

EUSKALERRIAREN ALDE

Año I

REVISTA DE CULTURA VASCA

Núm. 2

CARLOS DE IBARRA

El mar ha ejercido siempre atracción extraordinaria sobre los vascos. Unos rasgando por vez primera las aguas remotas de lugares ignorados, otros dedicándose á las faenas rudas de la pesca sin miedo á los huracanes ni á las tempestades, y no pocos haciendo que los cañones retumbaran sobre las crestas de las olas, los vascos han demostrado aptitudes excepcionales para la vida del mar. Hombre en quien estas aptitudes marineras, unidas á un espíritu militar de primer orden, tuvieron vida lozana, era el valeroso y afortunado eibarrés Carlos de Ibarra, quien imprimió el sello de sus iniciativas y de sus entusiasmos en los más importantes cargos que en milicia marina existían en su época.

Era hijo de Diego de Ibarra, natural de Elgueta. Contrajo matrimonio con Blanca Ladrón y Cardona, y fruto de esta unión fué una hija á quien pusieron por nombre Luisa. Luisa figuró como dama de la Reina consorte de Carlos II en 1677, y casó con Bernardino Manrique, sucesor en los señoríos de las Amayuelas, Amexo y Redecilla y Serrayos, y en la casa y villa de Tejada que heredó de María de Herrera. En atención á su gran calidad, el rey Felipe IV le hizo merced del título de Conde de las Amayuelas.

El 22 de Junio de 1616 dió el rey orden de que los cinco navíos de la Armada Real del mar Océano que en la bahía de Cádiz se aprestaban para salir á navegar, los gobernase Ibarra, *mi Almirante de la escuadra de Cantábría*, según rezaba el ya citado documento. Encontramos, pues, en 1616

á Ibarra ejerciendo el cargo de Almirante, y ya que hemos hecho alusión á la orden del rey que nos ha puesto en posesión de esta noticia, diremos que en esa orden se mandaba también á Carlos pasar con su escuadra al paraje de las Berlingas y detenerse allí para proteger y asegurar la entrada de las naos que de la India Oriental y de otras partes se esperaban.

Tres años después, en las Juntas Generales que en Villafrauca celebró la Provincia en Abril de 1619, el Procurador juntero de Eibar presentó como dignos candidatos al puesto de General de la escuadra de Guipúzcoa, al excelso donostiarra Antonio de Oquendo en primer lugar, y en segundo á Carlos de Ibarra, de quien decía el aludido Procurador juntero que había servido muchos años en el ejército y que sus relevantes dotes militares le habían elevado desde una compañía de arcabuceros con la cual comenzó la profesión de las armas, hasta los cargos de Almirante de la escuadra de Cantabria y de General de la flota de Nueva España. Para la Provincia no pasaron desapercibidas las cualidades envidiables de este hijo suyo, y haciéndolas justicia, decidió que el nombre de Carlos figurase en la terna enviada á S. M. para que éste se dignara elegir uno entre los enviados á la regia sanción. Ibarra no fué el elegido; dignos contrincantes suyos eran los que completaban la terna, y el rey señaló como más apropiado para figurar al frente de la escuadra guipuzcoana, á Antonio de Oquendo.

Para la vida de Ibarra era sin duda la actividad el medio más apropiado y la más adecuada atmósfera; no rehuía, sino que buscaba, ocasiones de viajes y luchas. Dos veces entró en Veracruz: el año 1619 y el de 1623. Y en éste mismo hizo una expedición marítima encaminada á salvar la plata que el marqués de Cardereita perdió al naufragar su flota en los bajos de los Mártires.

En la mente de mis lectores estará sin duda el recuerdo de la gran victoria alcanzada contra los holandeses en el estrecho de Gibraltar el 10 de Enero de 1627 por Fadrique de Toledo, General de la Real Armada del Real Océano,

quién con la escasa flota compuesta de la Real Armada y de otros ocho navíos hizo frente y derrotó á la numerosa escuadra holandesa. Bien es verdad que iba el número sustituido por el valor y pericia que siempre demostraron los vascos en cuestiones de mar, y multitud de hechos anteriores reseñados por la historia debieron dar base á Fadrique para poner ilimitadas esperanzas en sus compañeros el Almirante Alonso de Muxica, los Capitanes Martín de Azcárate y Juan Vergara, y sobre todo en el General Carlos de Ibarra, mi ilustre biografiado, quienes lucharon junto á su general en aquella gloriosa jornada. Como bueno se condujo Fadrique de Toledo al meterse con su nave entre los treinta y un navíos holandeses y amarrar á uno hasta que consiguieron rendirlo, pero tampoco quedaron rezagados sus ayudantes, en especial Ibarra y Muxica, quiénes en lucha brava quemaron un buque holandés y volvieron á la carga con ánimos de desaparejar á otros dos. Tan heroicamente se condujeron Fadrique de Toledo y sus ayudantes euskaldunas, que no es difícil predecir el paradero que estaba reservado á la escuadra enviada por Holanda, en el caso de que no hubieran sus jefes tomado el acuerdo de imponer silencio á los cañones y dedicar sus energías á conseguir que los barcos rasgaran más veloces cada vez el color azul de aquel mar enrojecido en el campo de batalla por sangre á la patria ofrecida.

También como organizador de flotas se distinguió Carlos según atestigua el rey en carta escrita el 2 de Marzo de 1628 al Duque de Medina Sidonia, ordenándole que el Ibarra objeto de estas líneas levantara en Andalucía el mayor número posible de marinos para tripular los navíos de una armada que aquel año debía salir á navegar.

En 1629 se organizó otra expedición cuya finalidad era la de traer de allende los mares la plata de los particulares, y con tal motivo se dispuso una flota al frente de la que iba el General Tomás de Larrazpuru y en la que figuró Carlos de Ibarra como Almirante.

En idéntico viaje organizado con el mismo fin en 1633, y fallecido ya Larrazpuru, Carlos fué como General al frente

de la escuadra encargada de escoltar la flota que salió con dirección á Nueva España.

Según noticia que he podido recoger en un documento fechado el 22 de Junio de 1635, en aquella época figuraba el eibarrés insigne de quien me ocupo, como Almirante de la Armada del mar Océano, la cual volvió de su expedición aquel mismo año de 1635 con una respetable suma de caudales.

El hecho que más de relieve puso las excelentes dotes militares de Carlos de Ibarra, y su pundonor, y su valor nunca decaído ni entibiado, es el que vamos á narrar á continuación.

El 23 de Abril de 1638 salió de Cádiz con la armada de la guardia de las Indias y con menos gente de mar y guerra de la que por su dotación le correspondía, á fin de traer la plata de S. M. y particulares. Llegó á Cartagena el 12 de Junio, y el 21 salió con dirección á Portavello, á donde arribó el día 29. El 15 de Julio salió de aquel puerto con la plata que había de traer y llegó á Cartagena de Indias el 1.º de Agosto.

