontziak irudikatzea artearen alderdi zaharrenetakoa da. Kristo aurreko milaka urte lehenagotik, gizakiak nabigatzeko erabili izan dituen itsasontzien lekukotasuna utzi du harkaitzean grabatutako lanetan, tailuetan, margoetan, zeramikan, modelo soiletan, tapizetan...

Lan horiek guztiak hainbat helburutarako egin ziren. Batzuetan asmoa ez zen berez itsasontziak irudikatzea, baizik eta heroi edo pertsonaia jakin batzuek egindako bidaiak, balentriak eta biografiak kontatzea.

Artelan horietatik guztietatik batzuk baino ez ditugu jorratuko lan honetan, labur antzean jorratu ere; herri-artearen esaten zaion horretan bete-betean sartzen direnak, hain zuzen.

Itsasontzien Europako erretratugile handiek balio artistiko handiko lanak egin izan dituzte; izan ere, haien obretan zehaztasun osoz irudikatzen dira benetako itsasontziak. Baina bezero hautatu eta gutxi batzuentzat besterik ez zuten lan egiten, merkataritza-ontzietako eta gerra-ontzietako armadoreentzat eta kapitaintentzat. Modelogile profesionalen eskema berari jarraitu zioten, eta eskala zehatza eta material nobleenak erabiliz landu zituzten enkargatutako ontzien modeloak. Baina, nor arduratu da arrantza-ontziak eta ahalmen ekonomiko gutxiagoko armadoreen ontzi txikiagoak margotzeaz? Salbuespenak salbuespen, marinelak baino ez, edo haien inguruko jendea. Oso moduan edo erabat doan betetzen zituzten jasotako enkarguak, egoki bete ere.

ITSAS GIROKO HERRI-ARTEA: ITSASONTZIEN IRUDIKAPENA

Euskal Herrian itsasoari loturiko herri-arteak hainbat alderdi biltzen ditu, baina guztien artean beharbada itsasontzien irudikapena da interesgarriena; bai modeloen bidez eta bai margolanetan egindako irudikapenak.

Herri-arteak sortutako lan horien helburua ere askotarikoa izan da; besteak beste, itsasontzien patroien eta armadoreen etxeetan apaingarri izateko, marinelak biltzen ziren tabernetan oroigarri gisa jartzeko eta baseliza eta elizetan zinopari moduan paratzeko egin eta erabili izan dira. Baina

dueño de la obra, y no el autor. De aquí que, muchas veces, no sepamos si un modelo de embarcación o un retrato de la misma han sido realizados para cumplir una u otra función, ya que en estos trabajos, al contrario que en los de la cultura mediterránea (donde si el trabajo ha sido realizado como exvoto, se indica), no se señala su finalidad.

Por eso, sabemos que un cuadro o un modelo es votivo si lo vemos colgado de las paredes o bóvedas de una iglesia; que es recuerdo cuando lo vemos en una antigua taberna; y que es doméstico, si lo encontramos en casa de una familia de armadores. Pero si sacamos la obra de su contexto, muy difícil será para nosotros saber qué utilidad tuvo, puesto que, como ya se ha indicado, los artistas no señalan ni para quién, ni para qué realiza su obra.

Los artistas suelen ser normalmente pescadores que reciben encargos de sus compañeros. La técnica empleada en la confección de estas obras es ingenua y espontánea. En cambio, se representan las embarcaciones con un realismo minucioso que resulta muy útil al estudioso en cuanto a detalles de interés específicamente técnico o etnográfico. Aun existiendo varios niveles de calidad en la elaboración de estas obras, los modelos y pinturas de tipo popular se caracterizan por lo rudo de su técnica y cierta exageración de las dimensiones en los detalles más llamativos. Estas contradicciones (rudeza-minuciosidad) son las que dan a estos trabajos su particular encanto.

«IN DEO ULTIMA SPES»

Hemos mencionado la existencia de obras realizadas con carácter votivo, y aunque el trabajo está dedicado a la representación de embarcaciones con cualquier carácter, creo necesario dedicar unas líneas al significado de la imagen votiva.

La mar ha sido, por los muchos fenómenos que se producen en ella, medio ideal para el cultivo de innumerables leyendas que han ido perdurando en la mente de los marinos en tanto en cuanto no se explicaran de manera científica convincente los numerosos hechos que, bajo, o sobre sus aguas se producían.

El pez gigantesco que se tragó a Jonás, el «*pistrix in inmani corpore*» de Virgilio, las sirenas tentadoras de Ulises, los pulpos gigantes, las serpientes marinas y los monstruos representados por los cartógrafos medievales, son fruto de la fantasía de unos hombres que actuaban al capricho de unos fenómenos que les acechaban continuamente haciendo peligrar incluso sus vidas.

Pero para el navegante, el temor a la ira y la venganza divinas era mucho mayor que el infundido por el ataque del peor de los monstruos marinos que habitaban el océano. En la cultura mediterránea se creía en la influencia de un ojo misterioso productor de fuerzas funestas contra el que sólo se podía luchar con otro ojo neutralizador de la mirada de aquél. Los pescadores y marinos mediterráneos de todas las épocas pintaban los «*oculi*» neutralizadores en ambas amuras de sus embarcaciones.

helburu hori lanaren jabeak zehaztu izan du, eta ez egileak. Hori dela eta, askotan ez dakigu itsasontzi baten modeloa edo erretratua zein eginkizunetarako egina izan zen; izan ere, lan horietan ez da adierazten helbururik. Ez da halakorik gertatzen Mediterraneoko kulturari: han, esaterako, lana zinopari izateko egina izan bazen, adierazi egiten zen.

Hori dela eta, margolan bat botozkoa dela dakigu eliza bateko hormetatik edo gangetatik zintzilik dagoenean; oroigarria dela, aspaldiko tabernaren batean ikusten dugunean; eta etxerako egina dela, armadoreen familia baten etxean dagoenean. Aldiz, obra bere testuingurutik ateratzen badugu, nekez jakin ahal izango dugu zertarako erabili zen; izan ere, arestian esan dugun moduan, artistek ez zuten zehazten ez norentzat ez zertarako egin zuten lana.

Artista gehienak arrantzaleak ziren normalean, eta beren adiskideek enkargatuta egiten zituzten lanak. Teknika xaloa eta berezkoa erabiltzen zuten lan horiek egiteko. Alabaina, xehetasun handiz irudikatzen zituzten ontziak eta, horri eskerrak, oso baliotsuak dira ikerlariarentzat xehetasun tekniko eta etnografiko interesgarriak jakiteko. Kalitateari dagokionez, aldeak daude lan batzuen eta besteen artean, baina oro har, herri-arteak sortutako modeloetan eta margolanetan ezaugarri bertsuak bereizten dira: teknika soila edo zakar samarra eta xehetasun nabarmenenen neurriak zertxobait handitzea. Kontraesan horiek (zakartasuna-zehaztasuna) ematen diote lan horiei berez duten xarma.

«IN DEO ULTIMA SPES»

Aipatu dugu lan batzuk botozko asmoarekin eginak zirela eta uste dut beharrezkoa dela botozko irudien esanahiari buruz lerro batzuk idaztea, nahiz eta, berez, lan hau itsasontzien irudikapenari buruzkoa izan oro har, irudikatze horien asmoa edozein izanik ere.

Itsasoa, han gertatzen diren fenomeno ugariak direla eta, ingurune ezin egokiagoa izan da betidanik ezin konta ahala kondaira sortzeko eta hauspotzeko. Eta kondaira horiek bizirik iraun zuten marinelen gogoetan harik eta itsasoko uren gainean eta azpian gertatutakoak modu zientifikoan eta sinisgarrian azaltzen hasi ziren arte.

Jonas irentsi zuen arrain erraldoia, Virgilioren «*pistrix in inmani corpore*» delakoa, Ulisesen sirena tentagarriak, olagarro erraldoiak, itsasoko sugeak eta Erdi Aroko kartografoek irudikatutako munstroak, den-denak itsasoko gizon haien fantasiatik sortutakoak dira. Izan ere, etengabe itsasoaren baldintza eta fenomeno en mende ibili beharrean izaten ziren gizon haiek, behin baino gehiagotan beren bizitza arriskuan jartzeraino.

Baina nabigatzaile haiek askoz beldur handiagoa zioten Jainkoaren haserreari eta mendekuari, ozeanoan bizi zen itsasoko munstro makurrenari baino. Mediterraneoko kulturari begi misteriotsu baten eraginean sinesten zuten; begi hark indar suntsigarriak sortzen zituela uste zuten eta hura borrokatzeko modu bakarra zegoela: haren begiratua indargabetuko zuen beste begi batekin aurre egitea. Hori dela eta, Mediterraneoko arrantzaleek eta marinelek «*oculi*» indargabetzaileak margotu izan dituzte betidanik beren ontzietako bi amuletan.

Pero lo mejor era congraciarse con el dominador de los elementos rogándole buenas travesías y capturas copiosas. El culto a Neptuno, Thetis, Proteo, Nereo u Océano se dieron ya en la antigüedad clásica donde se tenía «*in Deo ultima spes*».

Desde que, como dicen los evangelios, *los pescadores rogaran a Jesucristo el que temporal cesara y éste les concediera capturas de pescado que hacían zozobrar a las embarcaciones*, la devoción de la gente de mar se extendió a todos los ámbitos de su profesión. En el ámbito vasco se fundan las organizaciones de pescadores (Cofradías), siempre bajo la advocación de un Santo; las embarcaciones se nombran haciendo mención a santos, vírgenes y ánimas del purgatorio; los barcos se bendicen tras su botadura; se rezan Salves a la salida a la mar; se alaba el nombre de Dios en la primera captura, ...

Promesas y votos

Llega el temporal súbitamente y las embarcaciones necesitan alcanzar sin ninguna demora algún puerto o refugio costero. Pero la rapidez con la que se desencadena la galerna no permite que la lancha avance. Los pescadores están aterrados y no ven otra solución que interceder al Cielo en su última esperanza de salvación. No ruegan directamente a Dios, sino que lo hacen por medio de algún Santo o de la Virgen María. Y para reforzar el ruego, ofrecen a Dios una promesa o voto a cambio del feliz término del acontecimiento que se está desarrollando.

El hombre de mar decide de esta manera pagar una deuda. No solicita una ayuda a cambio de nada, sino que ofrece en contrapartida a su salvación terrena, unos actos especiales que consisten en peregrinaciones, rezos especiales, misas, etc.

Exvotos

Cuando la parte Divina cumple con la rogativa del marino, éste está obligado a cumplir la promesa pactada. Como demostración del cumplimiento de la misma y en agradecimiento al intercesor, se coloca sobre los muros o colgado de las bóvedas de la iglesia algún objeto exvoto.

El exvoto, en general, es una ofrenda dedicada por los hombres a Dios, la Virgen o los Santos en recuerdo de alguna gracia obtenida de ellos. Los exvotos pueden ser de tipo muy diverso y así, un cojo curado podrá ofrecer sus muletas; y otros enfermos, reproducciones, confeccionadas en diversos materiales, de los órganos sanados milagrosamente.

Pero de todos los tipos de exvotos, es preciso destacar los de carácter mariner, los cuales son «harto más simpáticos y sugestivos que todo ese conjunto mugriento de mortajas y figuras de cera».

Los exvotos marineros suelen consistir principalmente en pinturas o modelos de embarcaciones.

Su tradición es muy antigua y de origen mediterráneo. En el País Vasco se desconoce la antigüedad de esta costumbre por diversos motivos.

El principal es la desaparición de exvotos de las iglesias, lo cual ha sido normal no sólo en nuestro País, sino también en España, Italia, Francia y otros países. Asaltos, abando-

Baina onena zen elementuak menderatzen zituenarekin ondo moldatzea, eta zeharkaldi onak eta harrapaketa oparoak hari erregutzea. Antzinaro klasikoaz geroztik gurtu izan dira Neptuno, Thetis, Proteo, Nereo eta Ozeano; ordurako jada, «*in Deo ultima spes*»; hau da, Jainkoarengan zuten azkeneko esperantza.

Ebanjelioek dioten moduan, *arrantzaleek Jesukristori ekaitza baretzeko eskatu eta hark ontzia iraultzerainoko arrain-harrapaketak eman zizkienetik*, itsasoko gizon-emakumeen fedea lanbidearen esparru guztietara hedatu zen. Euskal ingurunean arrantzaleen elkarteak (Kofradiak) sortu ziren, santu bati lotuta beti; itsasontziak santuen, ama birjinen eta purgatorioko arimen izenekin bataiatzen ziren; itsasontziak bedekatu egiten ziren uretaratu ondoren; salbeak esaten ziren itsasoratzean; Jainkoaren izena goratzen zen lehen harrapaketan...

Aginduak eta botoak

Bat-batean enbata harrotu da eta itsasontziek lehen baino lehen iritsi behar dute porturen edo kostaldeko babesen batera. Galerna izugarri azkar lehertu da ordea, eta ez dio uzten ontziari aurrera egiten. Arrantzaleek, izuak jota, ez dute Zeruari beren alde erregutu beste biderik ikusten; han dute beren azken esperantza. Ez diote zuzenean Jainkoari otoitz egiten; aitzitik, Santuren baten edo Ama Birjinaren bitartez. Eta erreguari beste indar bat emateko, agindu edo boto bat eskaini diote, harrapatuta dauzkan denboraletik onik ateratearen ordainean.

Itsasoko gizonak horrela erabakitzen du zorra kitatzea. Ez du laguntza hutsaren truk eskatzen; ez, saria eskaintzen dio lurreko salbazioaren ordainean: jardun berezi batzuk, hala nola, erromesaldiak, otoitz bereziak, mezak, etab.

Zinopariak

Alde jainkotiarra marinelen erregua betetzen duenean, itsas gizona ere behartuta dago agindutakoa betetzera. Horren erakusle, eta bitartekariari esker ona adierazteko, elizako hormetan edo gangetatik zintzilik zinopariaren bat jarzen da.

Zinoparia, gehienetan, gizon-emakumeek Jainkoari, Ama Birjinari edo santuei eskainitako ofrenda da, haiengandik jasotako graziaren oroigarri. Era askotako zinopariak daude; esaterako, herrenak, sendatzen denean, bere makuluak eman ditzake, eta beste gaixo batzuek, berriz, modu miragarrian sendatutako organoen irudikapenak, hainbat materialetan landuta.

Baina zinopari-mota guztien artean nabarmentzekoak dira itsasokoak, «hil-jantzi eta argizarizko figura sorta zoldatsu hori guztia baino atseginagoak eta ederragoak».

Marinelen zinopariak nagusiki itsasontzien margolanak eta modeloak izan ohi dira.

Zinopari horien tradizioa oso antzinakoa da, Mediterraneokoa jatorriz. Euskal Herrian ez da ezagutzen noiztik datorren ohitura, hainbat arrazoi dela medio.

Batez ere zinopariak desagertu egin direlako elizetatik. Zoritxarrez, ordea, ohikoa izan da hori, gure herrian ez ezik, Espainian, Italian, Frantzian eta beste herrialde batzuetan

nos, limpiezas, y sobre todo la labor despiadada de coleccionistas y anticuarios o, en el peor de los casos, de los salvajes iconoclastas, han hecho que una innumerable cantidad de cuadros y modelos hayan desaparecido.

Muestra de ello la tenemos en la ermita de San Juan de Gaztelugatxe, templo riquísimo en exvotos aun hoy. Hace años se encontraba repleta de exvotos colgados de su techo y paredes. El abandono y falta de cuidado de la ermita propició el robo y la destrucción de la mayoría de ellos. Modernamente ha sido incendiada varias veces por energúmenos produciendo la completa desaparición de los pocos y deteriorados exvotos que aún quedaban. En la actualidad se encuentra bien gobernada y remozada, pudiéndose de nuevo contemplar, colgados de sus paredes y techo, diversos cuadros y modelos votivos modernos.

Otra causa de la desaparición de exvotos, aunque no sea una desaparición material, es la transformación. Un modelo colgado de la bóveda de una ermita, deteriorado por el polvo, es bajado para su arreglo. El «restaurador», con toda su buena voluntad le retoca la pintura, detalles del casco y el aparejo, y el modelo limpio y reluciente se ha convertido en otro barco más moderno. Desaparece, por tanto, el modelo original.

La limpieza es también un factor de desaparición de exvotos. El cura que con toda su ilusión ha reunido los suficientes fondos para remozar y pintar «su» ermita, comienza su trabajo arrojando a la basura todos los desechos de la misma: ¡qué mejores desechos que un casco apolillado colgado del techo, o un cuadro ennegrecido con su marco carcomido!

ere. Lapurretak, utzikeria, garbiketak eta, batez ere, bildumagile eta zaharkin-salerosleen edo, okerreanean, ikonoklasta basatien lan makurra direla medio, margolan eta modelo ugari desagertu egin dira.

Horren erakusle da Gaztelugatxeko San Juan edo Doniene ermita, zinoparietan tenplu aberatsa, baita gaur egun ere. Orain dela urte batzuk zinopariz beteta zegoen; itsasontzien ale ugari zegoen hormetatik eta sabaitik zintzilik, baina utzikeria eta zaintza faltak eraginda, gehienak lapurtu eta suntsitu egin zituzten. Eta berriki, basatiren batzuek su eman diote hainbat aldiz ermitari eta, horren ondorioz, geratzen ziren zinopari bakan eta hondatuak erabat desagertu dira. Gaur egun, ondo zainduta eta berrituta dago ermita, eta hango hormetatik eta sabaitik zintzilik botozko hainbat margolan eta modelo moderno ikus daitezke.