Cuando preparaba su regreso, de la corte se le notificó que de Holanda había salido una armada de diez galeones reforzados sin otra misión que la de dejar tropas y municiones en el Brasil y unirse luego á otra escuadra holandesa de catorce navíos que cruzaba sobre la Habana, para intentar, ambas juntas, el apresamiento de los buques españoles. Queriendo desbaratar los proyectos de la armada holandesa, se ordenó á Ibarra evitar el encuentro á fin de que el tesoro confiado al valiente eibarrés no cayera en manos de los enemigos.

Mas no era Ibarra militar á quien intimidaran los peligros. Haciendo caso omiso de la advertencia, dió á la vela los siete galeones de su escuadra. Los incidentes del viaje han sido descritos con suficientes detalles y un brillante estilo, por D. Cesáreo Fernández Duro (1). Hé aquí sus palabras:

(1) *Disquisiciones náuticas.*—Tomo II.

«Cornelisz Solls, hábil marinero designado por los españoles con el nombre de *Pie de palo* por haber perdido una pierna de una bala de cañón y sustituidola con otra de madera, había distribuído sus fuerzas para acechar á la vez á las flotas de Tierra-Firme y de Nueva España, y tenía cinco buques sobre Matanzas, seis en cabo Apalache, otros seis escalonados para llevarle aviso de cualquiera ocurrencia y los restantes á sus órdenes, dando al viento con orgullo la bandera tricolor naranjada, azul y blanca.»

«Al divisarle D. Carlos de Ibarra tenía consigo diez y siete velas, las mismas que expresa el P. Lainez, cuya relación es conforme también en todo lo esencial con el parte que del suceso dió aquel general. *Pie de palo* se dirigió á la Capitana española (que lo esperaba con gavias, trinquete y cebadera cifiendo el viento), y la abordó, metiendo el bauprés por la jarcia de trinquete, mientras que otras tres de sus mayores naves la cañoneaban por la popa y por el costado opuesto. Dos horas estuvo abordada en esta disposición, disparando las tres baterías, en que montaba 54 piezas de los calibres de á 50, 25 y 20 libras respectivamente, muy superiores á los españoles, y amagando con la mucha gente que coronaba la cubierta y arrojaba bombas, granadas de mano y otros artificios de fuego: mas como D. Carlos había prohibido que se rompíese el fuego hasta ordenarlo, y disparó juntamente toda la artillería y mosquetería al estar á boca de jarro, hizo horrible destrozo en los holandeses, obligándoles á picar sus cabos y á desatracar á larga distancia. Murieron en nuestra Capitana, *sin hablar*, veinte y tres personas, y hubo cincuenta heridos, entre ellos de bomba el General que no quiso retirarse. El buque se incendió por cinco partes que fueron apagadas prontamente.»

«A la Almiranta española atacaron la holandesa y dos buques más, tal como dice el P. Lainez. Rechazó con igual brío el abordaje y quedó desaparejada y con un fuego difícil de dominar, contando treinta y tantos muertos y heridos, incluso en este número don Pedro de Ursúa. Los otros cinco galeones tuvieron que batirse durante las ocho horas que

duró la función, con dos enemigos cada uno. Más que ninguno sufrió el de Sancho de Urdanivia, que por haber puesto dos gallardetes en los topes llamó la atención preferente, perdiendo el bauprés de un balazo.»

«El 3 de Septiembre se acercó otra vez el enemigo con trece naos; vino sola la Capitana hacia la española, aunque sin intención de abordar, y recibiendo dos andanadas, se apartó, cañoneándose ambas escuadras otras ocho horas. En el galeón del General hubo veinte y seis muertos y heridos: otros tantos en el del capitán Jacinto Meléndez, y no pocos en los demás, quedando fuera de combate personas de cuenta, y herido el capitán Pablo de Contreras. También esta vez salió peor librado Sancho de Urdanivia por estar á sotavento y haberle rodeado los holandeses. Quedó su buque con más de cuarenta bajas, desaparejado y haciendo mucha agua, en términos de hacerse necesario sacarle la plata y dejarle arribar al puerto de Cabañas para que varase y se librara cuando menos la artillería.»

«Seis galeones quedaban á don Carlos de Ibarra, y todavía aguardó tercer ataque, anocheciendo el 5 de Septiembre á la vista de *Pic de palo*, que había reunido entonces veinte y cuatro bajeles; y conservando toda la noche encendidos los faroles «para que si el enemigo quisiera volver á pelear, supiese donde estaba esta armada, y el otro día siguiente, al amanecer no se vió ni se ha visto más» (1).

«Una de las urcas holandesas fué apresada al regresar á su país, y según declaración del capitán, dada en San Sebastián á 13 de Noviembre, de resultas de los dos encuentros con don Carlos de Ibarra perdieron siete buques, que se fueron á pique, incluyendo la almiranta y la capitana, que se incendió. Los muertos y heridos de muerte llegaron á cuatrocientos, entre ellos cinco capitanes.»

«*Pic de palo* no murió, como creyeron los españoles; salió con una herida grave, de que se restableció en su país, y aún volvió á la mar.»

(1) Parte de don Carlos de Ibarra.

Los galeones capitaneados por Carlos de Ibarra fueron conducidos á Veracruz, con objeto de que en aquel punto pudieran ser reparados los desperfectos ocasionados en la refriega. En Veracruz permanecieron durante todo el invierno, y el 17 de Julio de 1639 llegaron á la Península.

Ibarra fué festejadísimo en Veracruz. El entusiasmo popular surgió ruidoso, y las clases altas se asociaron á la fiesta. Con frases pintorescas describió las escenas de aquellos días el Licenciado don Fernando de Cepeda, cuando escribió al Rey noticiándole los hechos.

«Grandes y pequeños — escribía Cepeda — de ambos sexos y de todos estados, se daban á gritos por las calles, plazas y ventanas las norabuenas de los milagros que Dios obraba por el católico celo de V. M.; lloraban lágrimas de ternura y alegría; hundíase palacio con el gran concurso de gente que acudió entre los tribunales, impidiéndose unos á otros á congratularse con el Virrey, con el real acuerdo, Sala del Crimen y demás Ministros de Audiencia y Tribunales, ciudad y caballeros, fué á la Iglesia Mayor á rendir gracias á Nuestro Señor. Recibiólos el Cabildo eclesiástico con la clerecía, y su capilla de excelentes voces el *Te-Deum Laudamus*, y con igual pompa por el cuerpo de la iglesia en procesión devota, se llevó triunfando el *Lignum Crucis* que engrandece este templo. La ciudad, con su Cabildo, decretó grandes regocijos; y para el día del glorioso arcángel San Miguel (llegado ya segundo aviso de estar desde el sábado 25 los galeones en el puerto, no menos aplaudido por el miedo á lo bravo de estas costas con el norte entablado; de manera que hubieron menester que Dios, continuando sus maravillas, lo retirase el tiempo necesario hasta amarrarse), se previno una procesión general del Cabildo eclesiástico, clero y religiones, Virrey, Audiencia, Tribunales y demás Ministros; ciudad y nobleza, y el concurso del pueblo con el Santísimo Sacramento, aparato magnífico de arcos, danzas, fuegos artificiales, adorno de ventanas alegres, ricas y vistosas, con la bizarría de galas, joyas, hermosura y gentileza de damas generosas mejicanas; fué el día más festivo que

vió la América. El frontispicio del Real Palacio que le coge dos cabos á la gran plaza, con el ornato de muchas colgaduras estuvo hermosamente ataviado. Ocupó un balcón la Vireina con el ornamento y decoro que lo ilustre de la sangre y la excelencia del puesto demandaban. Sucedió la noche con tantos fuegos y luminarias que pareció una sola toda la belleza de los edificios, alegre incendio en la celebridad de tan gran fortuna. Regocijola una costosa máscara de ciudad, caballeros de ricos é ingeniosos trajes, tropas de pajes y lacayos con vistosas libreas, y tanta cantidad de hachas blancas, que aún sin luminarias y fuegos esta noche, cuanto en sí fué oscura, pudo aventajarse al resplandor del día, y solo cedió á las que en ocasiones tales hemos visto en Madrid, engrandecidos con la Real presencia de V. M. Prosiguéronse los fuegos por tres noches y por tres días continuos se han de correr toros, y se previenen mayores fiestas, debidas todas á la grandeza del suceso.»

Bien dejan estas líneas traslucir el entusiasmo producido en Veracruz por el triunfo de Ibarra. Este entusiasmo repercutió en España, y en algunas poblaciones como Madrid y Sevilla se imprimieron relaciones de los viajes de navegación efectuados por Carlos de Ibarra, y juicios militares acerca de la batalla ganada á los holandeses.

Sus méritos y hazañas obtuvieron muchas recompensas. Entre los títulos que se le otorgaron figuran los de Vizconde de Centenera que se le concedió el año de 1637, primer Marqués de Taracena ó Caracena, pues de los dos modos se ha escrito, que se le donó en 1639, Comendador de Villahermosa en la Orden de Santiago, Gentil hombre de la boca del Consejo de Guerra y Caballero de la Orden de Alcántara.

Falleció en Barcelona el 22 de Noviembre de 1639, y los despojos fríos del ilustre hijo de Eibar descansan en la paz del Convento de San Francisco, sito en la hermosa ciudad catalana.

GREGORIO DE MUJICA.



De Bayona á Madrid

*Notas acerca de la forma en que
antño se hacían los servicios de trans-
porte de viajeros y mercancías.*

A la amabilidad exquisita del Sr. Figueredo, que puso su inteligencia al servicio de la regularidad y mejoramiento de los antiguos medios de transporte, debemos el siguiente curiosísimo artículo. De su lectura se deduce claramente la forma en que los viajeros, la correspondencia y las mercancías eran transportados de Bayona á Madrid y de Madrid á Bayona, no hace aún muchos años. Entonces, 56 horas se tardaban en el viaje; hoy se puede hacer el recorrido en catorce. En las antiguas diligencias era 80 pesetas el precio que se cobraba por un asiento situado al aire libre en lo alto de un coche; por la mitad, es hoy conducido el viajero en un coche con calefacción, alumbrado eléctrico, retretes, timbres de alarma, y una pareja de la guardia civil que cuida de su seguridad. ¡Honda, muy honda es la transformación sufrida en estos cincuenta años! Más de una vez nos ocuparemos en EUSKALERRIAREN ALDE de la trascendencia que estas transformaciones han tenido en el país vasco.

Los viajes entre Bayona y Madrid y el transporte de correspondencia y mercancías se efectuaban hace 50 años con muchísima menos comodidad y más lentitud que en nuestros días. La generalidad de los viajeros caminaban en diligencias, y en sillas de posta hacían el recorrido quienes podían costear los gastos de carruaje propio. La correspondencia iba y venía en coches-correos, excepto la diplomática y la de algunos banqueros y hombres de negocio que tenían establecidos servicios particulares. Las mercancías eran transportadas en galeras, que hacían el viaje en 13 ó 14 días. Cada uno de estos servicios bien merece la pena de que le dediquemos unas líneas, dejando al lector la amena labor á que invita la comparación de aquellos tiempos con estos otros en que

son varios los trenes que diariamente hacen el recorrido de Bayona á Madrid, y en que las noticias pueden comunicarse en el brevísimo tiempo de unos segundos.

Servicio público para viajeros

Había establecidas tres compañías de diligencias que en competencia hacían el servicio entre Bayona y Madrid para el transporte de viajeros y mercancía de gran velocidad.

La primera de estas empresas, denominada *Norte y Mediodía de España*, tenía su domicilio social en Madrid. Era una sociedad constituida por acciones; entre los accionistas figuraban en primera línea hombres tan ilustres como Calvo Asensio, Sagasta y otros.

Estas diligencias, de construcción madrileña, reunían solidez y elegancia y se componían de los departamentos siguientes:

Berlina, de tres asientos, que costaban á 150 pesetas, para el recorrido de Bayona á Madrid ó viceversa.

Interior, de seis asientos, cuyo precio era el de 125 pesetas.

Rotonda, de cuatro asientos, al precio de 100 pesetas, y

Banqueta ó Cupé, de cuatro asientos, en lo alto del carruaje. Costaba 80 pesetas cada asiento.

Se enganchaban á estas diligencias ocho caballerías, en la forma siguiente:

Dos en lanza, dos en bolea, dos en cortas y dos delante, en una de las cuales iba montado el delantero, llevando á su derecha la caballería de mano.

Estos carruajes iban dirigidos por un mayoral, que tenía el encargo de cuidar desde Bayona á Madrid á los viajeros, á los equipajes y á las mercancías que llevaba en el carruaje, y por un zagal que desde el pescante dirigía el tiro de caballerías. Este hacía un recorrido de tres leguas y era reemplazado por otro tiro de igual clase en la parada inmediata.

Estas paradas se renovaban, como hemos dicho antes, cada tres leguas, de manera que habiendo una distancia entre Irún y Madrid de 84 leguas, necesitaba la Compañía tener en el trayecto de Irún á Madrid 28 tiros de caballos ó sean 224 caballos, 28 postillones ó zagales y dos delanteros.

Estos carruajes tardaban en recorrer el trayecto 56 horas consecutivas, parando solamente para el cambio de tiros en cada parada, y además en los puntos de comidas para viajeros. Lo que llamaba la atención sobre todo, en estos viajes, era el pobre delantero que montaba á caballo en Irún y no se desmontaba hasta Madrid más que el tiempo necesario para cambiar de tiro de caballos. El pobre muchacho (pues generalmente eran jóvenes de 16 á 24 años), andaba sobre el caballo 56 horas sin que le permitieran dormir, pues si rendido por el sueño daba alguna cabezada sobre el caballo, el mayoral se encargaba de despertarle mediante un par de garrotazos en los riñones.

La segunda compañía se titulaba *Diligencias Peninsulares*.

La tercera, *Victoria*. Las tres tenían igual clase de carruajes é igual servicio, precios y marcha.

Sillas de posta

La aristocracia española, la alta banca y la gente rica, hacían los viajes entre Madrid y Bayona en carruajes propios que tenía cada familia y que eran arrastrados por 4 ó 6 caballerías, número que variaba con el peso del vehículo. Para efectuar el cambio existían en cada trayecto de tres leguas casas llamadas de Posta, nombradas por el Gobierno y con la obligación de tener disponibles en su cuadra 20 caballerías para el arrastre de las Sillas de Posta que podían llegar á su paso de Madrid á Bayona y vice-versa.