Zinopariak desagertu izanaren beste arrazoietako bat, nahiz eta fisikoki ez desagertu, haien eraldatzea da. Hona prozesua: ermita bateko gangatik zintzilikatutako modelo bat, hautsak hondatuta, jaitsi egin dute konpontzeko. «Berritzai-leak», borondate onenarekin noski, margo-ukituak eman dizkie kroskoaren eta aparailuaren xehetasunei, eta modeloa, garbi eta distiratsu, itsasontzi modernoagoa bihurtu da. Akabo, desagertu egin da, beraz, jatorrizkoa.

Garbiketa da zinopariak desagertu izanaren beste arrazoietako bat. Erretoreak, ilusioaren ilusioz, behar beste diru bildu du «bere» ermita zaharberritzeko eta margotzeko; ekin dio lanari eta barruko hondakin guztiak zaborretara botatzen hasi da: hondatutakoen artean zer aurkituko eta sitsak jandako krosko bat sabaitik zintzilik edo margolan bat belztuta eta markoa pipiak janda!

Marinel-kutsuko erlijio-eszena bat. Grabatua / Grabado de escena religiosa en ambiente mariner.



EXVOTOS MARINEROS EN BIZKAIA

BIZKAIKO ITSAS ZINOPARIAK



DESCRIPCIÓN DE ALGUNAS REPRESENTACIONES DE EMBARCACIONES

En este apartado se intentarán describir algunas obras de arte popular en su faceta de representación de embarcaciones. No sólo se hablará de exvotos, sino también de cuadros y modelos decorativos domésticos puesto que, como ya se ha dicho, no existe diferencia entre ambos en cuanto a sus características, sino en cuanto a su finalidad.

La lista de obras que se describirán adelante no es un catálogo de las existentes en Bizkaia (quizás sería interesante realizarlo), sino una muestra de este tipo de arte. También conviene decir que la inmensa mayoría de las pinturas y modelos que se describirán proceden de Bermeo, lo cual no quiere indicar que en otros lugares de la costa vizcaína no se hayan realizado este tipo de trabajos, sino todo lo contrario.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- Sociedad Bilbaína «I Exposición de Modelos Navales (Catálogo)». Bilbao 1966.
- Chapa Ozamiz, Alfonso/«Primer Catálogo de Modelismo Naval en Vizcaya». Bilbao 1974.
- Museo Naval de Madrid/«Catálogo Guía». Madrid 1945.
- Fichero del Museo del Pescador (Bermeo y del Museo Arqueológico, Histórico y Etnográfico Vasco (Bilbao).
- Folleto de la exposición «Arte Popular: Retratos de Embarcaciones» celebrada en el Museo del Pescador de Bermeo (Septiembre-Diciembre 1988).

ITSASONTZIEN IRUDIKAPEN BATZUEN DESKRIBAPEN

Atal honetan itsasontziak irudikatzen dituzten lan batzuk deskribatzen ahaleginduko gara, herri-arteak sortutako obrak guztiak. Zinopariez gain, margolanak eta etxeko modelo apaingarriak ere aztertuko ditugu; izan ere, ezaugarrien aldetik ez dago haien artean alde aipagarrik; zertarako sortu ziren, horretan bereizten dira.

Aurrerantzean deskribatuko diren obren zerrenda ez da Bizkaian dauden guztien katalogoa (beharbada interesgarria litzateke katalogo hori egitea), baizik eta arte-mota horren lagin bat. Aipatzekoa da, halaber, deskribatuko diren margolan eta modelo gehien-gehienak Bermeokoak direla jatorriz, baina horrek ez du esan nahi Bizkaiko kostaldeko beste toki batzuetan halako lanak egin ez direnik. Bai, egin dira, eta ez gutxi ere.

ITURRIAK ETA BIBLIOGRAFIA

- Sociedad Bilbaína: *I Exposición de Modelos Navales (Catálogo)*, Bilbo, 1966.
- CHAPA OZAMIZ, Alfonso: *Primer Catálogo de Modelismo Naval en Vizcaya*, Bilbo 1974.
- Madrilgo Ontzi Museoa: *Catálogo-Guía*, Madril, 1945.
- Arrantzaleen Museoko Fitxategia (Bermeo) eta Euskal Arkeologia, Etnografía eta Kondaira Museoaren Fitxategia (Bilbo).
- *Arte Popular: Retratos de Embarcaciones (Herri-arte: Itsasontzien Erretratuak)* erakusketaren liburuxka. Bermeoko Arrantzaleen Museoan egin zen erakusketa 2008ko irailetik abendura.

ITSAS ZINOPARIAK BIZKAIAN



Katalin Deuna ontziaren modeloa.

Mamerto Goitiak eraiki zuen eta *Santa Catalina* izena eman zion. 1940. urtean, Juan Lezamizek botata aurkitu zuen Mundakako Santa Katalina ermitan, eta gorde egin zuen. 1985ean berritu zuten, *Katalin Deuna* izenez berriro bataiatu eta aipatutako ermita berean jarri zuten osterara ere zintzilik. Mundakako hainbat bizilagunek berritu zuten ontzia.

Clipper baten kroskoa du ontziak, eta lau masta. Brankariak lau lauki-oihalez prestatuta daude eta txopakoak aizto-oihalez. Belaontzitik baporerako trantsizioa egiten ari zen garaikoa da; izan ere, tximinia eta helizea ditu.

Atunontzi izoztaile baten modeloa:

Aurrekoaren antzera, Gaztelugatxeko San Juan edo Doniene ermitako sabaitik dago zintzilik. Atunetarako inguraketa-ontzi izoztaile moderno baten modeloa da, *Albacora Nueve* ontziarena, hain zuzen.

Ermita horretan normala da ontzi-mota horren irudikapena; izan ere, atunetarako inguraketa-ontzien

Europako portu armadore garrantzitsuenak da Bermeokoa. Botozko erabilera eman aurretik apaingarri moduan erabili bide zuten modeloa, ontziaren idulkari zegozkion ingurune batzuetan margoa harrotuta dagoela antzematen baita.

Modelo del buque *Katalin deuna*.

Construido por Mamerto Goitia como *Santa Catalina*. En los años 1940, Juan Lezamiz lo encontró tirado en la ermita de Santa Catalina de Mundaka y lo guardó.

Fue restaurado en 1985, renombrado *Katalin Deuna* y vuelto a colgar de la bóveda de la ermita citada.

La reparación fue debida a varias personas de Mundaka. Se trata de una embarcación con casco de clipper, de cuatro palos, aparejados los proeles con velas cuadras y los popeles con velas de cuchillo.

Es de la época de transición de la vela al vapor ya que va dotado de una chimenea y hélice.



Modelo de atunero-congelador:

Al igual que el anterior, cuelga del techo de la ermita de San Juan de Gaztelugatxe. Es el modelo de un moderno atunero-congelador de cerco el *Albacora nueve*.

Es normal en esta ermita la representación de este tipo de buques ya que Bermeo es, puerto armador de la flota atunera de cerco más importante de Europa. El modelo debió tener fin decorativo antes de votivo puesto que se le notan zonas despintadas correspondientes a su peana.



Modelo de fragata.

Muestra una fragata de tres palos a toda vela.

Su finalidad de exvoto es clara puesto que se encuentra en la iglesia de Santa María de Plentzia.

Fragata-modeloa

Hiru mastako fragata bat erakusten du, mastak erabat belaz jantziak. Argi antzematen da zinoparia izateko egin zutela, Soralezeko Santa Maria elizan dago-eta.



Txaluparen modeloa

Ondarroako Antigua elizan dago. Lau mastako ontzia da, oihal guztiak haizetara: pokak edo fokeak, gurutze-oihalak, estaiak, espetak eta artzainak. XIX. mendearen amaierako edo XX.aren hasierako merkataritza-ontzia dirudi kroskoaren formagatik eta aparailu handiagatik.

Modelo de barca.

En la Iglesia de La Antigua de Ondarroa.

Barca de cuatro palos con todo el trapo al viento, foques, velas de cruz, estayes y alas y rastreras.

Parece un buque mercante de finales del siglo XIX o principios del XX por la forma de su casco y su gran aparejo.

Modelo de motora de la Iglesia de la Concepción de Elorrio.

Elorrioko Sortzez Garbia elizako txalupa motordun baten modeloa.



Modelo de motovelero:

En San Juan de Gaztelugatxe. Es un modelo que no representa tipo alguno de embarcación. Es una fantasía. La superestructura es la de un yate de gran tamaño, pero luego lleva un aparejo que quiere ser el de bergantín con unos palos larguísimos. Lo hizo Inazio Munitiz.

Motorezko eta belazko ontzi baten modeloa:

Gaztelugatxeko San Juan edo Doniene ermitan dago.

Modeloak ez du ontzi-mota jakinik irudikatzen. Fantasia bat da. Zuredi-gaina tamaina handiko yate batena da, baina gero bergantín batena izateko itxura duen aparailua darama, masta oso luzeekin. Inazio Munitizek egin zuen.

ITSAS ZINOPARIAK BIZKAIAN



Modelo de barca.
En la ermita de San Lorenzo de Ozollo. Barca de tres palos que se encuentra desmantelada aunque se ve que estaba bien aparejada. Está artillada con cuatro cañones por banda, sólo en la mitad popel. Se puede suponer por ello que se trata de un mercante artillado del siglo XIX o anterior. Un tripulante de alambre asciende al palo mayor por los flechastes de su tabla de obenques. A proa, una pieza cilíndrica de enorme tamaño de la que sobresale un apéndice puede querer ser un cabrestante con un espeque, o incluso, un cañón fuera de época.

Txalupa baten modeloa.

Ozolloko (Gautegiz-Arteaga) San Lorentzoren basilizan dago.

Hiru mastako txalupa da; oihalik gabe dago, baina ezagun da aparailua ondo prestatua zuela. Armatuta ere badago albo bakoitzean lau kanoi dituela, soilik popako erdialdean. Hori dela eta, pentsatzekoa da XIX. mendeko edo aurreragoko merkataritza-ontzi armatua dela. Alabrez egindako eskifaia-kide bat masta nagusira igotzen ari da, obenga sortako soka-mailetatik gora.

Brankan, neurri oso handiko pieza bat dago eta luzapen bat nabarmentzen da handik; izan daiteke espekadun dibidieta, edo baita garaiz kanpoko kanoi bat ere.

Ondarroako Santa Klara ermita.

Ermita de Santa Clara de Ondarroa.



Arrantzarako txalupa motordun baten modeloa:

Ondarroako Antiguako Andra Mariaren elizan dago.

1960ko hamarkadako arrantza-ontzi baten modeloa da; inguraketa-arrantzarako prestatuta darama aparailua.

Modelo de motora de pesca
En la iglesia de Santa María de la Antigua de Ondarroa.

Es un modelo de embarcación de pesca de la década de 1960 aparejado para la pesca de cerco.





Gaztelugatxeko San Juan edo Doniene ermitaren barnealdea.
Interior de la Ermita de San Juan de Gaztelugatxe.

Modelo de vapor de pesca.

Es uno de los exvotos que cuelgan en San Juan de Gaztelugatxe. Representa al vapor de pesca *Almikeko Ama* en plena faena, con las varas de curricán abiertas y los aparejos largados.

Lleva izada la vela de proa y tiene una tripulación rudimentaria.

Modelo interesante.



Arrantza-bapore baten modeloa.
Gaztelugatxeko San Juan ermitan zintzilikaturik dauden zinoparietako bat da. *Almikeko Ama* arrantza-baporea irudikatzen du, bete-betea lanean ari dela, kazako botaberak irekita eta aparailuak zabaldua. Brankako bela jasota darama eta eskifaia truskil samarra du. Modelo interesgarria.



Nabarrabouaren modeloa.

Mundakako Santa Katalina ermitan zintzilikaturiko zinoparia. Modeloak *Nabarra* bou armatua irudikatzen du.

Entzute handikoa da ontzi hori Espainiako Gerra Zibilean *Canarias* gurutze-ontziarekin izan zuen borrokagatik.

Modelo del bou *Nabarra*.

Exvoto colgado en la ermita de Santa Catalina de Mundaka.

El modelo representa al bou artillado *Nabarra*, famoso por el combate que mantuvo con el crucero *Canarias* durante la guerra civil española.

ITSAS ZINOPARIAK BIZKAIAN



Fragata baten modeloa.

Hau ere Algortako Aita Trinitarioen elizan dago. XIX. mendeko merkataritza-fragata bat da, bela guztiak zabaldua.

Modelo de fragata.

En la iglesia de los P.P. Trinitarios de Algorta.

Se trata de una fragata mercante del siglo XIX a toda vela.



Fragata baten modeloa:

Algortako Aita Trinitarioen elizako gangatik dago zintzilik eta XVIII. mendearen amaierako edo XIX.aren hasierako ontzi armatu baten irudikapena da. Bi aingurak zintzilik daramatza botatzeko prestatuta. Popan *Maria* izendapena.

Modelo de fragata

Se encuentra colgando de la bóveda de la iglesia de los P.P. Trinitarios de Algorta, y se trata de la representación de un buque artillado de finales del siglo XVIII o principios del XIX a toda vela. Lleva ambas anclas a la pendura.

A popa la denominación *María*.



Goleta baten modeloa.
Hau ere Algortako Aita Trinitarioen elizan dago. Amerikarrek XIX. mendearen amaieran eta XX. mendearen hasieran Ternuako arrantza-tokietan bakailaoaren arrantzan erabili ohi zituzten goleten antzeko modelo da. Masta nagusiaren muturra okertuta dago eta, ondorioz, bere tapikugaina zintzilik.

Modelo de goleta
Ubicada también en la iglesia de los P.P. Trinitarias de Algorta. Es un modelo de goleta similar a las utilizadas por los americanos en la pesca de bacalao en los bancos de Terranova a finales del siglo XIX y principios del XX. El pico de la vela mayor está rendida y su escandalosa queda, por ello, colgando.



Gordexolako Zaldu auzoko parrokiako zinopariaren modelo. Ontzi bitxi baten irudikapena da, trauskil samarra da eta aparailua gaizki prestatua du, baina hala ere bizitasun handikoa da.

Modelo exvoto procedente de la parroquia de Zeldu de Gordexola. Se trata de un raro ejemplar de embarcación, tosco y mal aparejado pero con mucha gracia.

XIX. mendeko fragata armatua.
Ez da ezagutzen nor de egilea eta Bilboko Historia eta Etnografia Museoan dago. Dударik gabe zinopari bat da jatorriz, Olabeagako eliza batekoa baita, eta ontzia eraikitze moduaren ezaugarri batzuek ere halaxe adierazten dute: bizkarrean ez darama batere xehetasunik, zintzilika egotean ez baitziren ikusiko. Aparailua ondo prestatua dauka eta banderaz dotoretua.

Fragata artillada del siglo XIX.
De autor desconocido, se encuentra en el Museo Histórico y Etnográfico de Bilbao. Se trata sin duda alguna de un modelo exvoto dada su procedencia (una iglesia de Olabeaga) y algunas características de su construcción (no lleva ningún detalle en cubierta, porque al estar colgado no se vería). Está bien aparejado y engalanado con banderas.



ITSAS ZINOPARIAK BIZKAIAN



Bricbarca mercante.
Está catalogado como exvoto
en el Museo Histórico de Bilbao.
Es de pequeño tamaño
aunque está bien proporcionado.
Procede de Barakaldo.

Merkataritza-bribarka.
Zinoparitzat katalogatuta dago
Bilboko Historia Museoan.
Txikia da, baina neurrien proportzioa
ondo gordetzen du.
Barakaldokoa da jatorriz.

Modelo existente en el museo de Bilbao
referenciado como bergantín-goleta.

Bilboko museoan dagoen modeloa,
bergantin-goleta gisa jasoa.



Modelo de bricbarca de finales del siglo XIX.
Bastante bien proporcionado.
Procede de Barakaldo y se halla en el Museo Histórico
de Bilbao y está catalogado como exvoto.

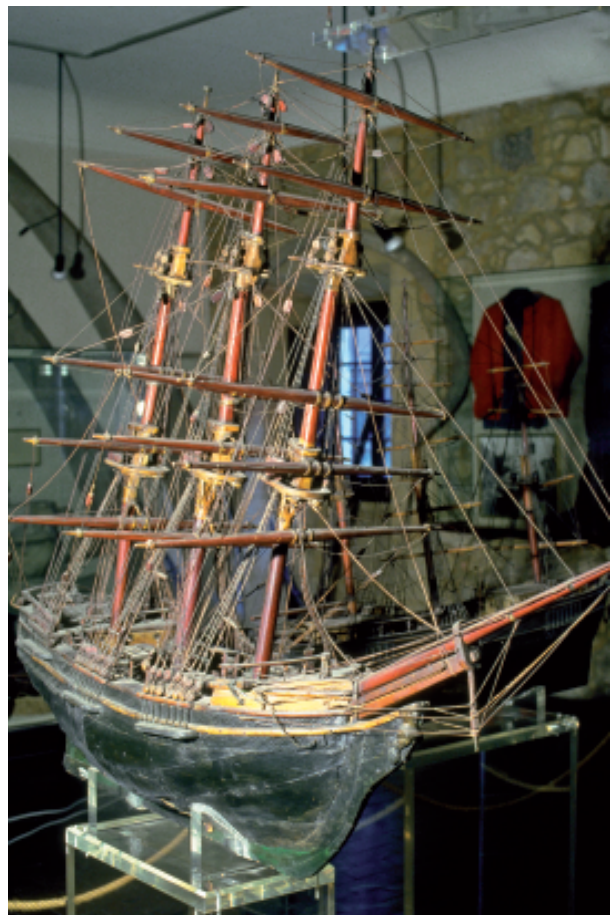
XIX. mendearen amaierako bribarka baten modeloa.
Nahiko ondo gordetzen ditu proportzioak.
Barakaldokoa da jatorriz
eta Bilboko Historia Museoan dago.
Zinoparitzat katalogatuta dago.