Las casas de Medinaceli, Alba y otras de la aristocracia tenían dichas Sillas de su propiedad, y cuando pensaban hacer un viaje tenían que solicitar permiso del Ministerio de Gobernación, fijando el día y hora de salida, para que aquél dispusiera que fuesen dados los avisos oportunos á los maestros de postas, á fin de que tuviesen preparados los caballos necesarios para el arrastre de la Silla de Posta.

El propietario de la Silla pagaba á razón de tres pesetas por legua y caballo y otras tres pesetas también por legua y caballo por el postillón y delantero. Es decir, que una Silla de Posta arrastrada, por ejemplo, por cuatro caballos, costaba lo siguiente:

28 tiros de á 4 caballos, á 3 pesetas caballo por legua, costaba 1.008 pesetas, y aumentando á esto otras 504 que costaban el delantero y zagal que se pagaban á 3 pesetas legua, lo mismo que los caballos, hacían en junto pesetas 1.512, que con gratificaciones y demás gastos llegaban á unas 1.800 pesetas. Este era el coste ordinario de un viaje en Silla de Posta de 4 caballos.

Coches correos

El Gobierno tenía carruajes propios para la conducción de la correspondencia pública de Madrid á todas las Provincias de España, y estos carruajes eran arrastrados por las caballerías de los maestros de postas, á quienes se les pagaban mensualmente sus honorarios.

Correos de gabinete

Estos correos hacían el servicio entre Bayona y Madrid á caballo, acompañados de un postillón, también montado á caballo. El correo cambiaba de caballo y postillón en cada una de las postas de la línea. Había correos de Embajada que llevaban la correspondencia diplomática del gobierno francés al español, cuyos documentos, por no confiarlos á la estafeta pública, se les confiaba á estos correos, que hacían el trayecto entre Bayona y Madrid 14 horas antes que la correspondencia pública. También había banqueros y hombres de negocios importantes que remitían sus documentos, así como boletines de bolsa, por medio de correos particulares; todo por ganar tiempo y llegar antes que el correo público á Madrid; estos correos tardaban en recorrer el trayecto de Bayona á Madrid de 50 á 52 horas, y hacían los cambios de caballos y personal en las casas de los maestros de postas.

En Guipúzcoa las casas de postas nombradas por el Gobierno, eran las siguientes:

La de don Martín San Juan, en Irún; la de don J. Michelena, en Rentería; la de don Miguel Irazu, en San Sebastián; la de don Eulogio Olabide, en Andoain; la de don Marcos Elorrio, en Tolosa; la de don Martín Arregui, en Villafranca, y la de don Claudio Hernanz, en Vergara.

Los correos de gabinete, una vez entregados en Madrid los documentos de que eran portadores, regresaban en las diligencias á los puntos de su procedencia. Esta institución existía por el motivo de la falta de seguridad del telégrafo en aquella época en que se hacían las transmisiones de telegramas por medio de señales entre torres, que en las cúspides de las montañas existían en distancias de 3 y 4 leguas; pero muchas veces, casi siempre en este país, no podían funcionar estos aparatos por las nieblas que interceptaban la visión.

Transportes de mercancías

Las de pequeña velocidad se transportaban en galeras, que enganchadas con diez mulas cada una, caminaban al paso durante el día, descansando por las noches en las posadas ó mesones del camino. Tardaban en llegar á Madrid de 14 á 15 días desde su salida de Irún; una de las empresas de mayor prestigio en aquella época era la de Echeandía y Compañía. En Tolosa había otra compañía con infinidad de carros de bueyes que recogían mercancías en las fábricas de papel, paños, fundiciones y demás industrias y los llevaban hasta Vitoria en dos días, entregando allí los bultos á una empresa que existía con el título de *Galeras Aceleradas*; éstas, en cinco días, llegaban á Madrid y hacían al mismo tiempo la carga y descarga en los puntos intermedios de la línea.

En estas galeras viajaban también compañías de cómicos, estudiantes que iban á sus universidades, y gente joven y alegre que durante los 15 ó 14 días que duraba el viaje se divertía cazando por el camino durante el día y bailando al son de la guitarra en los mesones ó paradores durante la noche, fraternizando de tal manera, que pareciéndoles corto el viaje, se separaban con pena al llegar á su destino.

C. FIGUEREDO.

MANUSCRITO HISTÓRICO INTERESANTE

Entre los libros y papeles que debemos á la amabilidad de nuestro ilustre amigo el señor Duque de T'Serclaes, tan ventajosamente conocido entre los bibliófilos, figura un informe que el año de 1796 emitieron los Generales O'Farril, Morla y Samper acerca de las condiciones de defensa en que se encontraba la frontera de Francia por la parte de Guipúzcoa y de Navarra.

Basta mencionar la fecha en que se redactó este informe para comprender su importancia histórica. La campaña de 1794 y 1796 contra las huestes de la Convención francesa reveló, entre otras cosas, que dejaban harto que desear los medios de resistencia que se habían dispuesto en aquella zona para impedir el avance de los ejércitos enemigos. Dice el refrán que de los escarmentados nacen los avisados, y sin duda para evitar que tiempos adelante se repitiera lo que entonces acaeció, se encomendó á los Generales antes citados el estudio de los medios más á propósito para evitarlo. Aquellos entendidos militares realizaron su labor con el empeño y la detención de que el informe da clarísima prueba, y señalaron todas las obras que había que llevar á cabo, para que la frontera quedase debidamente resguardada y defendida.

No somos nosotros los llamados á juzgar del valor técnico de este trabajo, que por grande que fuese, había de quedar anulado por las radicales modificaciones que el arte de los siglos y los progresos maravillosos de la industria han introducido en el arte de la guerra. Pero no por eso hemos de dejar de llamar la atención del lector sobre la profusión de detalles concretos y minuciosos con que se describen las fortificaciones de las plazas de San Sebastián y Fuenterrabía y el puerto de Pasajes, y sobre el esmero y la seriedad con que se halla estudiada la geografía de Guipúzcoa y de Navarra, y determinadas las cuencas de sus ríos, con los montes que las forman.

Hemos creído que un manuscrito de esta significación é importancia no debía continuar por más tiempo inédito, y nos hemos decidido á darlo á luz en las páginas de EUSKALERRIAREN ALDE, no sin antes repetir las gracias más expresivas al noble prócer, cuya generosidad nos ha hecho poseedores de tan notable documento.

El objeto de la Brigada proponiéndose examinar la costa de las Provincias de Vizcaya y Guipúzcoa ha sido el apreciar las facilidades que sus puertos ó radas pueden dar á los enemigos para sus expediciones hostiles, y á nosotros para la defensa ó recuperación del mismo país; pues es evidente que si en la costa hay puertos, ensenadas y playas puede el Ejército que penetre en las Provincias ser socorrido, y sostenido por mar, y aun tener una retirada cuando se le imposibilitase la de tierra. Así mismo haciendo los contrarios algún desembarco en la costa á espaldas de nuestras fuerzas, que le impidan penetrar por la frontera, llamarían su atención, y temiendo hallarse entre dos fuegos, las subdividirían facilitando así su ingreso y toma de las Provincias. Reconocida la costa, bajo este concepto, desde Castro Urdiales hasta San Sebastián y Pasajes, de cuyos dos últimos puntos se tratará separadamente, ha hecho la Brigada las siguientes observaciones:

1.^o Que toda la costa es extremadamente quebrada, muy poco á propósito para marchar por ella un cuerpo considerable de tropas; que pocas que defiendan con inteligencia algunos pasos de su malísimo camino resistirán á muy superior número.

2.^o Que en el Puerto de Castro Urdiales á cinco leguas de Laredo y cuatro de Portugalete, pueden fondear fragatas de guerra; pero sin abrigo contra los vientos del primer cuadrante; para precaver este defecto se proyectó adelantar sus muelles, y en este caso habría lugar suficiente para una división de ocho ó diez fragatas con buen fondeadero. Por la parte de poniente le defiende una batería de diez cañones elevada como unas diez varas sobre el nivel de la mar, y colocada al pie de un Castillo antiguo de buen uso para la fusilería, con repuesto para la pólvora, y cuerpo de guardia dentro de él; otra batería hay de nueve piezas que llaman de la Barrera, que enfila la entrada del puerto, y en uno de los torreones antiguos de la muralla otro cañón que bate de más cerca la misma entrada. En lugar de la batería de la Barrera sería más conveniente establecer otra en la altura llamada

de Cotolino, porque cruzaría sus fuegos con las del Castillo en unas mil y seiscientas varas de distancia total, defendería el fondeadero en toda su extensión y cubriría la playa en el desembarcadero del Río Brazimar, que es de acceso fácil.

3.^a Que en todo lo demás de la costa hasta Pasajes, exceptuando los dos parajes de que vamos á tratar en el siguiente número, no hay Puerto alguno capaz de buques de guerra aun del menor porte; en el que más, como en el de Bilbao, podrán entrar pequeños bergantines con dificultad, de modo que los puertos de Bermeo, Lequeitio, Ondarroa ó de alguno pequeño del comercio (1). Si á la pequeñez de estos puertos, y su incapacidad de recibir buques de guerra, se añade la reflexión de lo bravo del mar en esta costa, y lo escarpado de sus orillas, se percibirá que ningún partido se puede sacar de ellos para operaciones militares.

4.^a Que en la expresada costa se avanzan dos cabos, uno llamado de Machichaco, poco antes de Bermeo, á cuatro leguas de Bilbao, y otro antes de Guetaria que toma su nombre. Estos dos cabos forman las alas izquierdas de otros dos golfos, que pueden, según informes de oficiales de marina prácticos en estos mares, servir de algún abrigo en ocasiones á los buques de guerra que hagan el corso; efectivamente, una escuadra nuestra ha podido, aunque no sin dificultades, proteger estos mares y ahuyentar las corsarios franceses en esta guerra última al abrigo de Machichaco. Muchos creen ser superior en seguridad el fondeadero de Guetaria, que tiene nombre desde la antigüedad, pero en esta parte hay variedad de opiniones; lo que puede provenir de que la mar se retira por algunos parajes de esta costa, y se desvanecen en ellos los puertos y calas antiguas. El fondeadero de Guetaria es más cómodo para desembarcar en el pueblo; está

(1) En la redacción de este párrafo indudablemente faltan algunas palabras. Pero ya se trasluce sin dificultad su sentido: en el puerto de Bilbao podrían entrar únicamente, y con dificultad, pequeños bergantines, y en los puertos de Bermeo, Lequeitio y Ondarra, solo podrían tener entrada los pequeños barcos de comercio.

más protegido del monte península que forma el cabo, y parece que hay más proporción de defenderle.

5.ª No parece que las baterías que hay en Bermeo y Guetaria, ni las que se construyen en Machichaco están debidamente situadas para defender los fondeaderos expresados, tanto con el fin de proteger nuestra marina, como el de no permitir tomarlos á la enemiga. Esta mala situación depende de que las baterías están bajas, retiradas y ocultas de modo que no descubren sino parte de los golfos. La Brigada expondrá sus ideas tocante á las baterías de costa, pero ahora tratando del local que conviene dar á las de estos dos fondeaderos, se dirá: 1.º Que las baterías del de Machichaco deben ser tres, una en la punta del Cabo de este nombre elevándola considerablemente sobre el nivel del mar; otra en la isla que está frente de Bermeo, en la que hay fragmentos de un convento derruido, y la tercera en el Cabo, ó promontorio escarpado al Este del golfo. 2.º Que las del fondeadero de Guetaria pueden ser dos; una numerosa en la punta que forma una península y que es una roca escarpada y por sí sola una fortaleza, y otra en el cabo opuesto.

6.ª La parte de la costa que parece digna de alguna atención es la Playa de Zarauz. Este pueblo está en una vega muy llana de unas cuatro ó cinco mil varas de ancho y largo, medios que parece ser de las más espaciosas de toda Guipúzcoa: por la parte de la mar se estrecha algo, y forma una hermosa playa, que aún cuando por la calidad del fondo no permitiese hacer un desembarco formal, puede proporcionar á lo menos que alguna gente desembarcada tomase por la espalda el punto de Guetaria, privándonos y aprovechándose de su fondeadero, en cuyo caso le sería fácil al enemigo desembarcar mayor número de tropas para los fines que le conviniesen, pero también es fácil asegurarse de dicha playa con dos baterías algo elevadas, situadas en los cabos que la cierran.

7.ª Las baterías que hay establecidas, generalmente en toda la costa, no sólo están por lo común mal situadas, si no que tampoco son de la clase de piezas más competentes

á su objeto, y las que tienen están mal montadas en cureñas viejas, y de mala especie. La perfección de la artillería en estos últimos tiempos se ha extendido á la de costas, aunque no en España, en que todas estas baterías, ó son muy antiguas, ó construídas por el método antiguo, y están por lo regular mal montadas y cuidadas; por esta causa la brigada cree propio de su deber extenderse á exponer las principales innovaciones que son estas:

1.^a Antiguamente se creía que las baterías de costas debían estar lo más bajo posible porque así son sus fuegos más rasantes y certeros: esta propiedad de los fuegos bajos es constante; pero también lo es que las tales baterías no se pueden sostener largo tiempo contra los fuegos de un navío que la domina, y que es preciso abandonarla cuando logra arrimarse tanto que esté á su alcance el fuego de las cofas. De otra parte los fuegos rasantes á lo más pueden atravesar el costado de un navío á flor de agua, en vez que los dominantes pueden atravesar el opuesto bajo el agua, y sumergir por este efecto á un buque. En fin, las baterías dominantes no son tan fáciles de tomar como las bajas por pocas tropas desembarcadas. Mediante estas reflexiones se elevaron en 1787 todas las baterías bajas de la rada de Brest.