Fragata mercante denominada *Akerra*.
 Construida en Ondarroa en 1934.
 Es un modelo que guarda bastantes desproporciones aunque está bien aparejado con todas las velas izadas. Según el *Catálogo de Modelismo Naval en Vizcaya*, haciendo alusión a una nota aparecida en 1973 en el diario *El Correo Español-El Pueblo Vasco*, D. José Ramón de Urquijo la donó al Museo Histórico de Bilbao ese mismo año. Dice también que el nombre *Akerra* es el apodo de la familia Aulestiarte de Ondarroa.

Akerra deritzon merkataritza-fragata.
 Ondarroan eraiki zuten 1934an.
 Proportzioak ez ditu oso ondo gordetzen, baina aparailua ondo prestatuta dauka, bela guztiak jasota. *Bizkaiko Itsasontzien Modelismo Katalogoan*, 1973an *El Correo Español-El Pueblo Vasco* egunkarian argitaratutako ohar bat aipatzen da, eta ohar horren arabera, ontzia Jose Ramon de Urquijo jaunak eman zion Bilboko Historia Museoari urte hartan bertan. Halaber, oharra dio *Akerra* Ondarroako Aulestiarte familiaren ezizena dela.



Fragata baten modeloa,
 Bakiokoa jatorriz eta Bilboko Historia Museoaren jabegokoa egun.
 XIX. mendeko itxurako ontzia da, eta gabia eta zurgai bikoitzekin prestatuta dauka aparailua. Tapikuaren ezpeleta eta pikua falta zaizkio.

Modelo de fragata procedente de Bakio propiedad del Museo Histórico de Bilbao. Se trata de una embarcación con hechura del siglo XIX aparejada con gavias y juanetes dobles. Le faltan el pico y la botavara de la cangreja.

ITSAS ZINOPARIAK BIZKAIAN

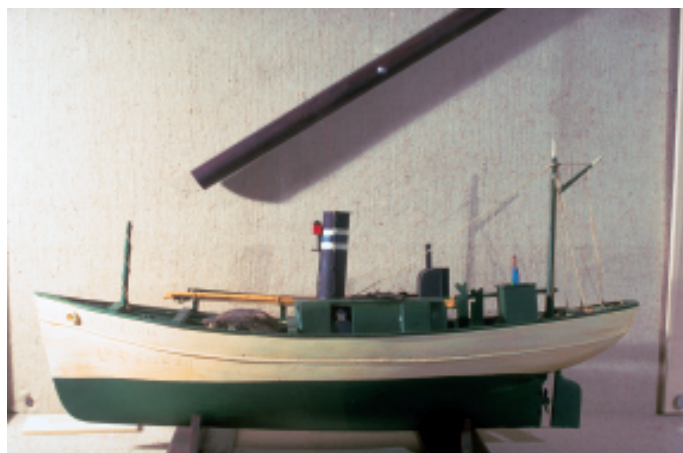


Modelo nombrado *Uso Zuria*.

Es desproporcionado en todo y va aparejado de ketch, a no ser que se haya pretendido realizar con malos resultados un bergantín-goleta. Lleva las velas aferradas y probablemente se trate de un exvoto. Se puede contemplar en el Museo Histórico de Bilbao.

Uso Zuria izendatutako modeloa.

Ketch ontzi baten eran darama prestatuta aparailua baina ez du proportziorik gordetzen ezertan, non eta asmoa ez den izan bergantin-goleta bat egitea, baina bistan da, emaitza kaskarrekin. Belak lotuta daramatza eta inondik ere zinopari bat da. Bilboko Historia Museoa ikus daiteke.



Mendearen hasierako arrantza-baporea.

Modeloak grazia handiz baina ez hainbesteko zorroztasunez irudikatzen du 1920ko hamarkadako bapore bat. Danborraren gaineko tximinia eta popako pulpituako etxola nabarmentzen dira.

Popako mastaren aparailua ez dago ondo prestatuta (itxuraz, oraintsu izan da), baina modeloa interesgarria da nolana ere.

Vapor de pesca de principios de siglo.

Es un modelo que representa con mucha gracia aunque no tanto rigor a un vapor de la década de 1920. Destaca su chimenea sobre el guardacalor y la caseta de púlpito a popa.

El palo de popa está mal aparejado (parece ser que recientemente), pero el modelo no deja de tener su interés.



Hiru mastako pailebote baten modeloa, *San Jose* izendatua.

Bilboko Historia Museoa ikus daiteke, aurreko bien ondoan.

Jakina da Portugaleten eraiki zutela, baina ez zertarako.

Nolana ere, argitalpenen batean zinoparizat hartzen da.

Nagusiko eta aitzineko mastetan tapikuaren pikuk falta zaizkio.

Modelo de pailebot de tres palos nombrado *San José*.

Se puede ver en el Museo Histórico de Bilbao al igual que los dos anteriores. Se sabe que fue construido en Portugaleta pero no su finalidad aunque en alguna publicación se le considera exvoto.

Le faltan los picos cangrejos de trinquete y mayor.



Bribarka baten modeloa, gabia eta zurgai bikoitzeko aparailuarekin. Zinoparizat katalogatuta dago Bilboko Historia Museoan. Portugaletetik eraman zuten hara. Ez du inolako interesik, baina bitxia da.

Modelo de bricbarca con aparejo de gavias y juanetes dobles. Está catalogado como exvoto en el Museo Histórico de Bilbao, a donde fue llevado desde Portugalete. No tiene ningún interés aunque sí gracia.



Bergantin-goleta baten modeloa.

Egilea nor den ez da ezagutzen. Lau mastako bergantin-goleta bat da. Aparailua belarik gabe dauka. Zenbaitzuen arabera, jada desagerturik dagoen Bermeoko kafetegi batean zegoen zintzilik. Gaur egun, berriz, Bermeoko Arrantzaleen Museoan ikus daiteke.

Modelo de bergantín-goleta.

De autor desconocido. Es un bergantín-goleta de *cuatro palos* que muestra su aparejo sin velas. Según algunos, se hallaba colgado en un desaparecido café bermeano. Se puede ver en el Museo del Pescador de Bermeo.



Fragata *Fernando Iramategui* de la matrícula de Ondarroa. Completamente aparejado y pertrechado y con toda la tela al viento. No parece que se trate de un exvoto por la gran profusión de detalles de aparejo y en cubierta. Aunque el modelo es algo desproporcionado en algunos detalles, se ve que fue hecho por alguien que conocía ese tipo de buques. Es muy interesante y clara muestra de arte popular. Se halla en el Museo Histórico de Bilbao.

Fernando Iramategui fragata, Ondarroako matrikuladuna. Aparailua erabat prestatua eta hornitua du, eta oihal guztiak haizetan. Itxuraz ez da zinopari bat; izan ere, xehetasun ugari ditu bizkarrean eta aparailuan. Nahiz eta xehetasun batzuetan proportzioak ez ondo gorde, ezagun da ontzi-mota horiek ondo ezagutzen zituen norbaitek egina dela. Oso interesgarria da eta herri-artearen eredu nabarmena. Bilboko Historia Museoan dago.

ITSAS ZINOPARIAK BIZKAIAN



Lau mastako fragata baten modeloa. Egilea nor den ez da ezagutzen. XIX. mendearen amaierako edo XX.aren hasierako lau mastako modelo da. Amuletako batean «fragata» hitza dauka margotuta. Antzematen zaio zintzilika jartzeko egina dela; izan ere, aingurak zintzilik ditu. Eskifaiaren arrastoak hor dira oraindik; haien buruak garbantuz eginak daude. Belak bilduta dauzka eta aparailua finkoa da, txirrikarik gabea. Ez da ezagutzen zertarako erabili zen, baina zintzilika jartzekoa izanik, litekeena da zinoparia izatea, edo tabernaren bateko oroigarria bestela. Gaur egun, Arrantzaleen Museoan dago.

Modelo de fragata de *cuatro palos*. De autor desconocido, es el modelo de un *cuatro palos* de finales del siglo XIX o principios del XX. En una de sus amuras tiene pintada la palabra *Fragata*. Es un modelo hecho para colgar, ya que sus anclas quedan a la pendura. Colgado como está, da la sensación de que se encuentra fondeado en el vacío. Aún le quedan restos de su tripulación, cuya cabeza está hecha con garbanzos. Lleva las velas recogidas y el aparejo es fijo, sin motones. Se desconoce su utilidad, aunque al ser modelo de colgar, pudo ser utilizado como exvoto o como recuerdo en alguna taberna. Actualmente se encuentra en el Museo del Pescador.



Soga linda hegaluzetarako ontzia.
Remigio Telleriak egina.
Belaontzi nagusi baten modelo da; bere garaian kostaldeko ontzi handienaren eta azkarrenaren irudikapena.
Belak zabaldua ditu eta tosten gainean arraun-joko bat darama, baita masta bat ere bela txikientzako belazurrunarekin.
Etxerako egindako modelo da eta Arrantzaleen Museoan dago.

Lancha bonitera *Soga linda*.
Realizada por Remigio Tellería.
Es un modelo de lancha mayor a vela (fue la mayor y más veloz de la costa).
Está con sus velas desplegadas y lleva sobre sus bancadas un juego de remos y un palo y su verga para velas menores.
El modelo es de carácter doméstico y se encuentra en el Museo del Pescador.



Cid Campeador

El cuadro representa el bergantín-goleta *Cid Campeador* de la matrícula de San Sebastián que tenía como capitán a Eugenio Garategui (1870). Su autor es Carolus Ludovicus Wéyes que pertenece al grupo de los grandes retratistas europeos de barcos.

Margolanak «Cid Campeador» bergantín-goleta irudikatzen du, Donostiako matrikuladuna. Ontziak Eugenio Garategi zuen kapitain (1870). Carolus Ludovicus Weyes da egilea, itsasontziak erretratatzeko zituzten Europako margolari handien taldekoa.



Hegaluzetarako txalupa.

Azterlan hau, esana dugu, herri-arteak sortutako ontziei buruzkoa da nagusiki. Hegaluzetarako ontzi honen maketa-mota, ordea, maketagile profesionalak egindakoa da; izan ere, modelo zehatz-mehatz islatuz eta eskalak ondo gordez landuta dago. Ondarroako *Goizeko-izarra* hegaluzetarako txalupa da eta Bilboko Museoan dago ikusgai.

Lancha bonitera.

Este trabajo está dedicado a las embarcaciones de arte popular principalmente. Esta bonitera que se exhibe en el Museo de Bilbao corresponde sin embargo al tipo de maqueta realizado por maquetistas profesionales guardando las escalas correspondientes reflejando fielmente los modelos. Se trata de la chalupa-bonitera *Goizeko-izarra* de Ondarroa.

HERRI-ARTEAREN IRUDIKAPENAK



Izar Alde motordun txalupa. Gabantxorena. txerako egindakoa, ontziaren armadoreena da. Ontzia bera, berriz, kostaldeko osoko baxurako handiena izan zen. Bermeoko olatu-hormaren barruan irudikatuta dago margolanean, Xixiliko moilatik datorrela, inguraketa-arrantzatik bueltan. Iparraldetik ontzi gehiago ari dira hurbiltzen. Atze-atzean gasa ateratzeko plataforma antzematen da, «Gaviota» deritzona.

Motora Izar Alde.

Pintado por José Manuel Gabantxo. De carácter doméstico, pertenece a los armadores del barco, el mayor de bajura de toda la costa. En la pintura está representado dentro del rompeolas de Bermeo haciendo por el contramuelle de Xixili al regreso de la pesca al cerco. Por el N se acercan más embarcaciones. Al fondo se aprecia la plataforma de extracción de gas, *Gaviota*.

Motora Resurrección.

Pintado por Luis Goienetxea. La embarcación se encuentra a la vista de San Juan de Gastelugatxe, lo que puede dar cierto carácter votivo a esta obra aunque en realidad es de finalidad desconocida. Sus tripulantes están preparados para largar la red al tinte rojizo producido por un banco de anchoa acosada por delfines a los que persigue el barco en la llamada *pesca a la manjúa*. El cuadro se encuentra en el Museo del Pescador de Bermeo.

Resurrección txalupa motorduna.

Hori ere Luis Goienetxearena da. Gaztelugatxeko San Juan edo Doniene ermitan dago lana, eta, horrenbestez, oso litekeena da zinoparia izatea berez, baina egiaz ez da ezagutzen zein helbururekin margotu zuten. Eskifaiaiko kideak sarea botatzeko prest dira antxoa-sarda batek sortutako margo gorritzara. Izurdeek jazartzen dute antxoa-sarda hori eta izurdeen atzetik doa, hain zuzen, ontzia, «txontxorro erako arrantza» deritzonengan. Margolana Bermeoko Arrantzaleen Museoa dago.





Pesqueros de arribada

Pintado por José Manuel Gabantxo. Es de carácter doméstico y fue donado al Museo del Pescador. Representa a varias embarcaciones bermeanas con viento fresco y foques y triángulos de capa izados. El barco central es el que perteneció al autor, *Noche de San Juan*, y además se ven también al *Maitasuna*, *Divina Pastora* y *Nva. Flor Margarita*, todos aparejados para la pesca de bonito con cañas y cebo vivo.

Arrantza-ontziak porturatzen

J. M. Gabantxok margotua. Etxerako egindakoa da, egileak Arrantzaleen Museoari emandakoa. Bermeoko hainbat ontzi irudikatzen ditu, haize freskoa dagoela eta fokeak eta kapako triangeluak jasota dituztela.

Erdiko ontzia egilearena da, *Noche de San Juan* izenekoa, eta haren ondoan beste hauek ere ageri dira: *Maitasuna*, *Divina Pastora* eta *Nva. Flor Margarita*. Ontzi guztiak hegaluzetarako prestatuta dute aparailua, kanaberekin eta beita biziarekin.



Sta. María de la Buena Vista txalupa motorduna.

Jose Manuel Gabantxorena. Bera da gaur egun itsasontziak margotzen dituen Bermeoko bakarra. Margolanak lebasale edo legatzetarako ontzi bat irudikatzen du, kalatik bueltan eta Matxitxako atzean duela. Eskifaiako kide bat zahatotik tragoa jotzeko prest da eta beste bat itsasontziaren bizkarra baldez bustitzen ari da. Popako bela (muxarrena edo tapikua) jasota darama. Margolana etxerako egina da eta Bermeoko Arrantzaleen Museoan dago ikusgai.

Motora Santa María de la Buena Vista.

Pintado por José Manuel Gabantxo. El cuadro representa a una merlucera regresando de la cala con Matxitxako al fondo. Un tripulante se dispone a dar un trago a una bota de vino, mientras otro se dedica a baldear la embarcación. Lleva la vela de popa (batículo) izada. El cuadro es de carácter doméstico y se puede contemplar en el Museo del Pescador de Bermeo.



Debako zinoparia / Exvoto de Deba.



EXVOTOS MARINEROS EN GIPUZKOA

por JOSÉ MANUEL SUSTETA

INTRODUCCIÓN

L

La tradición marinera vasca, no ofrece duda, por lo que es normal que en todos los pueblos costeros, haya referencias a su pasado naval. Un detalle de esta tradición, quizá el más insignificante, pero sí uno de los más gráficos, son los exvotos de las iglesias y ermitas litorales, y también del interior, que en tan reducido territorio quedan muy próximas al mar.

El exvoto marinero, que en casi todos los casos se trata de la reproducción a escala reducida de un buque, y que pende de la bóveda en los templos, no parece muy antiguo en el país, a juzgar por los modelos existentes; puede configurarse sobre todo en el siglo XIX, aunque en Gipuzkoa, se den bastantes ejemplares del siglo XVIII. Esto hace pensar que es la zona donde primero se han adoptado, ya que en Bizkaia y Lapurdi, todos los conocidos son del siglo XIX.

En el Atlántico pudo ser introducido en el siglo XVII; en el Mediterráneo, mucho antes, hay exvotos que datan del siglo XVI y alguno del XV. Debe tenerse en cuenta, que la acción del tiempo, la humedad, el abandono, los va destruyendo y no se puede descartar la posibilidad de que existiendo un exvoto en un estado lamentable, por una razón de decoro y con la mejor intención, fuese sustituido por otro confeccionado en la época representada.

La advocación predominante en los templos que poseen exvotos, es mariana. También el Santo Cristo ocupa un importante lugar, dando paso a continuación a las más diversas advocaciones.

En la mayoría de los casos se desconoce el origen de los exvotos, aunque haya referencias vagas en alguno de ellos. Se da por seguro que ha sido entregado en acción de gracias, al haberse librado el donante de algún grave peligro en el mar, invocando la protección del titular del templo.

El exvoto, casi siempre es un buque mercante. También los hay de guerra y de pesca, y se da el caso de un modelo de calidad, que no pertenece al lugar donde se ubica y que por un sentido de imitación y decorativo, ha sido colocado allí.

GIPUZKOAKO ITSAS ZINOPARIAK

JOSE MANUEL SUSTETA

SARRERA

E

Euskal Herriaren itsasorako tradizioa ez da oraingoa, eta, beraz, ohikoa da kostaldeko herri guztietan ontzigintzari loturiko iragana-ren erreferentziak izatea. Tradizio horren isla dira kostaldeko elizetako eta ermitetako zinopariak; ez dira beharbada lekukotzarik adierazgarrienak, baina bai grafikoenetakoak. Itsasertzekoez gain, lurraldea hain txikia izanik, itsasotik hurbil dauden barnealdeko eliza batzuetan ere badira halako zinopariak.