2.^a Lo más temible para los navíos es la bala roja, así en la mayor parte de las baterías de costas de la Europa se ha adoptado este método de tirar, en el día sencillísimo. Las balas se enrojecen en gran cantidad con hornos de reverbero, cuyos laboratorios estén en el plano inclinado de quince grados, ancho el diámetro de tres balas, y largos indiferentemente: La chimenea está en la parte más elevada por donde se van introduciendo sucesivamente las balas frías, á medida que se sacan las rojas por la baja donde está el hogar: así mismo se ha experimentado que cargando con cartucho, y poniendo encima un taco de filástica, aunque no esté húmedo, la bala roja no inflama la pólvora, llegando primero á enfriarse que á ejecutarlo, y así después de introducida da tiempo para perfeccionar la puntería: será, pues, muy útil, que en los parajes importantes de nuestra costa se establezca

este uso, en las baterías, que á diferencia de las de bala rasa deben ser bajas y rasantes, porque lo que se desea en estas es la mayor certeza de los tiros, y casamatadas para cubrir las de los fuegos dominantes de un navío.

3.º Aunque el fuego de un navío no es certero por su movimiento y el de la mar, tampoco lo es mucho el de una batería de tierra contra un cuerpo que se mueve al través de su dirección, y queda á favor de los fuegos de mar el de ser estos más numerosos: para disminuir esta incertidumbre de los tiros de tierra, están admitidas en otras naciones las cureñas de costas, que proporcionan por su altura tirar sobre los parapetos, y dispuestos de modo y en términos que puedan girarse siguiendo el movimiento del buque que se intenta batir. Estas cureñas son de decidida utilidad, y muy conveniente adoptarlas.

4.º Los cañones de calibre inferior al de 24 no son buenos para esta clase de baterías, así por su menor alcance, como porque sus tiros no son eficaces, penetrando poco, y haciendo ligeras conmociones. Un palo mayor se mantendrá firme embutido de balas de á 12 y 8, y caerá al primer balazo de á 36.

5.º Un navío desprecia, en cierto modo las balas rasas, porque muchos balazos dados en su casco no le inutilizan, ni le echan á pique, pero no puede resistir una sola bomba, capaz de sumergirlo en un momento; por esta razón son armas muy propias para las baterías de costas los morteros, y de estos los cónicos por su largo alcance, buena dirección y pronto servicio.

Además de los expuestos cree la Brigada que sería importante establecer por punto general, en todas las baterías de la costa, lo siguiente: que en cada puesto, en tiempo de paz solo queden montados dos cañones, que bastan para proteger la marina, y sostener el honor del territorio. Estas dos piezas con sus cureñas, pueden estar cubiertas con unos cajones en forma de cubichetes sobre ruedas como practican otras Potencias; los que con facilidad se separan, si es menester hacer uso de la artillería, y en tanto las preservan para

que no se inutilice: las demás piezas deben estar sobre polines y resguardadas, así como el cureñaje y juegos de armas en lo posible, y siempre en buen estado de servicio: los tinglados que se formen con este objeto, servirán en la ocasión de cuerpos de guardia.

Que las justicias, donde no haya tropa ó artilleros que custodien las baterías, deben cuidar de la conservación de ellas, respondiendo de los daños que se noten en las explanadas, parapetos, edificios, piezas, municiones y pertrechos, á menos que se reconozca ser efecto de la intemperie ó del transcurso del tiempo, y en este caso deberán dar parte luego que noten algún descalabro para que se remedie prontamente, sin dar lugar á que el reparo se haga más costoso.

Que todos los Domingos se ejerciten alternativamente en el servicio del cañón, mortero y obús cierto número de paisanos en quienes pueda recaer igual cuidado en tiempo de guerra.

Tales son las reflexiones que ha parecido á la Brigada debe exponer, para que con atención á otros informes y á las intenciones de la superioridad haga de ellas el uso que tenga por conveniente.—San Sebastián 23 de Julio de 1796.—*Tomás de Morla.*—*Gonzalo O'farril.*—*José Samper.*—*Fernando Gaver.*—*José Heredia.*

(CONTINUARÁ)

79



La caza del oso en Guipúzcoa

Cuando nuestras montañas estaban pobladas de arbolado y maleza, los barrancos y abismos profundos, las cavernas y bosques espesos é intransitables, ofrecían guarida segura á muchas fieras; mas á medida que el hombre ha ido desbrozando y despejando los bosques y las cavernas, las fieras han desaparecido huyendo á terrenos más selváticos y más adecuados á su existencia.

Entre estas fieras puede contarse el oso, que, hasta época relativamente reciente, ha habitado en nuestra provincia, aunque las actuales generaciones solamente tienen conocimiento de este plantigrado por haberle visto vagar y bailar por las carreteras, calles y plazas de los pueblos al son de la pandereta y en la extravagante compañía de algún mono. Los que sólo en estas andanzas callejeras han tenido ocasión de contemplarle al verle atado con cadena hacer ejercicios al arrimo de un palo, moviendo torpemente su cuerpo pesado, ignoran ciertamente que cuando vaga suelto por la montaña puede hacer correrías de veinte á treinta leguas al día, y que es un animal feroz y temible que trueca las risas en señales de pavor y espanto, siendo un vigoroso competidor de las otras especies carniceras que cifran en la caza su sustento.

El oso no adulto (osezno), se alimenta casi exclusivamente de vegetales, y en todas edades gusta de grano, yerba, bellota, fruta, setas, raíces y hojas, y son también muy de su agrado los panales de miel.

El oso común viejo se trueca en un verdadero carnicero y ataca á multitud de animales venatorios y domésticos con inclusión de las vacas, bueyes y caballos.

Su sistema de ataque es fatigar á su víctima merced á larga persecución ó prepararle una emboscada en los desfiladeros de las altas montañas, rugiendo espantosamente cuando la divisa; la víctima propiciatoria, loca de pavor y espanto, se precipita y despeña en el fondo del abismo, para servir de pasto á la fiera.

Su marcha es lenta cuando se halla tranquilo, pero cuando está colérico corre con gran celeridad. Sobre un terreno en declive es más rápido su andar que en la llanura por la longitud de sus patas traseras, y por igual motivo desciende muy pausadamente las pendientes, pero aun en terreno llano corre lo bastante para alcanzar fácilmente al hombre.

Nada á maravilla y sube con pasmosa rapidez sobre los árboles. Posee sagacísimo olfato y rastrea al hombre á dos ó trescientos pasos y puede seguir su pista con toda seguridad. Su oído es fino, pero su vista es corta y escasa. Su inteligencia es pobrísima y todo lo fía á la fuerza. Puede sacar una vaca de un establo por el agujero que ha abierto en el techo y arrastrar un caballo de un lado al otro de un barranco.

Si le ataca el hombre, se levanta sobre sus patas traseras y acepta el combate, pero no hace uso, por el momento, de sus terribles mandíbulas, sino que le aprieta entre sus brazos y hunde sus garras en las carnes de su enemigo hasta triturarle y despedazarle.

Sabe coger entre sus manos una gruesa rama y manejarla á guisa de maza con singular destreza (1).