Itsas zinoparia eskala txikian egindako ontzi baten erreproduzioa da gehienetan, eta elizetako gangatik zintzilikatuta egoten da. Itxuraz, gure artera iritsi diren ereduak aztertuta, ez dirudi oso antzinakoak direnik Euskal Herrian; XIX. mendekoak dira gehienak, baina Gipuzkoan XVIII. mendeko ale dezente ere badira. Horrek pentsarazten du Gipuzkoan sortu zela zinoparien ohitura; izan ere, Bizkaian eta Lapurdin, ezagutzen diren guztiak XIX. mendekoak dira.

Atlantikoan, antza denez, XVII. mendean hasi zen zinoparien usadioa; Mediterraneoan, aldiz, askoz lehenago: kostalde hartan badira XVI. mendeko zinopariak, baita XV. mendeko bakarren bat ere. Kontuan izan behar da denborak, hezetasunak, utzikeriak, hondatu egiten dituela eta, horregatik, litekeena da itxuragatik eta asmo onenarekin, egoera oso txarrean zegoen zinopariaren bat kendu izana eta aipatutako garai horietan egindako besteren bat jarri izana zaharren ordez.

Zinopariak dituzten tenplu gehienek Ama Birjinaren izena dute. Kristo Santuaren izena dutenak ere ez dira gutxi eta ondoren datoz beste hainbat santuri eskainitako baseliza eta santutegiak.

Gehienetan ez da ezagutzen zinoparien jatorria, nahiz eta bakarren batzuetan erreferentzia lauso batzuk izan. Ziurtzat jotzen da esker ona adierazteko emanak zirela, emaleak itsasoan izandako arrisku larriren batetik lepoa salbatu eta tenpluaren santu zaindariaren babesa eskertzeko eta erre-gutzeko.

Zinopari ia guztiak merkataritza-ontziak dira. Badira gerraontziak eta arrantza-ontziak ere, eta hainbaten artean bada kalitatezko modelo bat, dagoen tokikoa izan gabe imitazioz eta apaintzeko han jarritakoa.

INVENTARIO DE EXVOTOS MARINEROS EN GIPUZKOA

Es un trabajo de hace muchos años realizado con pocos medios y mucha ilusión. Se hizo en salidas dominicales y casi siempre en solitario, igual que están los exvotos.

Actualmente con los medios materiales con que se cuenta, estos trabajos pueden ser notablemente mejorados; en una palabra, todo es mejorable, menos el espíritu con que fue realizado.

GIPUZKOAKO ITSAS ZINOPARIEN INBENTARIOA

Orain dela urte asko egindako lana da, bitarteko gutxirekin eta ilusio handiarekin osatua. Igandetan, gehien-gehienetan bakarrik eginiko hainbat irteeratan landutakoa da inbentarioa. Bakar-bakarrik, halaxe daude zinopariak ere.

Gaur egun baliabide material gehiago dago, eta lan hauek nabarmen hobetu daitezke; hitz batean, dena hobetu daitezke, egileak lana egiterakoan jarritako sentimentua izan ezik.

Ermita de San Marcial. Irun

Situación del templo: Sobre el monte San Marcial, en la villa de Irun y dominando la desembocadura del Bidasoa.

Modelo: Fragata mercante del siglo XIX (2ª mitad). Tres mástiles.

Pintura: Casco blanco marfil y carena en verde medio.

Medidas: (aprox.) 60 cm de largo, 50 cm de alto.

Emplazamiento: Pendiente del techo en el centro de la iglesia.

San Martzial ermita. Irun

Tenpluaren kokapena: San Martzial mendiaren gainean, Irunen, Bidasoa ibaiaren bokalea menderatzen duela.

Modeloa: XIX. mendeko bigarren erdialdeko merkataritza-fragata. Hiru masta.

Margoa: kroskoa zuri marfila eta karena berde ertaina.

Neurriak: gutxi gorabehera, 60 cm luze eta 50 cm altu.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik elizaren erdian.



Santuario de Ntra. Sra. de Guadalupe. Hondarribia

Exvoto 1

Situación del templo: En las proximidades del cabo Higuer sobre el Monte Jaizkibel, dominando la desembocadura del Bidasoa y el golfo de Bizkaia.

Modelo: Fragata de guerra de mediados del siglo XIX. Tres mástiles.

Armamento: 22 cañones.

Pintura: Casco en negro, y carena en azul oscuro, cinta blanca y portas negras con bocas rojas.

Medidas: (aprox.) 1 m de largo, 0,80 de alto.

Emplazamiento: En el crucero al lado del Evangelio y pendiente del techo.

Datos diversos: Modelo bien confeccionado, aunque con cierta tosquedad. Aparejo seco.

En diciembre de 1972, se cayó del techo y fue llevada para su restauración a D. José Miguel Amunarriz. Pudimos observarla y es de gran calidad en su estilo. Sufrió pocos desperfectos y pudo ser restaurada con propiedad.



Exvoto 2

Situación del templo: En el monte Jaizkibel, sobre la ciudad.

Modelo: Fragata de guerra mixta de vela y vapor del finales del siglo XIX. Tres mástiles.

Armamento: Cañones, y espaldón.

Pintura: Casco negro y rojo oscuro la carena. Línea de flotación blanca.

Medidas: (aprox.) 1 m de largo, 0,80 m de alto.

Emplazamiento: En el crucero al lado de la Epístola, pendiente del techo.

Datos diversos: Modelo bien construido. Por su forma parece la fragata *Numancia*.

Guadalupeko Amaren Santutegia. Hondarribia

1 zinoparia

Tenpluaren kokapena: Higer lurmuturretik hurbil, Jaizkibel mendian, Bidasoaren bokalea eta Bizkaiko golkoa menderatzen dituela.

Modeloa: XIX. mendearen erdialdeko gerra-fragata. Hiru masta.

Armamentua: 22 kanoi.

Margoa: Kroskoa beltza eta karena urdin iluna, zinta zuria eta kanoi-zuloak beltzak aho gorriekin.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1 m luze eta 0,80 m altu.

Non dago jarrita: gurutzaduran, Ebanjelioaren ondoan eta sabaitik zintzilik.

Hainbat datu: modeloa ondo landua dago, nahiz eta soil samarra izan. Aparailu lehorra.

1972ko abenduan, sabaitik erori egin zen, eta Jose Migel Amunarrizi eman zitzaion zaharbertzeko. Orduan ikusi ahal izan genuen xehetasunez ontzia, eta bere estiloan, kalitate handikoa da. Kalteak ez ziren handiak izan eta egoki berritu ahal izan zuten.

2 zinoparia

Tenpluaren kokapena: Jaizkibel mendian, hiriaren gainean.

Modeloa: XIX. mendearen amaierako gerra-fragata mistoa, belaontzia eta baporea. Hiru masta.

Armamentua: kanoiak eta ontzi-muturra.

Margoa: kroskoa beltza eta karena gorri iluna. Flotazio-marra edo ur gaineko lerroa zuria.

Neurriak: gutxi gorabehera 1 m luze eta 0,80 m altu.

Non dago jarrita: gurutzaduran, Epistolaren ondoan, sabaitik zintzilik.

Hainbat datu: ondo eraikitako modeloa. Itxuragatik, *Numancia* fragata dirudi.



Basílica de Santa Cruz. Lezo

Situación del templo: En la Universidad de Lezo al fondo de la rada de Pasaia y junto al río Bertandegi u Oiartzun. Próximo a Rentería.

Modelo: Fragata mercante. Tres mástiles. Pintura: Casco blanco y carena en verde claro.

Medidas: (aprox.) 1 m de largo, 0,80 m de alto.

Emplazamiento: Colgando del techo entre la barandilla del coro y la verja del altar mayor.

Datos diversos: Es un modelo bien confeccionado y con finura. Algo desproporcionado de medidas, sobre todo, el aparejo, excesivamente alto.

Hace unos años, no precisó el Párroco (1968), se cayó y fue restaurado por dos jóvenes del pueblo.

Gurutze santuaren basilika. Lezo

Tenpluaren kokapena: Lezoko Unibertsitatean, Pasaiaiko arradaren hondoan eta Bertandegi edo Oiartzun ibaiaren ertzean. Erreteriatik hurbil.

Modeloa: merkataritza-fragata; hiru masta.

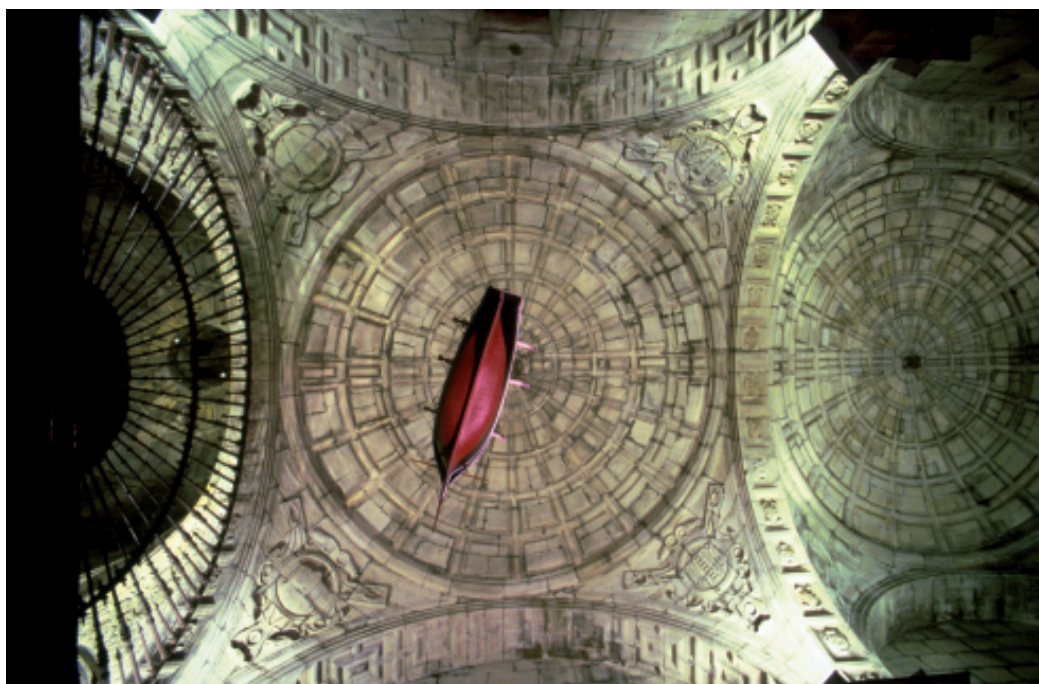
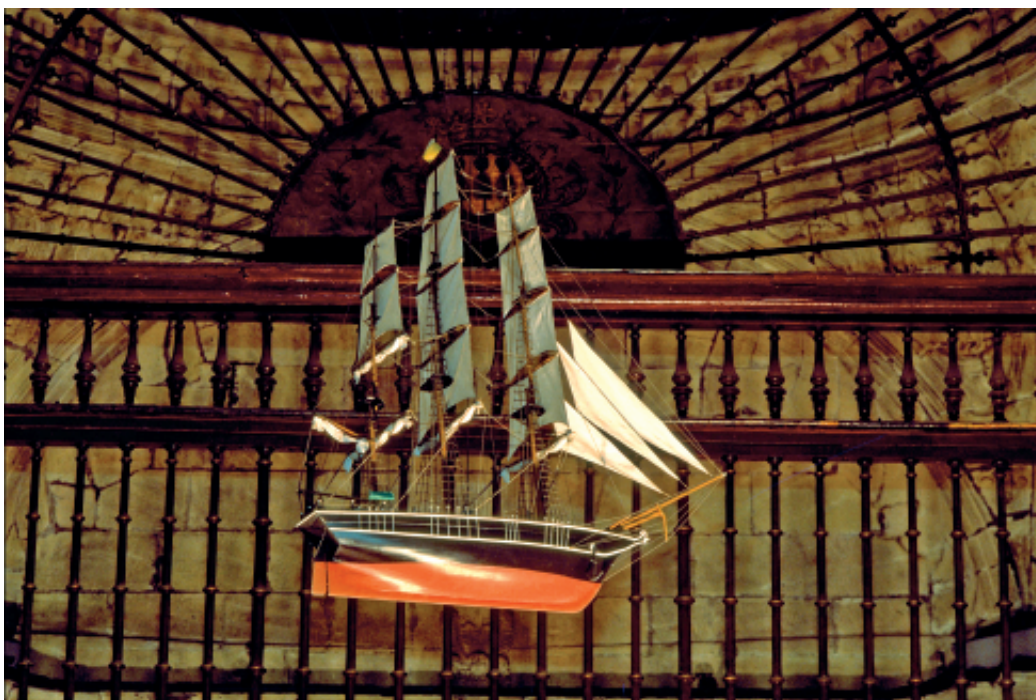
Margoa: kroskoa zuria eta karena berde argia.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1 m luze eta 0,80 m altu.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik, koruko barandaren eta aldare nagusiko hesiaren artean.

Hainbat datu: ondo eta oso modu finean landutako modeloa da. Neurriek ez dute proportziorik gordetzen; batez ere aparailuak, oso altua baita.

Duela urte batzuk, erretoreak ez zuen zehaztu noiz (1968), erori egin zen eta herriko bi gaztek zaharberritu zuten.



Basílica del Santo Cristo de Bonanza.

Pasai Donibane.

Situación del templo: En las proximidades del Castillo de Santa Isabel hacia la desembocadura del puerto y dominando la entrada del mismo.

Modelo: Fragata mercante de la segunda mitad del siglo XIX o principios del XX.

Pintura: Casco blanco y carena en rojo oscuro.

Medidas: (aprox.) 1,50 m de largo, 1,20 m de alto.

Emplazamiento: En una vitrina a un costado (Evangelio) tras la gran reja de la iglesia.

Datos diversos: Fue donada por el Sr. Tuduri, como agradecimiento por haberse salvado, cuando estuvo a punto de perecer ahogado.

Es un modelo de los clásicos que efectuaban la travesía del Atlántico. Como de unas 600 toneladas. Fue realizado en el siglo XX.

Bonantzako Kristoren Basilika. Pasai Donibane

Tenpluaren kokapena: Santa Isabelen Gaztelutik hurbil, portuko bokalerantz eta haren sarrera menderatzen duela.

Modeloa: XIX. mendearen bigarren erdialdeko edo XX. mendearen hasierako merkataritza-fragata.

Margoa: kroskoa zuria eta karena gorri iluna.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1,50 m luze eta 1,20 m altu.

Non dago jarrita: beira-arasa batean, saihets batean (Ebanjelioa), elizako hesi handiaren atzean.

Hainbat datu: Tuduri jaunak eman zuen, itota hiltzeko zorian egon ondoren, salbatu zelako esker onez.

Atlantikoa zeharkatzen zuten modelo klasikoetako bat da. 600 tona ingurukoa. Zinoparia bera XX. mendean egindakoa da.



Iglesia de San Fermín. Pasai Antxo

Situación del templo: En el barrio de Pasai Antxo, sobre la antigua marisma y en el puerto de Pasajes.

Modelo: Fragata mercante. Tres mástiles.

Pintura: Totalmente en madera natural barnizada.

Medidas: (aprox.) 1,50 m de largo, 1,30 m de alto.

Emplazamiento: Colgando del techo, frente a la barandilla del coro.

Datos diversos: Construido hacia el año 1940. Perfecto en todos sus detalles. Fue construido por D. Clemente Goldaracena vecino de Antxo y afamado constructor de buques que tenía su astillero (cerrado en 1971) en Bordalaborda (Pasai Donibane). Lo hizo para sí, movido por su gran afición al modelismo, pero viendo que por sus proporciones no podía ponerlo en su domicilio, lo donó a la parroquia, destinado al lugar en que se encuentra. Se denomina Ntra. Sra. del Carmen, matrícula de San Sebastián.

San Fermin eliza. Pasai Antxo

Tenpluaren kokapena: Pasai Antxon, garai bateko padura-ren gainean, Pasaiako portuan.

Modeloa: merkataritza-fragata, hiru masta.

Margoa: goitik behera egur naturalean egina eta bernizatua.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1,50 m luze eta 1,30 m altu.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik, koruko barandaren parean.

Hainbat datu: 1940. urte inguruan eraikia da. Xehetasun osoz eta bikain landua. Clemente Goldarazena antxotarrak egin zuen. Ontzigile entzutetsua izan zen Goldarazena; Bordalabordan (Pasai Donibane) zuen ontziola, 1971. urtean itxi zuen arte. Beretzat egin zuen zinoparia, modelismorako zaletasun handia baitzuen, baina neurriak zirela-eta etxean ezin zuela jarri ikusirik, parrokiari eman zion. Han dago gerozkoan. *Ntra. Sra. del Carmendu* izena (Karmengo Ama), eta Donostiako matrikula du.



Iglesia de San Salvador. Getaria

Situación del templo: En la villa de Getaria, sobre el puerto y formando parte de las antiguas murallas.

Modelo: Fragata mercante. Aparejada en fragata. Tres mástiles.

Pintura: Casco negro, franja blanca en la cenefa de la obra muerta y filete blanco en la línea de flotación. Carena en verde.

Medidas: (aprox.) 60 cm de largo, 40 cm de alto.

Emplazamiento: En el altar de la derecha del Mayor, dedicado a la Virgen del Carmen.

Datos diversos: Fue realizado por un sacristán de la Parroquia, hombre un poco misterioso, enigmático, sombrío y barbudo.

Salbatore deuna eliza. Getaria

Tenpluaren kokapena: Getarian, portuaren gainean eta antzinako harresiei atxikita.

Modeloa: merkataritza-fragata, fragata-aparailuduna. Hiru masta.

Margoa: kroskoa beltza, lerro zuri bat ur gaineko aldearen zerrenda apaingarrian eta lerro zuria flotazio-marran. Karena berdea.

Neurriak: gutxi gorabehera, 60 cm luze eta 40 cm altu.

Non dago jarrita: aldare nagusian, eskuinekoan, Karmengo Amari eskainitakoan.

Hainbat datu: parrokiako sakristau batek egin zuen ontzia. Antza denez, gizon misteriosua, enigmatikoa eta ilun samarra zen sakristau bizardun hura.



Iglesia de San Nicolas. Orio

Situación del templo: En la villa de Orio, sobre la marisma, y formando parte del antiguo paño de murallas. En situación de dominar la desembocadura del Oria.

Modelo: Fragata de guerra del siglo XIX, a vela y vapor.

Pintura: Casco en blanco y carena en verde, arboladura en marrón.

Medidas: (aprox.) 1,30 m de largo, 1 m de alto.

Emplazamiento: Colgando del techo en el centro de la iglesia.

Datos diversos: Es un modelo un poco raro y puede que haya recibido una nueva mano de pintura, lo que en estos casos origina un gran despiste, ya que cuando lo realizan no le dan importancia y no se toman datos.

San Nikola eliza. Orio

Tenpluaren kokapena: Orion, paduraren gainean, garai bateko harresi-gunea osatzen duela; Oria ibaiaren bokalea menderatzeko kokagune egokian.

Modeloa: XIX. mendeko gerra-fragata. Belaontzia eta baporea, aldi berean.

Margoa: kroskoa zuria eta karena berdea; masteria, berriz, marroia.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1,30 m luze eta 1 m altu.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik, elizaren erdian.

Hainbat datu: modelo arraro samarra da, eta litekeena da beste margo-geruza bat eman izana. Eta horrelakoetan, nahasmena sortzen da; izan ere, lan horiek egiten direnean ez da daturik hartzen, garrantzirik ez dutelakoan.



Santuario de Ntra. Sra. de Arritokieta. Zumaia

Situación del templo: En el término municipal de Zumaia sobre el pueblo y dominando la desembocadura del río Urola.

Modelo: Fragata de guerra con detalles que recuerdan a un modelo de finales del siglo XVII. Tres mástiles.

Armamento: 30 cañones.

Pintura: Casco blanco con cintas azules y carena en marrón oscuro. Adornos dorados.

Medidas: (aprox.) 80 cm largo por 60 cm alto.

Emplazamiento: En el coro y pendiente del techo.

Datos diversos: Es un modelo un poco fantasioso, pero bien confeccionado. Pudo ser observado detenidamente por estar en el suelo para su limpieza. Fue retirado por dos vecinos de Zumaia ya que el cable del que pendía se encontraba en muy mal estado.

Arritokietako Andre Mariaren Santuegia. Zumaia

Tenpluaren kokapena: Zumaia gainean, Urola ibaiaren bokalea menderatzen duela.

Modeloa: gerra-fragata. Zenbait xehetasuni erreparatuta, XVII. mende amaierako ontzi bat ekartzen du gogora. Hiru masta.

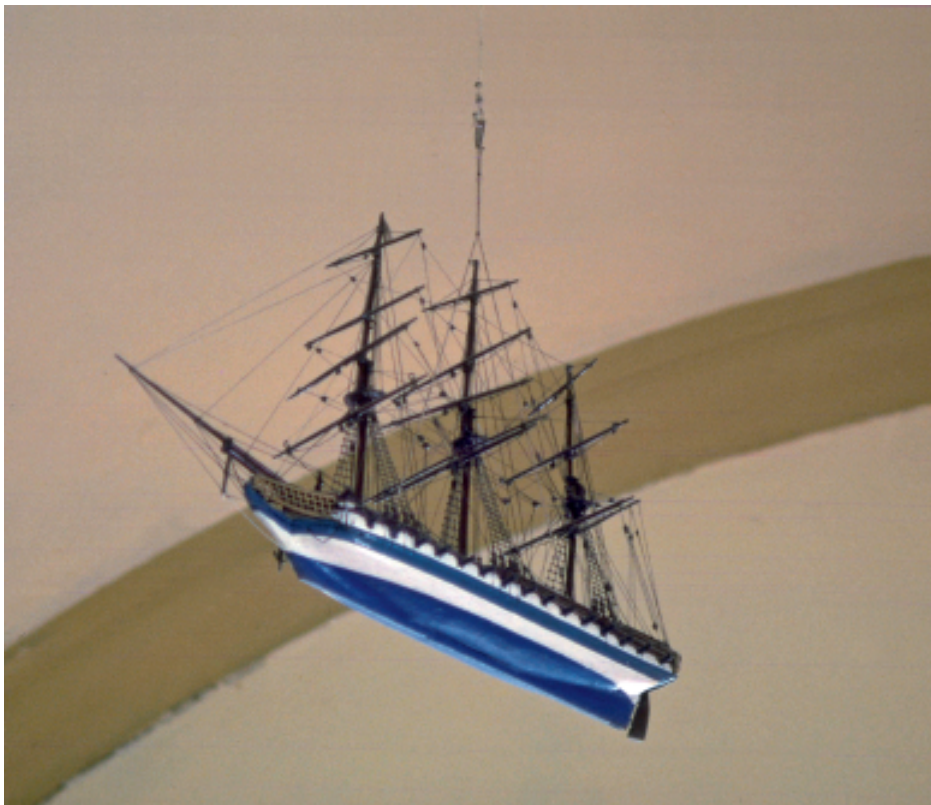
Armamentua: 30 kanoi.

Margoa: kroskoa zuria zerrenda urdinekin eta karena marroi iluna. Apaindurak urre-kolorekoak.

Neurriak: gutxi gorabehera, 80 cm luze eta 60 cm altu.

Non dago jarrita: koruan, sabaitik zintzilik.

Hainbat datu: fantasia pixka batekin eginiko modeloa da, baina ondo landua. Garbitzeko lurrera jaitsi zuten eta orduan xehetasun handiz aztertzeko aukera izan zen. Zumaia bi bizilagunek jaitsi zuten, zinoparia eusten zuen kablea oso egoera txarrean zegoelako.



Ermita de San Telmo. Zumaia

Situación del templo: En Zumaia sobre la playa de Izurun, en un pequeño promontorio y frente a la costa vizcaína.

Modelo: Cutter, siglo XIX.

Pintura: Casco blanco y carena verde.

Medidas: (aprox.) 40 cm de largo, 30 cm de alto.

Emplazamiento: En el altar mayor, en la mano derecha de la imagen de San Telmo.

Datos diversos: Modelo que no corresponde a la época, que es barroca. Teniendo en cuenta que a este Santo siempre se le representa con un barco en la mano, es incompatible el que tiene con la imagen.

Recuerda el barco a los langosteros a vela de finales del siglo pasado.

San Telmo Ermita. Zumaia

Tenpluaren kokapena: Zumaian, Itzurungo hondartzaren gainean, muino txiki batean eta Bizkaiko kostaldea parez pare duela.

Modeloa: Cutter-a, XIX. mendekoa.

Margoa: kroskoa zuria eta karena berdea.

Neurriak: gutxi gorabehera, 40 cm luze eta 30 cm altu.

Non dago jarrita: aldare nagusian, San Telmoren irudiaren eskuineko eskuan.

Hainbat datu: santuaren irudia barrokoa da, baina ontzia, aldiz, ez da garai berekoa. Santu hori beti ontzi bat eskuetan duela irudikatzen dela kontuan hartuz gero, San Telmoren irudia eta zinoparia ez datoz bat garaiari dagokionez.

Erreplikak XIX. mendearen amaieran otarrainetara ateratzen ziren ontziak ekartzen ditu gogora.



Ermita de Santiago. Zumaia

Situación del templo: En Zumaia, frente a la iglesia parroquial, al otro lado del río, sobre un arenal y en el arranque de la calzada a Azkizu y Getaria.

Modelo: Fragata mercante. Aparejo de fragata. Tres mástiles.

Pintura: Obra viva en color rojo oscuro y casco en blanco sucio, cintas en color amarillo viejo y amuras en negro; cubierta en madera natural y mástiles también.

Medidas: (aprox.) 1,50 m de largo, 1,30 m de alto.

Santiago ermita. Zumaia

Tenpluaren kokapena: Zumaian, parrokia-elizaren parean, ibaiaren beste aldean, hareatza baten gainean eta Askizura eta Getariara doan galtzadaren abiapuntuan.

Modeloa: merkataritza-fragata. Fragata-aparailua. Hiru masta.

Margoa: urpeko aldea, gorri ilunez margotua eta kroskoa zuri zikinez; zerrendak hori zaharrez eta amulak beltzez; bizkarraregur naturalean eta mastak ere bai.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1,50 m luze eta 1,30 m altu.

Emplazamiento: Cuelga del techo entre el coro y el presbiterio.

Datos diversos. Ha tenido, por lo menos, una restauración. Se aprecia en que sobre una entablación, en lo hasta ahora visible bien confeccionada, hay una espesa capa de escayola o algo parecido y sobre ésta la pintura última.

Los cintones, raspando con cuidado, tienen un color verde que es el primitivo y en la obra viva se aprecian restos del mismo color. El casco, sobre la línea de flotación, parece que fue pintado en blanco o gris claro.

Construido sobre costillas macizas hasta la línea de cubierta, su obra muerta es muy estimable y hecha con entera propiedad. El velamen es postizo y fácil de retirar. Es posible que haya vergas (por lo menos en el palo de mesana) que fueran añadidas en su restauración, ya que no compagina su aparejo con el del mayor y trinquete; sus épocas son distintas.

El aparejo merece especial mención. Su montaje es perfecto. Todos los motones y bigotas, están confeccionados excepcionalmente, hasta el punto de que las poleas o motones, son de roldana giratoria y canal. El cordaje con un forrado sobre las jarcias y estays, imposible de mejorar. Del velamen se advierte que es postizo, y lo demuestra la falta de drizas y mesas de cabilla del mismo. Este último detalle y el no tener tambuchos ni casetas, es la prueba casi definitiva de su primitivo estado de exvoto.

Este modelo se construía en el litoral con bastante frecuencia. Hay pruebas documentales de ello en grabados y fotografías de Bilbao, Orio, Zumaia, Deba, etc.

Restauración: Fue restaurada por José Manuel Susteta, entre mayo y julio de 1967, colocándola de nuevo en su sitio el día 25 de julio (festividad de Santiago) de 1967.

Parece ser que este modelo fue regalado a D. Ignacio Zuloaga por D. Gregorio Marañón.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik dago, koruaren eta presbiterioaren artean.

Hainbat datu. gutxienez behin berritua izan da. Ezagun da oholtzadura, ondo landua eta zaharberritu zuten arte agerikoa, igeltsuzko geruza lodi batekin edo antzeko beste zerbaitekin estalita dagoela, eta geruza horren gainean eman zela azken margo-geruza.

Gerpak, kontu handiz karrakatzuz gero, berdez margotuta daudela ikusten da. Halaxe margotu zuten jatorrizkoa, eta kolore horren arrastoak antzematen dira urpeko aldean. Kroskoa, flotazio-marraren gainean, zuriz edo gris argiz margotu zutela dirudi.

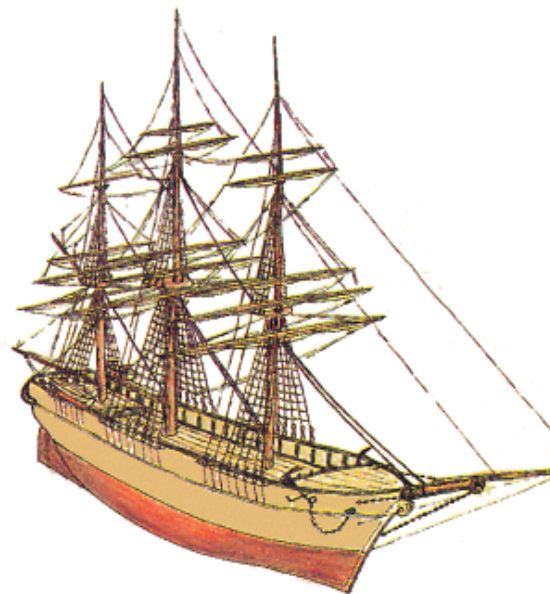
Egur trinkoz egindako saihtsen gainean eraikita dago kubiartako lerroraino; ontziaren ur gaineko aldea estimagarria eta egokitasun handiz egindakoa da. Belak ordezkoko dira eta erraz kentzen dira. Litekeena da belazurrunak zaharberritzerakoan gehitu izana (gutxienez gibelegoak edo mesanakoak); izan ere, belazurrunaren aparailua ez dator bat nagusikoarekin eta aitzinekoarekin; garai desberdinetakoak dira.

Aparailua nabarmentzekoa da. Bikain muntatuta dago. Txirrika guztiak izugarri ondo landuta daude; hainbeste, polea edo txirrikek gurpil birakaria eta kanala baitute. Soka-sarea, itsuta eta estaien gaineko estalkiarekin, hobetu ezina da. Antzematen da belak ordezkokoak direla; horren seinale da drizak eta larako-mahaiak falta direla. Azken xehetasun horrek eta tranbutxurik eta etxolarik ez izateak adierazten du ia ziurtasun osoz jatorrizko zinoparia nolakoa zen.

Modelo hori sarri samar eraikitzen zen itsasertzean. Horren frogak badira Bilbo, Orio, Zumaia, Deba eta beste zenbait herritako grabatuetan.

Zaharberritzea: Jose Manuel Sustetak zaharberritu zuen 1967ko maiatzetik uztailean, eta urte bereko uztailean 25ean jarri zuen berritua bere lekuan, Santiago egunean.

Antza denez, Gregorio Marañón jaunak Ignacio Zuloagari oparitutako ontzia da.



Iglesia de Ntra. Sra. de Itziar. Deba

Situación del templo: En el barrio de Itziar, en la jurisdicción de Deba, en un alto y dominando el litoral Cantábrico.

Modelo: Navío de guerra del siglo XVIII, aparejado en goleta. Tres mástiles.

Armamento: 40 cañones, 20 por banda.

Pintura: Casco negro y carena en rojo. Portas y adornos de popa, combinando azul, negro y dorado.

Medidas: (aprox.) 1,30 m de largo, por 1 m de alto.

Emplazamiento: En el centro de la nave, pendiente del techo y cerca de la barandilla del coro.

Datos diversos: El aparejo de goleta no es usual en la época del modelo, ya que su aparejo verdadero es el de fragata. Probablemente fue restaurado y quedó en esta forma completamente ilógica.

Itziarko Amaren eliza. Deba

Tenpluaren kokapena: Itziar auzoan, Deban, gain batean eta Kantauriko itsasertza mendean hartzen duela.

Modeloa: XVIII. mendeko gerraontzia, goleta-aparailuduna. Hiru masta.

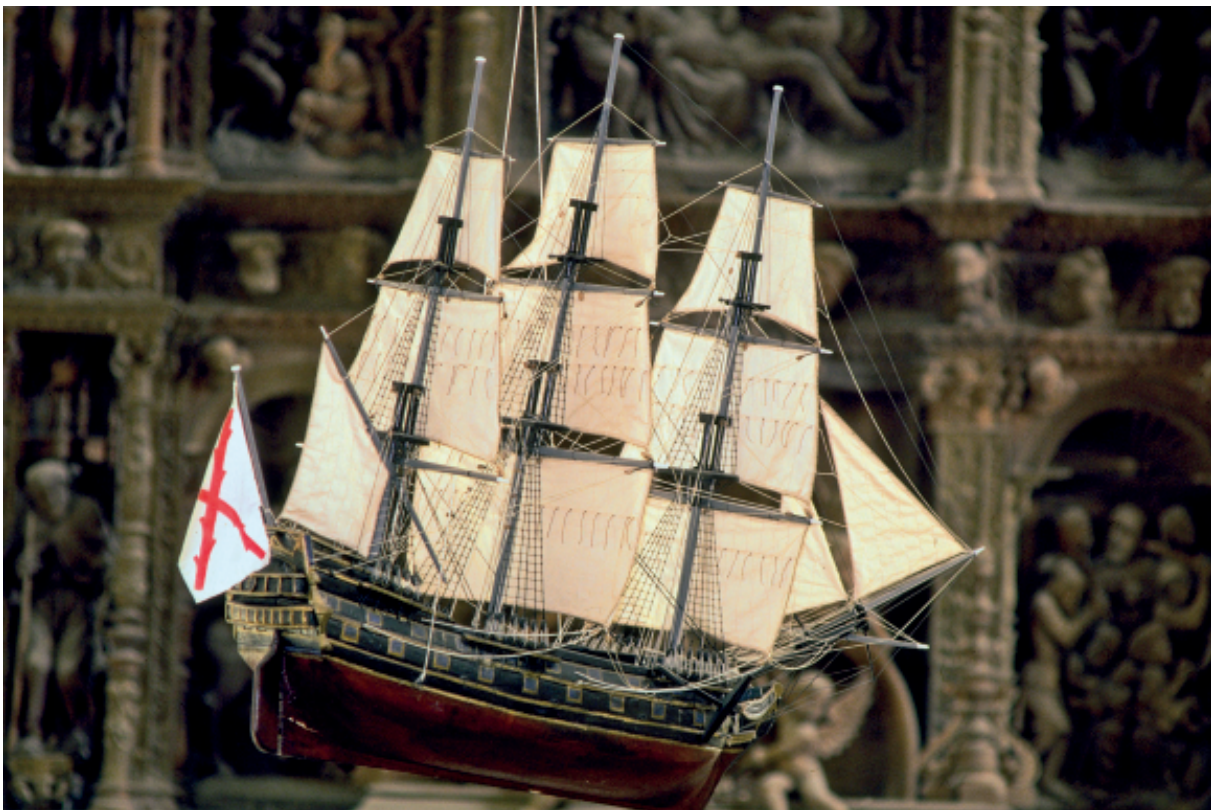
Armamentua: 40 kanoi. 20 alde bakoitzean.