Una fiera de estas condiciones podía causar daño inmenso entre el ganado de toda clase que pastaba por nuestras montañas, y era inevitable la necesidad en que habían de verse los habitan-

(1) Para escribir las precedentes líneas se ha tenido presente la obra del Capitán Robert Campwell, traducida del inglés por don Luis de Bustamante y Ríos, titulada: *La caza en todos los países y á través de los siglos*.

tes de los caseríos de tomar medidas enérgicas para combatir su propalación. Una prueba de ello es que los representantes de los pueblos interesados en la unión de Aralar y Enirio, reunidos en Zaldivia el 20 de Mayo de 1578, hicieron una Ordenanza por la cual disponían: «Que á qualquiera persona que matare oso por cada una cabeza le ayan de dar y le dén seis ducados, los tres ducados la dicha villa (Villafranca) y sus vecindades y los otros tres ducados las Universidades de Amezqueta y Abalcisqueta y su parzonería los quales se le hayan de dar al tal matador dentro de quince días después que matare el tal oso ó osos al respeto. Y así bien pusieron por condición y promesa por cada un lobo que mataren y manifestaren le dén al tal matador por cada cabeza de lobo dos ducados, el un ducado la dicha villa y sus vecindades y el otro ducado las dichas Universidades de Amezqueta y Abalcisqueta y á la misma horden y plazo que el del oso. Item mandaron que por cada lobillo que truxieren á la dicha villa se le dén en la dicha villa y su jurisdicción á real por cada uno y se les haga su señal y lo mismo le dé el otro real Amezqueta y Abalcisqueta y todo esto se entiende matando los dichos osos y lobos y tomando los dichos lobillos en la sierra de Haralar y jurisdicción de la dicha villa de Villafranca y en el terretorio y dezmado de las dichas Universidades de Amezqueta y Abalcisqueta y sus parzoneros».

De propósito hemos copiado también la ordenanza dispuesta por dichos representantes para premiar á los cazadores de lobos, á fin de que se vea que mientras al que mataba un lobo se le daban dos ducados de premo, al que mataba un oso se le premiaba con seis ducados, ó sea con una cantidad tres veces mayor que al matador del lobo, lo cual nos da la medida de los daños que causaba la tal fiera en nuestros rebaños y el interés que había entre los pastores en buscar su destrucción.

No se crea por eso que era rara su aparición en Guipúzcoa, pues limitándonos á los mismos parajes de Aralar antes mencionados, vemos (1) que en el reparto efectuado en Villafranca en

(1) *Monografía histórica de Villafranca*, por don Carmelo de Eche-garay y don Serapio Múgica, página 234.

Marzo de 1579, se pagaron á los cazadores de Ataun, Machín Albisu y Felipe Arratibel, por haber matado un oso grande que andaba por la sierra de Aralar, tres ducados, conforme á la citada ordenanza, dejando los otros tres ducados á cargo de Amezqueta y Abalcisqueta.

Por el mismo concepto se pagaron otros tres ducados á Juan de Arrateguibel en el mes de Agosto siguiente.

Cuatro años más tarde, ó sea en Marzo de 1583, se satisficieron cinco ducados á Juanes de Carrera, de Amezqueta, por matar un oso. Igualmente se dieron cinco ducados á Ambrosio de Boleta, de Lizarza, por haber matado otro oso en los términos de Artea de Alzo, cerca de Aralar. Por idéntico motivo, recibió otros cinco ducados Juanes de Echarri.

Es decir que en las cuentas de un solo año aparecen noticias de tres osos muertos, y se ve al mismo tiempo que el premio de tres ducados ha ascendido á cinco ducados, y como es indudable que Amezqueta y Abalcisqueta pagarían otro tanto, resulta que por la muerte de cada oso se pagaban diez ducados, cantidad considerable para aquella época y que prueba bien á las claras los perjuicios enormes que debían causar aquellas fieras.

El año 1584 se paga la suma prometida por la muerte de otros dos osos, y el año 1586 lo mismo por la muerte de otro.

A pesar del mayor premio los osos no desaparecían. En 1587, por haber matado uno en el valle de Aruz, en Inza, se pagaron seis ducados á Martín Beloqui y consortes; otros cinco ducados á Juanes de Echeverría, vecino de Isasondo, y consortes, por otro oso que mataron en Murumendía. Se abonaron asimismo seis ducados á Martín de Albisu y Pedro de Bidaurre, de Zaldivia, por perseguir osos en Aralar.

En las cuentas de Marzo de 1588, se pagan quince ducados por la muerte de un oso, y en las de Agosto se concede otro premio por igual motivo.

En las de 1596 se abona un premio, y en las de 1598 dos por un oso cogido en Malcorburu y otro en Ayasondo (Ataun).

En 1603 se premia la muerte de otro. En 1605 se abonaron doce ducados á Domingo Arrateguibel, de Ataun, por un oso y dos crías que mató en Malcorburu (Ataun).

Tenemos, pues, que en un periodo de 26 años, se cazaron diecinueve osos en el corto radio que queda demarcado, el cual se halla circunscripto á la sierra de Aralar y Enirio y sus inmediaciones, únicos puntos que tenían interés inmediato para los pueblos que componían la unión citada.

El año 1658 fué cazado otro oso en las inmediaciones de Gaviria y aquella caza fué causa de que el alcalde de dicha villa y el de Ormaiztegui entablasen competencia de jurisdicción sobre el mejor derecho de conocer en la cuestión que se suscitó entre los perseguidores y los matadores.

Hacia el año 1735, según nos dice Iztueta, (1) en el monte Aralar dos caseros de Zaldivia, colono del caserío *Ursugoena* el uno y del de *Gorrienea* el otro, cazaron un gran oso durante una nevada que cayó aquel invierno.

Al saberlo el Marqués de Valmediano, avisó al de *Ursugoena*, colono suyo, que le llevaran el oso, y colocado en un carro, condujéronle á su palacio de Villafranca, donde se congregó muchísima gente de los pueblos del contorno á ver á la fiera, la cual se hallaba armada y colocada en su posición natural por orden del señor Marqués para que mejor fuera examinada por el público. Después de quitada la piel, pesó 17 raldes y 4 libras ó sea 87 kilos, y si hemos de creer á Iztueta, la piel, bien rellena de paja, estuvo colgada en el portal del palacio, próximamente hasta el año 1811.

Esta tan larga exhibición nos hace creer que en la citada época escaseaba este animal en Guipúzcoa y era por tanto poco visto, pues sólo así se comprende que estuviera expuesto durante tan largo tiempo á la contemplación del público.

Los medios que nuestros caseros emplearían para cazar el oso en tiempos antiguos, antes del uso de las armas de fuego, seguramente serían el cebo y la trampa. Uno de los métodos que empleaban con fruto para destruir así el lobo como el oso, solía ser el de aguardar escondidos á que la madre saliera de la madriguera á buscar la comida y aprovechar su ausencia para coger las crías antes de su regreso.

(1) *Guipuzcoaco Provinciaren condaira*, página 191.

Conviene advertir que un golpe fuerte dado al oso entre los dos ojos, basta para causarle la muerte instantáneamente (1).

SERAPIO MÚGICA.

(1) Hay en la literatura castellana contemporánea unas páginas en que admirablemente se describe la caza del oso: son las que trazó Pereda en su magnífica novela *Peñas arriba*. El recuerdo de Pereda trae á nuestra memoria el de un Zumayano que en los lugares descritos por el famoso novelista santanderino ó sea en las montañas de Reinoso, se distinguió en el último tercio del siglo XIX como uno de los más expertos é intrépidos cazadores de osos: Balenciaga.