Margoa: kroskoa beltza eta karena gorria. Kanoi-zuloak eta txopako apaindurak urdina, beltza eta urre-kolorea konbinatuz.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1,30 m luze eta 1 m altu.

Non dago jarrita: nabearen erdian, sabaitik zintzilik eta koruko barandatik gertu.

Hainbat datu: goleta-aparailua ez da ohikoa modeloaren garaian; izan ere, berez fragata-aparailua izan beharko luke. Seguru asko zaharberitu egin zuten eta horrela utzi, zentzurik gabe.



Iglesia de Ntra. Sra. de la Asunción. Deba

Situación del templo: En la villa de Deba y dedicado a Iglesia Parroquial. Junto a la desembocadura del río Deba.

Modelo: Fragata mercante de principios del siglo XVIII. Armada en corso y aparejo clásico de fragata. Tres mástiles.

Armamento: 20 cañones.

Pintura: Casco en blanco, línea de flotación en negro y carena en rojo sucio. Adornos de proa y popa en dorado.

Medidas: (aprox.) 1,30 m de largo, 1 m de alto.

Emplazamiento: En el centro de la nave, próximo y más bajo a la barandilla del coro.

Santa Maria eliza. Deba

Tenpluaren kokapena: Deban, parrokia-elizari eskainia. Deba ibaiaren bokalearen ondoan dago.

Modeloa: XVIII. mendearen hasierako merkataritza-fragata. Itsaslapurretarako armatua eta fragata-aparailu klasikoduna. Hiru masta.

Armamentua: 20 kanoi.

Margoa: kroskoa zuria, flotazio-marra beltza eta karena gorri zikina. Brankako eta txopako apaindurak urre-kolorekoak.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1,30 m luze eta 1 m altu.

Non dago jarrita: Nabearen erdian, koruko barandatik gertu, pixka bat beherago.



Ermita de San Roque. Deba

Situación del templo: Sobre la villa de Deba, en la antigua calzada de la costa y camino de Itziar, dominando la desembocadura del río Deba.

Modelo: Fragata de guerra del siglo XVIII, 2º tercio. Aparejada en fragata. Tres mástiles.

Armamento: Veintidós cañones, once por banda.

Pintura: Obra viva en color rojo y casco en blanco, cintas en oro mate y mástiles en el mismo color con las vergas en blanco.

Medidas: (aprox.) 70 cm de largo, 70 cm de alto.

Emplazamiento: Colgando del techo en el centro de la ermita entre el coro y el altar.

Datos diversos: Parece haber sufrido una restauración, ya que los colores parecen relativamente recientes y el aparejado más corresponde al de una corbeta del siglo XIX que al asignado.

Es un modelo de buena calidad dentro de la gama de exvotos y podría considerársele entre los mejores que hay en la provincia.

Esta ermita suele estar cerrada y sólo se abre el día de San Roque, el 16 de agosto, día en el que llevan en procesión la imagen del Santo desde la Parroquia.

La guardadora o serora desconoce su origen, pero un cuñado suyo cree haber oído en la familia que el buque fue donado por algún Churruca hace mucho tiempo.

San Roke ermita. Deba

Tenpluaren kokapena: Deba gainean, kostaldeko antzinako galtzadan, Itziarrera bidean eta Deba ibaiaren bokalea menderatzen duela.

Modeloa: XVIII. mendearen hondarreko gerra-fragata. Fragata-aparailua du. Hiru masta.

Armamentua: hogeita bi kanoi, hamaika alde bakoitzeko.

Margoa: urpeko aldea gorria eta kaskoa zuria; zerrendak urre matean eta mastak kolore berean, belazurrun zuriekin.

Neurriak: gutxi gorabehera, 70 cm luze eta 70 cm altu.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik, ermitaren erdian, korua-
ren eta aldarearen artean.

Hainbat datu: itxuraz, behin bederen zaharberritu izan dute; izan ere, koloreak ez dira oso-oso aspaldikoak eta aparailua XIX. mendeko korbetena bezalakoa da, eta ez XVIII. mendeko gerra-fragatei dagokiena.

Zinoparien artean kalitate oneko modeloa da; Gipuzkoako onenetako bat.

Ermita itxita egoten da eta San Roke egunean baino ez da zabaltzen, abuztuaren 16an. Egun horretan santuaren irudia parrokiatik hartu eta prozesioan eramaten dute.

Zaintzaileak edo serorak ez du zinopariaren jatorriaren berri, baina bere koinatu batek familian entzundako errezeloa du txurrukatarren batek opari eman zuela aspaldi batean.



Santuario de Ntra. Sra. de Izaskun. Tolosa

Situación del templo: En las laderas del Monte Uzturre sobre la villa, en la cuenca media del río Oria.

Modelo: Buque mercante del siglo XX, mixto para carga y pasaje. Dos chimeneas a vapor; buque de carga de unas 3.000 a 4.000 toneladas.

Pintura: Carena en patente marrón, línea de flotación roja, casco en color verde pálido (parece gris estropeado), obra muerta en blanco y botes rojizos. Chimeneas en verdegris y negro, mástiles marrones.

Medidas: (aprox.) 1 m de largo, 50 cm de alto.

Emplazamiento: Entre el altar mayor y el coro, pendiente del techo.

Datos diversos: Sólo se pudo averiguar que dicen que fue traído por unos pescadores hace mucho tiempo.

Izaskungo Amaren ermita. Tolosa

Tenpluaren kokapena: Uzturre mendiaren hegaletan, udalerriaren gainean eta Oria ibaiaren erdialdeko arroan.

Modeloa: XX. mendeko merkataritza-ontzia; mistoa, zama eta bidaiariak eramateko prestatua. Bapozeko bi tximinia, 3.000 tonatik 4.000ra bitarteko karga-ahalmena dutenak.

Margoa: karena patente marroia, flotazio-marra gorria, kroskoa berde apala (hondatutako grisa dirudi), ur gaineko aldea zuria eta txalupak gorritzak. Tximiniak berde-gris eta beltzak, mastak marroiak.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1 m luze eta 50 cm altu.

Non dago jarrita: aldare nagusiaren eta koruaren artean, sabaik zintzilik.

Hainbat datu: arrantzale batzuek aspaldi batean ekarri zutela besterik ez da jakin ahal izan.



Santuario de Ntra. Sra. de Arrate. Eibar

Situación del templo: En el término municipal de Eibar. Sobre la cuenca del río Deba.

Modelo: Navío de guerra del siglo XVIII. Aparejado en fragata. Tres mástiles.

Armamento: 68 cañones, 34 por banda.

Pintura: Obra viva en verde y el resto del casco totalmente blanco.

Medidas: (aprox.) 2 m de largo, 1,50 m de alto.

Emplazamiento: Colgando del techo, frente al presbiterio.

Datos diversos: Se desconoce su origen. Este modelo estuvo expuesto en Donostia, con motivo del 450 aniversario de la vuelta al mundo de Juan Sebastián Elcano.

El casco es un tronco vaciado y dado forma exteriormente; los costados de la obra muerta son añadidos y toscamente tallados. En conjunto, se aprecia que fue mano muy experta y conocedora de estos buques, quien lo confeccionó. Los restos primitivos del aparejo, como jarcias y estays, son perfectos y los cordeles están hechos a mano (hoy muy deteriorados). El resto del aparejo es muy posterior y realizado en forma provisional. Actualmente ha sido limpiado y restaurado de forma convencional, ya que a la altura donde ha de ser colocado no es necesario hacerlo al detalle, pues escapa a la vista del observador.

Según noticia del párroco la cadena que sostiene el exvoto, fue donada por vecinos de Ondarroa, hace mucho tiempo.



Arrateko Amaren Santutegia. Eibar

Tenpluaren kokapena: Eibarren, Deba ibaiaren arroa menderatzen duela.

Modeloa: XVIII. mendeko gerraontzia, fragata-aparailuduna. Hiru masta.

Armamentua: 68 kanoi, 34 alde bakoitzeko.

Margoa: urpeko aldea berdea eta kroskoaren gainerakoa erabat zuria.

Neurriak: gutxi gorabehera, 2 m de luze eta 1,50 m altu.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik, presbiterioaren parean.

Hainbat datu: ez da ezagutzen haren jatorria. Modeloa Donostian egon zen ikusgai, Juan Sebastian Elkanoren munduko itzuliaren 450. urteurrena zela eta.

Kroskoa hustutako enbor bat da, gerora forma emandakoa; ur gainera aldearen saiheak erantsiak dira eta oso modu soilean zizelkatuak. Oro har, antzematen da ontzi horiek ondo ezagutzen zituen aditu baten eskuak landu zuela zinoparia. Aparailuaren antzinako arrastoak, hala nola itsutak eta estaiak, ezin hobeto landuta daude eta sokak eskuz eginak dira (gaur egun oso hondatuak). Aparailuaren gaineko piezak oso gerozkoak dira, eta behin-behinean egin dakoak. Gaur egun garbitu eta zaharberritu egin dute ohiko teknikak baliatuz; izan ere, zer altueratan jarri behar den kontuan hartuta, ez da beharrezkoa xehetasun osoz egitea, begira dagoenak urruti izango baitu.

Erretoreak jakinarazitakoaren arabera, zinopariari eusten dion katea Ondarroako bizilagunek eman zuten opari, orain dela asko.



Santuario de Ntra. Sra. de Arrate. Eibar

Situación del templo: En el término municipal de Eibar. Sobre la cuenca del río Deba.

Modelo: Fragata mercante del siglo XIX (2º mitad) Aparejada en fragata. Tres mástiles.

Pintura: Obra viva en rojo y casco negro. Las amuras en blanco de proa a popa.

Medidas: (aprox.) 1,20 m de largo, 1 m de alto.

Emplazamiento: Pendiente del techo, frente a la barandilla del coro.

Datos diversos: Trabajado finamente y muy proporcionado. Se conserva en buen estado.

Arrateko Amaren Santutegia. Eibar

Tenpluaren kokapena: Eibarren, Deba ibaiaren arroa menderatzen duela.

Modeloa: XIX. mendeko bigarren erdialdeko merkataritza-fragata, fragata-aparailuduna. Hiru masta.

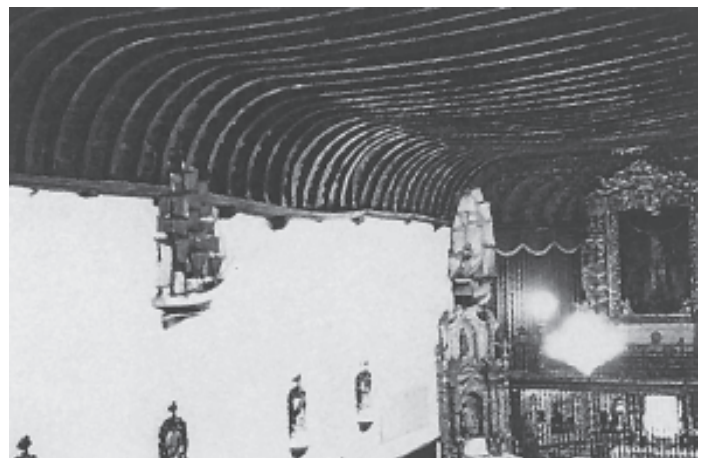
Armamentua: 68 kanoi, 34 alde bakoitzeko.

Margoa: arpeko aldea gorria eta kroskoa beltza. Amulak zuriak brankatik txopara.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1,20 m luze eta 1 m altu.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik, koruko barandaren parean.

Hainbat datu: oso fin eta proportzioak ondo gordez landua. Egoera onean kontserbatzen da.



Ermita del Calvario. Mutriku

Situación del templo: En el término municipal de Mutriku; carretera de Mutriku a Astigarribia, dominando la villa y el litoral.

Modelo: Fragata de guerra del siglo XIX, (2ª mitad). Aparejada en Fragata. Tres mástiles.

Armamento: Veinte cañones, diez por banda.

Pintura: Obra viva en color rojo oscuro y casco en negro, cinta blanca de batería a la altura de cubierta.

Medidas: (aprox.) 1,20 m de largo, 1 m de alto.

Emplazamiento: Colgando del techo en el centro de la ermita.

Datos diversos: Fue donado por el vecino de Mutriku apodado Atxili, famoso por sus excentricidades en el pueblo. Era hijo de un caserío de Getaria que lleva el mismo nombre. Su nombre de pila era Juan de Landa.

Es una pieza trabajada toscamente, pero no exenta de proporción, aunque tenga algunas exageraciones. El conjunto es armonioso.



Kalbarioko ermita. Mutriku

Tenpluaren kokapena: Mutrikun, herritik Astigarribiara doan errepidean, herria eta kostaldea menderatzen duela.

Modeloa: XIX. mendeko bigarren erdialdeko gerra-fragata, fragata-aparailuduna. Hiru masta.

Armamentua: hogeit hamar kanoi; hamar albo bakoitzean.

Margoa: urpeko aldea gorri iluna, kroskoa beltza, eta kanoi-bateria zuria bizkarraren altueran.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1,20 m luze eta 1 m altu.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik ermitaren erdian.

Hainbat datu: Atxili esaten zioten Mutrikuko bizilagun batek eman zuen opari. Herrian bere xelebrekeriengatik zen ezaguna. Getariako baserri bateko semea zen, Atxili baserrikoa, hain zuzen, eta hortik zetorkion ezizena. Juan de Landa zuen berezko izena.

Trauskil samar landutako alea da, baina proportzioak ondo gordetzen dituena, nahiz eta gehiegikeriaren bat izan. Osotasunean harmonia handikoa da.



Ermita de San Nicolás. Mutriku

Situación del templo: En el término municipal de Mutriku. Por la calle de San Nicolás, hacia Santa Bata (Ágata), junto a un mirador, desde donde se domina el puerto y la costa hacia el Este.

Modelo: Bergantín del siglo XIX. Dos mástiles.

Pintura: Obra viva en color marrón y casco en negro con cintas blancas en la línea de flotación y en la regala.

Medidas: (aprox.) 0,60 m de largo, 0,50 m de alto.

Emplazamiento: Pende en el centro de la ermita, delante del altar.

Datos diversos: Hay noticia de que su donante o restaurador, fue D. José Miguel Eizaguirre.

Pieza muy tosca y bastante deteriorada.

San Nikolas ermita. Mutriku

Tenpluaren kokapena: Mutrikun. San Nikolas kaletik Santa Bata (Agata) aldera hartu eta behatokiaren ondoan. Handik portua menderatzen du, baita kostaldea ere ekialderantz.

Modeloa: XIX. mendeko bergantina. Bi masta.

Margoa: urpeko aldea marroia da, eta kroskoa beltza zerrenda zuriekin flotazio-marran eta karelean.

Neurriak: gutxi gorabehera, 0,60 m luze eta 0,50 m altu.

Non dago jarrita: ermitaren erdian dago zintzilik, aldarearen aurrean.

Hainbat datu: jakin denez, emaillea edo zaharberritu zuena Jose Migel Eizagirre jauna izan zen.

Pieza oso soila da eta nahiko hondatuta dago.



Santuario de Ntra. Sra. de Esozia. Soraluze

Situación del templo: En el término municipal de Placencia de las Armas sobre la cuenca del río Deba.

Modelo: Veleros de finales del siglo XIX, mercante. Aparejado en fragata. Tres mástiles.

Pintura: Obra viva en verde patente y el resto del casco totalmente blanco.

Medidas: (aprox.) 1,30 m de largo, 1 m de alto.

Emplazamiento: Pendiente del techo, frente al presbiterio.

Datos diversos: Una señora de 70 años de edad que nos ayudó a abrir la sacristía y encender las luces, nos dijo que ella lo conoce siempre allí en el mismo sitio y que nunca se ha bajado.

Es un modelo de buen ver y tiene un aparejado bien realizado y de buenas proporciones; lleva las velas desplegadas y se aprecia la buena calidad del trabajo a simple vista.

Ezoziko Ama Birjinaren Santutegia. Soraluze

Tenpluaren kokapena: Soraluzen, Deba ibaiaren arroa menderatzen duela.

Modeloa: XIX. mende bukaerako belaontzia, merkataritzan jarduten zena. Fragata-aparailua du, eta hiru masta.

Margoa: urpeko aldea patente berdea eta kroskoaren gainetik erabat zuria.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1,30 m luze eta 1 m altu.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik, presbiterioaren parean.

Hainbat datu: 70 urteko emakume batek, sakristia irekitzen eta argia pizten lagundu zigun berak, azaldu zigun bere denboran han ezagutu duela zinoparia eta ez dela sekula sabaitik jaitsi.

Itxura ederreko alea da, aparailua ondo landuta dago eta proportzioak ondo gordeta; belak zabaldu ditu eta lehen begiratuan antzematen da kalitate oneko lana dela.



Iglesia de San Juan Bautista. Pasai Donibane

Situación del templo: En la villa marinera de Pasai de Donibane, en la zona denominada antiguamente Barrio de Bizkaia.

Modelo: Fragata de guerra del siglo XIX.

Pintura: Casco negro, con batería blanca y portas negras.

Emplazamiento: En el altar mayor colgando del techo y frente al retablo principal.

Datos diversos: Este bonito modelo desapareció. Fue descubierto en una fotografía del altar mayor de la Parroquia de San Juan Bautista del año 1950 que apareció en el libro *Pasajes* de F. Iturrioz. Era de pequeñas dimensiones, pero muy gracioso.

San Joan Bataiatzailearen eliza. Pasai Donibane

Tenpluaren kokapena: Pasai Donibane arrantzale herrian, antzina Bizkaia auzoa esaten zitzaion inguruan.

Modeloa: XIX. mendeko gerra-fragata.

Margoa: kroskoa beltza, kanoi-bateria zuria eta kanoi-zuloak beltzak.

Non dago jarrita: aldare nagusian, sabaitik zintzilik eta erre-
taula nagusiaren parean.

Hainbat datu: modelo eder hori desagertu egin zen. 1950. urte inguruko argazki bati esker jakin da haren berri. F. Iturriozen *Pasajes* liburuan argitaratu zen San Joan Bataiatzailearen Parrokiako aldare nagusiaren argazki hura, eta han ageri zen zinoparia, txikia neurritz, baina oso bitxia.

Ermita de Ntra. Sra. de Kizkitza.

Mandubia-Beasain

Situación del templo: En el alto de Mandubia en Beasain en una zona alejada de la costa y en la cuenca alta del río Oria.

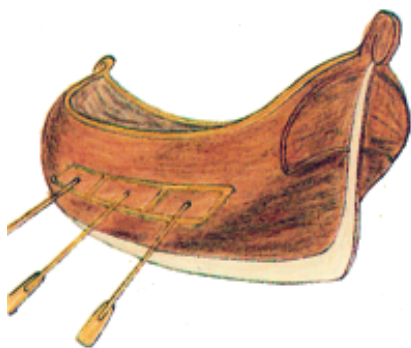
Modelo: Indefinido.

Pintura: Madera natural.

Medidas: (aprox.) 50 cm de largo.

Emplazamiento: Sirve de peana a la imagen de la Virgen de Kizkitza.

Datos diversos: Este extraño modelo de buque, mezcla de nave vikinga, trirreme romana y urka holandesa, parece compendiar la antigüedad de la ermita o por lo menos su ubicación, ya que ha sufrido varios incendios y claro está que imágenes y navíos se han deshecho, y han dado lugar a este raro ejemplar.



Kizkitzako Amaren ermita. Mandubia-Beasain

Tenpluaren kokapena: Mandubia mendatean, Beasainen, kostaldetik urrun, Oria ibaiaren arroan.

Modeloa: zehaztu gabea.

Margoa: egur naturala.

Neurriak: 50 cm luze gutxi gorabehera.

Non dago jarrita: Kizkitzako Ama Birjinaren irudiarentzat idulki-lana egiten du.

Hainbat datu: ontzi-modelo bitxi hau bikingoen ontzien, erromatarren trirremeen eta holandarren urken arteko nahasketa da. Itxuraz, ermitaren edo, gutxienez, haren kokapenaren antzinatasunaren berri ematen du zinopariak; izan ere, hainbat sute jasan ditu, eta, jakina, irudiak eta ontziak desagertu egin dira. Horren guztiaren emaitza da ale berezi hau.

Ermita de Santa Cruz. Ibañarrieta-Zestoa

Situación del templo: En el barrio de Ibañarrieta, término municipal de Zestoa, sobre el río Urola y camino de Bedua (lonja de contratación), Zumaia.

Modelo: Bergantín de principios del siglo XIX. Dos mástiles.

Pintura: Color rojo oscuro el casco y carena en pardo.

Medidas: (aprox.) 60 cm de largo, 40 cm de alto.

Emplazamiento: Al lado del Evangelio, junto al altar mayor y contra la pared entre otros exvotos.

Datos diversos: Modelo bien hecho.



Gurutze Santuaren ermita. Ibañarrieta-Zestoa

Tenpluaren kokapena: Ibañarrieta auzoan, Zestoa, Urola ibaiaren gainean eta Beduarako bidean, Zumaiarantz. Kontratazio-lonja bat zegoen garai hartan Beduan.

Modeloa: XIX. mende hasierako bergantina. Bi masta.

Margoa: kroskoa gorri iluna eta karena arrea.

Neurriak: gutxi gorabehera, 60 cm luze eta 40 cm altu.

Non dago jarrita: Ebanjelioaren ondoan, aldare nagusiaren aldamenean eta paretaren kontra, beste zinopari batzuen artean.

Hainbat datu: ondo landutako modeloa.

Ermita de Zikuñaga. Hernani

Situación del templo: En la cuenca alta del río Urumea, en el término de Hernani, y próximo a las antiguas ferrerías.

Modelo: Fragata de guerra. Tres mástiles. Aparejo muy deteriorado. Siglo XIX.

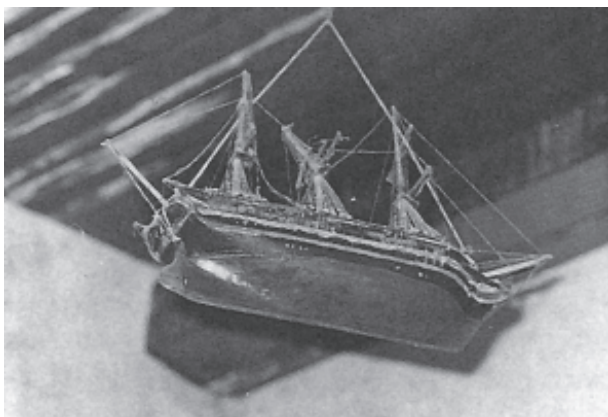
Armamento: 10 cañones.

Pintura: Casco negro y carena en rojo oscuro, cintas blancas. Arboladura en blanco.

Medidas: (aprox.) 70 cm de largo, 50 cm de alto.

Emplazamiento: Pende del techo en el centro de la ermita.

Datos diversos: Antes que éste, existió otro navío que se cayó y quedó destrozado totalmente. El presente data, en sustitución del anterior, aproximadamente del año 1941. Estos datos los facilitó a D. Guillermo Etxeberria de Donostia, de un compañero de trabajo vecino del barrio de Zikuñaga.



Zikuñagako ermita. Hernani

Tenpluaren kokapena: Urumea ibaiaren goi-arroan, Hernanin, eta antzinako burdinolen ondoan.

Modeloa: gerra-fragata. Hiru masta. Aparailua oso hondatu ta dauka. XIX. mendea.

Armamentua: 10 kanoi.

Margoa: kroskoa beltza eta karena gorri iluna, zinta zuriak. Masteria ere zuria.

Neurriak: gutxi gorabehera, 70 cm luze eta 50 cm altu.

Non dago jarrita: sabaitik zintzilik dago, ermitaren erdian.

Hainbat datu: honen aurretik bazen beste ontzi bat, baina erori eta erabat txikitu zen. Oraingoa, aurrekoaren orde z jarri zena, 1941. urte ingurukoa da. Donostiako Gillermo Etxeberria lankideak eta Hernaniko Zikuñaga auzoko bizilagunak emandakoak dira datuak.



Iglesia de Santa María. Donostia

Exvoto 1

Situación del templo: En Donostia, en el casco viejo de la población.

Modelo: Fragata mercante del siglo XVIII, aparejo de fragata. Tres mástiles.

Pintura: Casco blanco y carena en verde.

Medidas: (aprox.) 1 m de largo, 0,80 m de alto.

Emplazamiento: En la sacristía principal, pendiente del techo y próximo a la puerta de entrada.

Datos diversos: Modelo de mercante del siglo XVIII, tosco pero de líneas perfectas y entera propiedad. Dado que la Parroquia fue costada por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, puede ser, si no un buque de la misma, por lo menos, contemporáneo. El color, en relación con el otro exvoto de la sacristía parece realizado más por efecto estético que copiando al primitivo.

En las últimas obras de restauración de la iglesia, en 1972, recibí noticias de su desaparición junto con el que a continuación se citará, por haber sido regalados al contratista que llevó a cabo los trabajos de remozamiento. Esta donación supuso el arreglo de la escalera, etc., según me indicó más adelante el Sr. Párroco.



Exvoto 2

Situación del templo: En Donostia, en el casco viejo de la población.

Modelo: Bergantín armado del siglo XVIII. Dos mástiles.

Pintura: Carena en rojo y casco blanco con cintas negras.

Armamento: 12 cañones.

Medidas: (aprox.) 70 cm de largo, 60 cm de alto.

Emplazamiento: En la sacristía principal, junto a la puerta del ábside y colgando del techo.

Datos diversos: La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, tuvo algunos buques de vigilancia de costas de pequeño porte. Bien puede representar a alguno de ellos.

Actualmente este modelo ha desaparecido por el motivo expuesto en el exvoto anterior.

Santa María eliza. Donostia

1 zinoparia

Tenpluaren kokapena: Donostian, hiriaren alde zaharrean.

Modeloa: XVIII. mendeko merkataritza-fragata, fragata-aparailuduna du. Hiru masta.

Margoa: kroskoa zuria eta karena berdea.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1 m luze eta 0,80 m altu.

Non dago jarrita: sakristia nagusian, sabaitik zintzilik eta sarrerako atetik hurbil.

Hainbat datu: XVIII. mendeko merkataritza-ontzia da, apaindura handirik gabea baina lerro bikainen bidez eta ezagutza handiz landua. Parrokiaren gastuak Caracasko Erret Konpainia Gipuzkoarrak ordaindu zituela aintzat hartuta, litekeena da konpainia hartako ontzi bat izatea, edo bestela garai bereko besteren bat. Koloreari dagokionez eta Sakristian bertan dagoen beste zinopari batekin alderatuta, badirudi egileak ez zuela jatorrizkoa kopiatu, baizik eta irizpide estetikoa hartu zituela kontuan.

Eliza zaharberritzeko azken lanetan, 1972an, zinopari hau desagertu egin zela jakinarazi zidaten, baita ondoren aipatuko duguna ere. Zaharberritze-lan horiek egin zituen kontratistari oparitu zizkioten, antza denez. Erretoreak azaldu-takoaren arabera, eskailerak eta abar konpontzeagatik ordain moduan oparitu zitzaizkion ontziak.

2 zinoparia

Tenpluaren kokapena: Donostian, alde zaharrean.

Modeloa: XVIII. mendeko bergantin armatua. Bi masta.

Margoa: karena gorria eta kroskoa zuria zinta beltzekin.

Armamentua: 12 kanoi.

Neurriak: gutxi gorabehera, 70 cm luze eta 60 cm altu.

Non dago jarrita: sakristia nagusian, absideko atearen ondoan eta sabaitik zintzilik.

Hainbat datu: Caracasko Erret Konpainia Gipuzkoarrak kostaldea zaintzeko hainbat ontzi izan zituen, neurri txikiko ontziak. Haietako baten kopia izan daiteke.

Gaur egun ale hau ere desagertuta dago, aurreko zinoparia desagertu zen arrazoi berberengatik.



Iglesia de San Antonio (convento). Sasiola-Deba

Situación del templo: En el término municipal de Deba, muy próximo al vado de Astigarribia en el río Deba.

Modelo: Fragata de guerra del siglo XIX (la mitad) Aparejo de fragata. Tres mástiles.

Armamento: 30 cañones.

Pintura: Obra viva en color rojo oscuro y casco negro. Mástiles blancos hasta la cofa y masteleros en madera natural.

Medidas: (aprox.) 80 cm de largo, 60 cm de alto.

Emplazamiento: A la entrada de la iglesia en el suelo y muy deteriorado. Inservible.

Datos diversos: Rodea el casco una inscripción que dice «Recuerdo de Hilario Beraraluce –Deva– 1854, Convento de San Antonio de Sasiola».

Existió otro modelo en la misma iglesia, del cual no hay vestigio, pues cayó del techo y se deshizo totalmente. Es muy tosco.

**San Antonio eliza (komentua). Sasiola-Deba**

Tenpluaren kokapena: Deban, Deba ibaiaren arroan, Astigarribiako ibitik oso hurbil.

Modeloa: XIX. mendearen erdialdeko gerra-fragata. Hiru masta.

Armamentua: 30 kanoi.

Margoa: urpeko aldea gorri iluna eta kroskoa beltza. Mastak zuriak traparaino eta mastagainak egur naturalean.

Neurriak: gutxi gorabehera, 80 cm luze eta 60 cm altu.

Non dago jarrita: elizaren sarreran, lurrean, eta oso hondatuta dago, ia baliorik gabe geratzeraino.

Hainbat datu: kroskoa idazkun batek inguratzen du. Hala dio: «Recuerdo de Hilario Berazaluce –Deva– 1854, Convento de San Antonio de Sasiola» (Hilario Berasaluzeren oroigarria –Deba– 1854, Sasiolako San Antonioren Komentua).

Eliza horretan bertan bazen beste zinopari bat, baina ez da haren arrastorik; sabaitik erori eta erabat desegin zen. Oso soila zen.

Ermita de San Pelayo. Zarautz

Situación del templo: En la zona Este de Zarautz en plena marisma, frente al mar.

Datos diversos: Por noticia de D. Santos Etxeberria de Donostia, visité la capilla recién restaurada, y en el crucero pude ver los dos orificios en los que sin duda alguna pendían sendos exvotos.

Según noticia posterior, fueron retirados de la capilla, ya que, portando banderas españolas, les fueron puestas las de Euskadi; la discusión no tardó en llegar y la retirada de los barcos fue inmediata.

El 9 de marzo de 1969, estando esperando el autobús para Getaria, en su parada de Zarautz, he visto a un viejo amigo al que he podido preguntar sobre el particular. Ya sé ahora el paradero. Un irunés, propuso al párroco la compra para tenerlos en casa. Hubo negativa pues un exvoto no puede venderse. Volvió el interesado a insistir, ofreciendo una limosna a cambio de los barcos y esa proposición fue aceptada.

San Pelaio ermita. Zarautz

Tenpluaren kokapena: Zarauzko ekialdean, paduran, itsasoa parez pare duela.

Hainbat datu: Donostiako Santos Etxeberria jaunak emandako argibideen arrastoan bisitatu nuen ermita zaharberritu berria, eta gurutzaduran bi zulo ikusi nituen; inolako dudarik gabe, behinola zinopari bana izango zen zulo haietatik zintzilik.

Geroztik jakin dudanez, banderen gatazkagatik kendu zituzten: nonbait, Espainiako banderak zituzten ontziek, eta ikurrinak jarri zizkieten; noski, eztabaida berehala harrotu zen eta, horren ondorioz, ontziak kendu egin zituzten.

1969ko martxoaren 9an, Zarauzko geltokian, Getariara joateko autobusaren zain nengoela, aspaldiko lagun bat ikusi eta gaiari buruz galdetu nion. Hark azaldutakoaren arabera, irundar batek erosteko eta etxera eramateko eskaintza egin zion erretoreari. Hasiara batean ezezkoa eman zioten, zinopari bat ezin delako saldu. Interesatuak, ordea, berriro egin zuen eskaintza eta limosna bat eskaini zuen ontzien truke; eta bigarreanean bai, onartu egin zioten proposamena.

Ermita de San Prudencio. Getaria

Situación del templo: Entre Getaria y Zumaia muy próximo al barrio de Azki, junto a la antigua calzada de costa, en un promontorio frente al monte San Antón y dominando el mar, hacia Matxitxako.

Datos diversos: Era el 9 de marzo de 1969. Después de un paseo me acerqué a la ermita. La llave estaba en la puerta y pude entrar fácilmente. En su interior se había realizado una restauración recientemente, pero no había exvoto marineru tal como le habían indicado.

Después de esta visita, fui a comer a una casa cercana. Confieso que la *etxe*ko andre fue muy simpática; amable, sin hipocresía, amenizó con su agradable conversación mi almuerzo. Entre otras cosas sobre la zona, le pregunté sobre el exvoto de la ermita, y me dijo: «Un señor de Madrid, me lo pidió para arreglarlo y no lo ha devuelto».

Me hizo un esbozo del mismo; en el dibujo, su forma podría ser la auténtica, ya que recalcó que era parecido al de la iglesia de Getaria y que su constructor era el sacristán de la misma. Los colores son pura fantasía, y todo ello algo así como una leyenda desfigurada al correr del tiempo.



Capilla del monte Urgull. Donostia

Situación del templo: En la cumbre del monte Urgull en el Castillo de la Mota, dominando el golfo de Bizkaia.

Modelo: Navío de guerra del siglo XVII. Tres mástiles.

Armamento: cañones.

Pintura: Casco en madera natural o marrón, carena en blanco y adornos en azul, blanco y oro. Cofas en blanco y rojo.

Medidas: (aprox.) 1,30 m de largo, 1 m de alto.

Emplazamiento: En la capilla mayor restaurada recientemente en el centro de un bello entramado que sostiene el tejado.

Datos diversos: Este modelo fue colocado como motivo central y fue hecho expreso, con entera propiedad y buen gusto.

San Prudentzio ermita. Getaria

Tenpluaren kokapena: Getaria eta Zumaia artean, Askizu auzotik oso hurbil, kostaldeko antzinako galtzadaren aldamenean, San Anton mendiaren parean eta Matxitxako alde-
ra itsasoa menderatzen duela.

Hainbat datu: 1969ko martxoaren 9a zen. Ibilalditxo baten ondoren ermitara gerturatu nintzen. Ateak berak zeukan gilitza, eta erraz sartu ahal izan nintzen. Ezagun zen duela gutxi zaharberitu zutela barnealdea, baina han ez zegoen itsas zinoparirik, hala jakinarazi bazidaten ere.

Bisitaren ondoren, ondoko etxe batera joan nintzen bazkaltzera. Etxekoandrea oso atsegina zen, jatorra eta batere zurikeriarik gabea. Haren solasak atseginagoa egin zuen otordua. Inguruari buruzko hainbat xehetasunen artean, ermitako zinopariaren gainean galdetu nion eta hala esan zidan: «Madrilgo jaun batek eskatu zidan konpontzeko eta geroztik ez du itzuli».

Ontziaren marrazki lauso bat egin zidan. Marra haiek izan zezaketen jatorrizkoaren antza; izan ere, Getariako elizan dagoen zinopariaren oso antzekoa zela nabarmendu zuen eta hango sakristauak berak egin zuela. Koloreak irudimen hutsez baino ezin dira margotu eta, hala, denboraren joanean, kondaira lauso baten lekukotza baino ez da zinopari honena.

Urgull mendiko kapera. Donostia.

Tenpluaren kokapena: Urgull mendiaren gailurrean, Motako Gazteluan, Bizkaiko golkoa menderatzen duela.

Modeloa: XVII. mendeko gerraontzia. Hiru masta.

Armamentua: kanoiak.

Margoa: kroskoa egur naturalean edo marroia, karena zuria eta apaindurak urdinak, zuriak eta urre-kolorekoak. Trapak zuriak eta gorriak.

Neurriak: gutxi gorabehera, 1,30 m luze eta 1 m altu.

Non dago jarrita: kapera nagusian, sabaiari eusten dion egitura eder baten erdian.

Hainbat datu: modelo motibo nagusi moduan jarri zuten eta berariaz egin, gustu eta ezagutza handiz egin ere.





Itziarko Amaren eliza. Deba / Iglesia de Ntra. Sra. de Itziar. Deba.



San Nikola eliza. / Iglesia de San Nicolas. Orio.



Gurutze santuaren basilika / Basílica de Santa Cruz. Lezo.



Donibane Lohizuneko Parrokia
Parroquia de Donibane Lohizune



Laurgaingo San Migel eliza (Aia).
Ermita de San Miguel de Laurgain (Aia).



Itziarko Salvatore ermita (Deba).
Ermita de Salvatore de Itziar (Deba).



Orioko San Juan ermita.
Ermita de San Juan (Orio.)

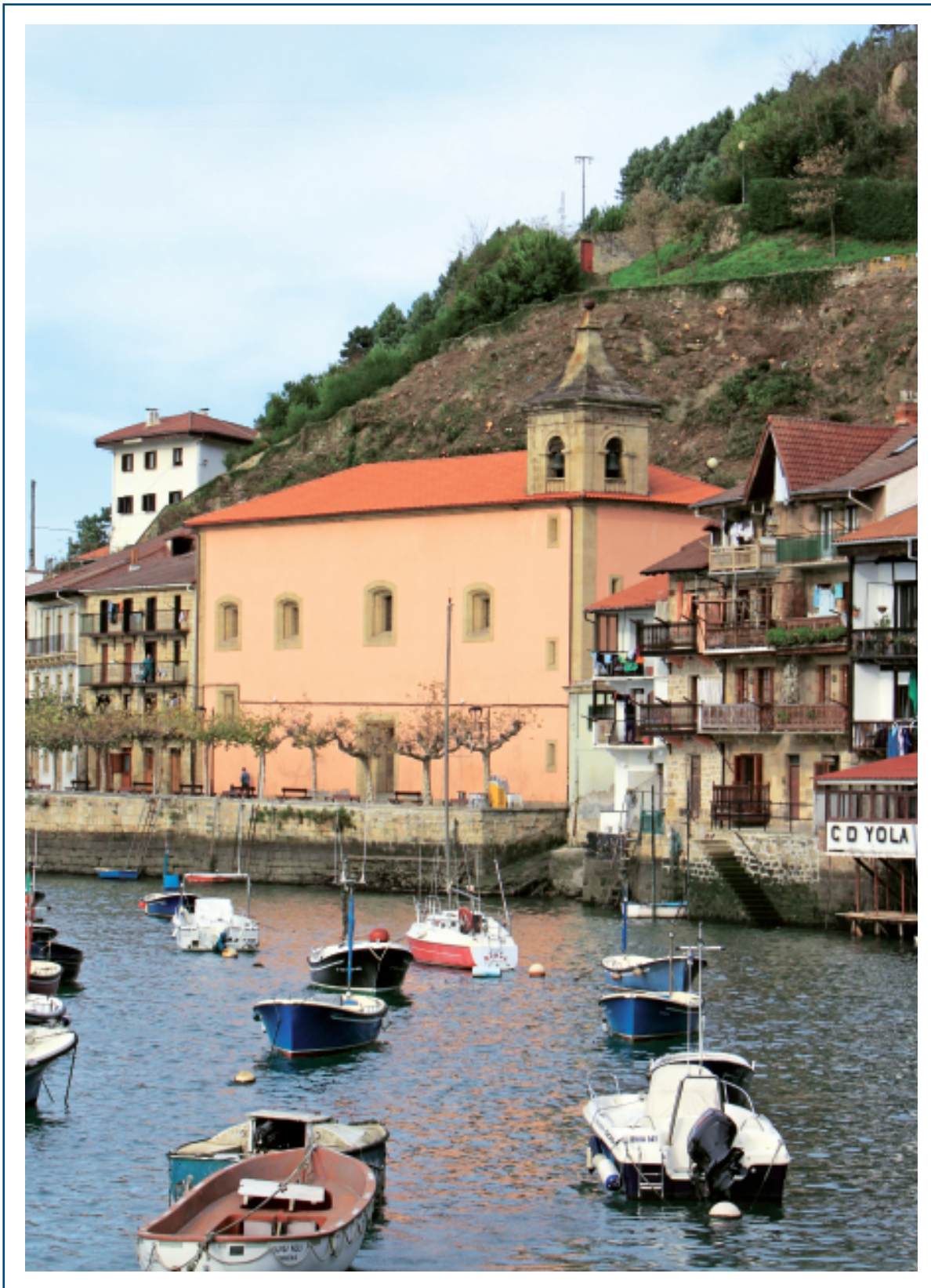


Itxura batean, zinoparia edo ontziolako
modelo. XVIII. mendeko modelo.
Zuloaga museoa (Zumaia).

Posible exvoto o modelo de astillero.
Modelo del siglo XVIII. Museo Zuloaga
(Zumaia).



Aizorrotz (Eskoriatza).



Bonantzako Kristoren Basilika. Pasai Donibane.
Basílica del Santo Cristo de Bonanza. Pasai Donibane.

UN TESTIMONIO GRÁFICO NAVAL

JOSÉ MANUEL SUSTETA

Las maquetas de barcos que penden como exvotos de las iglesias, son un valioso testimonio de la actividad marinera, una de las más importantes de la vida económica del País durante varios siglos: marina mercante y astilleros.

Junto a ellas tenemos en Pasaia una sugestiva noticia naval. En la fachada oeste de la pequeña Basílica del Santo Cristo de la Bonanza, en Pasai Donibane, existe una puerta llamada LINTXUA. Forma una moncheta que era utilizada los días de mal tiempo, para guarecerse por gente que esperaba la arribada de algún barco; saliendo solamente unos pasos se domina la entrada del puerto.

En los paneles de la puerta hay grabadas unas representaciones de diversos tipos de embarcaciones, del siglo XVIII la mayoría y algunas del siglo XIX. Podría tratarse de exvotos o grabados de fórmulas propiciatorias. Hay que hacer notar que ha sido costumbre de marineros representar sus naves al estampar sus firmas, junto a ella o enmarcándolo.



ITSAS GIROKO AGERPEN BAT IKUSGAI

JOSÉ MANUEL SUSTETA

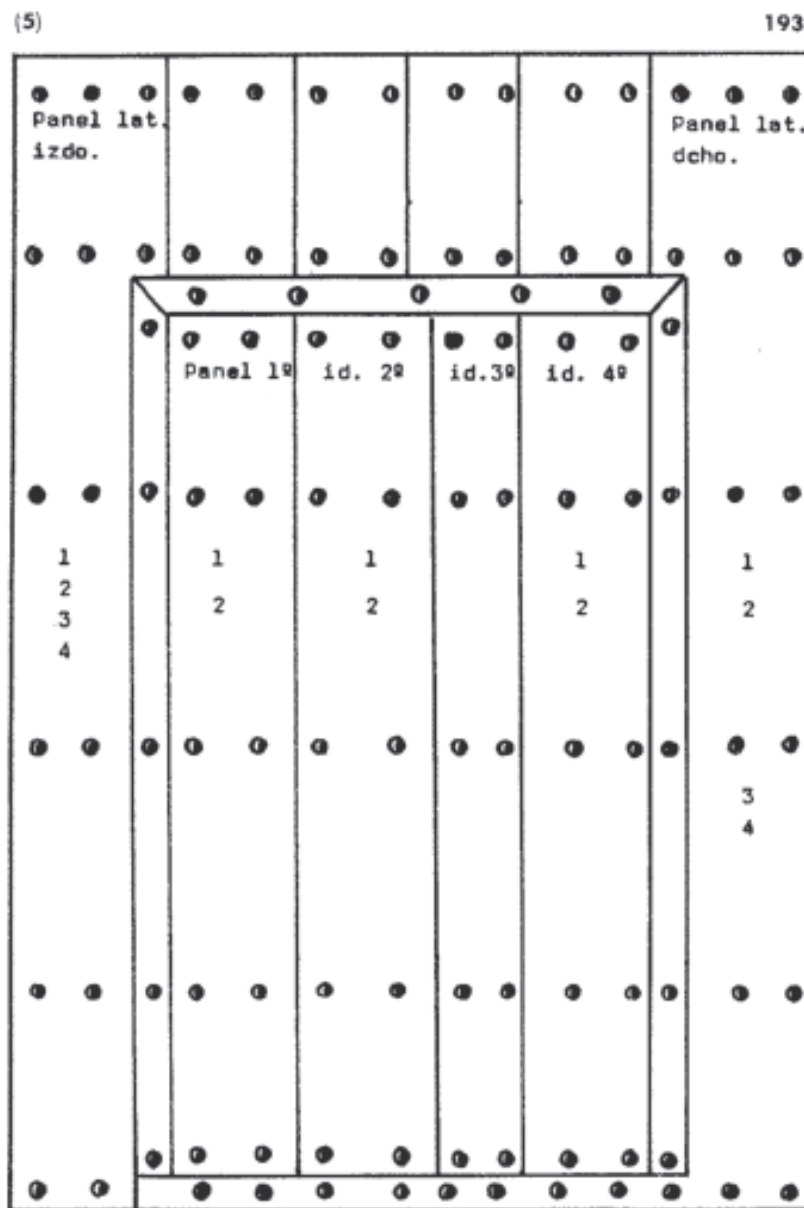
Eliza askotan, itsasontzien irudiak ageri dira zintzilik, zin egiteko oroigarri moduan. Irudi horien lekukotasuna oso baliotsua da, zailentzarik gabe, itsasertzeko euskaldunen langintzen berri ematen baitigu. Ezin baita ahaztu, gainera, Euskal Herrian hainbat mendetan bizibide eta diru-iturri nagusietakoak izan zirela ontzigintza eta merkataritza-ontzien eraman-ekarriak.

Horrez gain, Pasaia aldean bada bestelako bitxikeriarik.

Pasai Donibaneko Gurutze Santuaren Basilika txikiaren sartaldeko aurpegian bada LINTXUA esaten dioten ate bat. Harkantoi edo txoko berezia da ate hori, babesleku ezin hobea ekaitzak astintzen duenerako. Eguraldia txarra zenean, han babestu ohi ziren itsasontziak noiz agertuko talaian zain zeudenak; izan ere, pauso gutxira ageri da handik porturako sarrera.

Atearen zenbait tartetan itsasontzien irudiak daude zizelez ezarriak, gehienak XVIII. mendekoak eta bakarren batzuk XIX. mendekoak. Zin egiteko oroigarri moduan jarriak izan daitezke, baina baita zerbait eskatzeko ere. Izan ere, itsasgizonen artean aspaldiko ohitura izan da, nork bere sinadura idazterakoan, itsasontziaren irudia egitea.

PASAI DONIBANEKO «LINTXUA» ATEAREN EBAKIDURAK / TALLAS O INCISIONES DE LA PUERTA «LINTXUA



Lintxua deitzen zaion alboko atea,
Bonantzako Kristoren basilikako mendebaldeko fatxadari. Pasai Donibane.

Puerta lateral en la fachada oeste, denominada «Lintxua»
de la Basílica del Santo Cristo de Bonanza, en Pasai Donibane.

En las puertas de la iglesia de Pasai Donibane existen unos grabados hechos con instrumento punzante y que representan varios barcos de tipos identificables, a pesar de su esquematismo, y que sin duda corresponden a embarcaciones que, ancladas en el puerto frente a ésta, sirvieron de modelos a la persona que nos dejó tan curiosa noticia de la historia naval de Pasaia.

Ver estudio de José Manuel Susteta Lertxundi en anuario de Eusko Folklore. Cuando se obtuvo la fotografía (enero 78) las sucesivas manos de pintura dificultaban la percepción de la hendidura de los trazos.

Pasai Donibaneko elizako ateetan tresna zorrotz batekin egindako grabatu batzuk daude. Oso eskematikoak izan arren, identifikatzeko moduko hainbat itsasontzi irudikatzen dituzte grabatuek. Irudi horiek zizelkatu zituenak, inondik ere modelotzat hartu zituen elizaren aurrean portuan ainguratuta zeuden ontziak eta haiexek landu zituen, eta, hala, Pasaiaiko ontzigintzaren historiako berri bitxi hori utzi zuen etorkizunerako.

Ikusi Jose Manuel Susteta Lertxundik Eusko Folklorearen urtekarian egindako ikerketa. Argazkia atera zenean (1978ko urtarrila), hainbat aldiz emandako margo-eskuen eraginez zaila zen trazuen arraildurari antzematea.



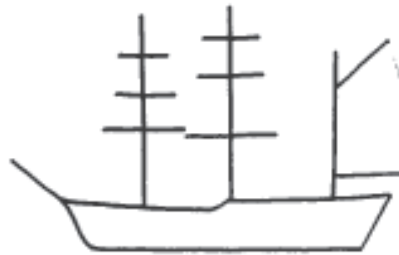
4. taula edo panela. 2. ebakidura. Kuterra
Tablón o panel 4º. Incisión 2ª. Cúter.



4. taula edo panela. 2. ebakidura. Kuterra.
Tablón o panel 4º. Incisión 2ª. Cúter.



Eskuin-alboko panela. 4. ebakidura. Fragata.
Panel lateral derecho. Incisión 4ª. Fragata.



1. ezker-aula edo panela. 2. ebakidura.
Ibai-gabarra? Kala-txalupa?
Tablón o panel 1º izquierda. Incisión 2ª.
Gabarra fluvial? Lancha calera?



Ezker-alboko panela. 3. ebakidura. Pailebota.
Panel lateral izquierdo. Incisión 3ª. Pailebot



Ezker-alboko panela. 1. ebakidura.
Panel lateral izquierdo. Incisión 1ª.



2. taula edo panela. 1. ebakidura.
Tabla o panel 2º. Incisión 1ª.



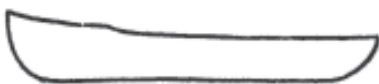
Ezker-alboko taula edo panela. 1. ebakidura.
Tablón o panel lateral izquierdo. Incisión 1ª.



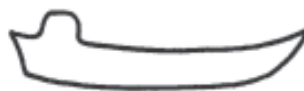
Ezker-alboko panela. 4. ebakidura.
Panel lateral izquierdo. Incisión 4ª.



Ezker-alboko panela. 3. ebakidura. Fragata.
Panel lateral izquierdo. Incisión 3ª. Fragata.



Ezker-alboko panela. 1. marrazkia.
Baleontzia edo atun-ontzia.
Panel lateral izquierdo. Dibujo 1.
Ballenera o bonitera.



Eskuin-alboko panela. 2. ebakidura.
Falua.
Panel lateral derecho. Incisión 2ª.
Falúa.



Ezker-alboko panela. 2. ebakidura.
Fragata-kroskoa.
Panel lateral izquierdo. Incisión 2ª.
Casco de fragata.

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.

EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA. Edit.: Silex, 10, 66, 85b, 96a-b, 125d, 152a, 153a.

HISTORIA UNIVERSAL DE LAS EXPLORACIONES II - III. Edit. Espasa-Calpe, 27b.

LOS INTRÉPIDOS AVENTURA Y TRIUNFO DE LOS GRANDES EXPLORADORES. Selecciones del Reader's Digest, 51a.

EL ARTE DE NAVEGAR EN LA ESPAÑA DEL RENACIMIENTO. Edit.: Labor, 114a-b, 125c.

LAS ARTES DE LA MAR. Enciclopedia Náutica Ilustrada. Edit.: Blume, 51c.

EN BUSCA DE LA INDIAS. Autor: Björn Landström. Editorial: Juventud, 12a-b-c, 24

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.

EL BUQUE. Björn Landström. Editorial Juventud, 33a-b-c, 46c, 47, 51b, 69a-b-c, 85a-c-d-e, 91a-b, 97a-b-c, 120a-b, 121, 125b, 125e, 126a-b-c, 153b.

Publicación de UNTZI MUSEOA, 16.

DICCIONARIO MARÍTIMO ILUSTRADO. IRUDIDUN ITXAS-IZTEGIA Ignacio Garmendia Berasategi. La Gran Enciclopedia Vasca, 63c.

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.