BIBLIOGRAFÍA

En esta sección daremos cuenta de las obras que se nos envíen, siempre que la materia objeto del libro se relacione de algún modo con el país vasco.

De las obras de lingüística y literatura euskalduna nos ocuparemos en las páginas de EUSKAL-ESNALEA, que aunque llevan cubierta aparte forman parte integrante de EUSKALERRIAREN ALDE, y que por lo tanto se sirven á todos los suscriptores.

LIBROS Y FOLLETOS

Orígenes de la novela.—Tomo III.—Novelas dialogadas, con un estudio preliminar de D. M. Menéndez y Pelayo, Director de la Biblioteca Nacional y de la Academia de la Historia — Madrid.— Casa editorial Bailly-Baillière.—Plaza de Santa Ana, núm. 10.— 1910.—Un volumen de 27 × 18 centímetros, de CCLXXX-448 páginas.

No hemos de incurrir en la vulgaridad de ponderar los tesoros de erudición y de crítica y las bellezas de estilo y de lengua que el señor Menéndez y Pelayo ha sabido acumular en la extensa introducción que ha puesto al frente de este volumen. Ni nuestra incompetencia nos permite juzgar las obras de varón de tan excelsa entendimiento, ni es este el lugar en que deben registrarse los libros que se relacionan con las letras castellanas. Si damos aquí cuenta de su aparición, es porque en ese maravilloso estudio del sabio Director de la Real Academia de la Historia, hay algo que no debe omitirse en una Revista que aspira á ser órgano de la cultura vasca.

El señor Menéndez y Pelayo, al enumerar las continuaciones y derivaciones que tuvo en la literatura castellana la inmortal *Tragicomedia de Calixto y Melibea*, del bachiller Fernando de Rojas, cita una *Tercera parte de la tragicomedia de Celestina*, escrita por el toledano Gaspar Gómez, libro de «necia y soporífera composición» y de «estilo confuso, incorrecto y á veces bárbaro», pero que tiene para nosotros el interés que nace de una canción amorosa, en vasconco, que el autor pone en boca del criado vizcaíno Perucho.

Sobre esta canción, asaz incorrectamente transcrita por Gaspar Gómez, ha publicado nuestro querido amigo don Julio de Urquijo en la excelente *Revista Internacional de los Estudios Vascos* un artículo muy importante, en que no sólo se trata de fijar, con grandes probabilidades de acierto, la interpretación de ese texto, venerable por su antigüedad que se remonta á 1536, sino que se diserta muy atinada y eruditamente sobre las conexiones que existen entre ella y el supuesto *Canto de Lelo*. Este hallazgo del señor Menéndez y Pelayo, viene á aumentar el caudal harto escaso de los textos impresos en euskera durante el siglo XVI. La misma rareza y singularidad de estos textos aumenta su valor para el curioso y para el lingüista.

En la misma introducción menciona el ilustre polígrafo una *Comedia Rosabella*, de Martín de Santander, en que es posible que se encontrara alguna otra canción como la de Perucho. Decímolo, porque uno de los interlocutores de la *Comedia* es vizcaíno, según se desprende del título de la misma, que según nota comunicada por don Pascual Gayangos, y publicada en el *Ensayo* de Gallardo, es como sigue: *Comedia llamada Rosabella. Nuevamente compuesta por Martín de Santander. En la qual se introduzen vn cauallero llamado Paminio, y dos criados: es vno en Vizcaíno, y es otro en Negro, y vna dama llamada Rosabella y su padre de la dama llamado Líbeo, vn hijo suyo y vn alguacil con sus criados, y vn pastor llamado Pabro. En la qual tracta de como el cauallero por amores se desposó con ella, y la sacó de casa de su padre. Es muy graciosa y apaxible.* 1550.

El señor Menéndez y Pelayo declara que no ha llegado á ver esta *Comedia*, pero que un ejemplar de ella salió á la venta en Roma en Enero de 1884, sin que se sepa quién le adquirió.

Si esta noticia sirviera para que algún bibliófilo nos señalase el paradero actual de esta rarísima *Comedia*, podría satisfacerse nuestra

curiosidad de averiguar si hay en ella algún otro texto vasco más ó menos incorrecto como el que aparece en la *Tercera Celestina*, y como el que figura en el *Pantagruel* rabelesiano, uno y otro poco anteriores á la obra de Martín de Santander.

C. DE ECHEGARAY.

La Tercera Celestina y el Canto de Lelo, por Julio de Urquijo, París: Paul Genthner.—1910.

El señor Menéndez y Pelayo, en la obra á que se refiere la anterior nota bibliográfica reproduce una canción que está «al parecer» en vascuence. Esta canción figura en la *Tercera Parte de la Tragicomedia de Celestina*, obra escrita por un oscuro escritor toledano llamado Gaspar Gómez, que escudándose con el nombre de Feliciano de Silva, la publicó por primera vez en 1536. Por consiguiente, esta canción en la que ningún bibliógrafo vasco había parado mientes, es anterior al *Dechepare*, primer libro, conocido, impreso en euskera, y á la edición del *Pantagruel*.

Salta, pues, á la vista la importancia que el descubrimiento tiene para la historia de la literatura euskalduna, desde el momento en que se demuestre que la canción está escrita en idioma vasco.

El señor de Urquijo, en la primera parte de su folleto, afirma que la canción está en vascuence y que sin miedo á contradicciones puede sostenerse la opinión de que algunas palabras son de uso actual y perfectamente comprensibles.

La canción, tal como figura en la *Tercera Parte de la Tragicomedia de Celestina*, dice así:

Lelo lirelo çarayleroba
 Yaçoe guia ninçan
 Aurten erua
 Ay joat ganiraya
 Astor vsua
 Lelo lirelo çarayleroba.
 Ayt joat ganiraya
 Aztobicarra
 Esso amorari

Gajona chala
 Y penas naçala
 Fator que dala
 Lelo lirelo çarayleroba.

El señor Menéndez y Pelayo supone que la canción copiada «de seguro estará mal transcripta por el escritor toledano que la recogió á oído».

El señor de Urquijo es de la misma opinión, y juzga que el primer verso es un estribillo sin sentido, por el estilo de *Tra la la* y otras varias que aparecen en muchas canciones. Partiendo de esta base, y después de atinadas observaciones, advertencias y explicaciones sobre cada uno de los versos, expone la opinión de que la transcripción verdadera y la traducción castellana de los versos de Perucho, son las siguientes:

Lelo lirelo zaray leroba	Tra la la la
Iaz zoegia nintzan	El año pasado era yo prudente
Aurten erua	Este año loco
Ay joat gabiraya	Ay! Se me ha ido el gabilán
Ator usua	Ven paloma
Lelo lirelo zaray leroba	Tra la la la
Ay joat gabiraya	Ay! Se me ha ido el gabilán
Aztobicarra	?
Esso amorari	Paloma amorosa
Gaiso nazala	Que estoy enfermo
Penaz nazala	Que estoy triste
Fatorque dala	Que puede venir á mí
Lelo lirelo zaray leroba	Tra la la la

* * *

La segunda parte del folleto hace sucinta historia del *Canto de Lelo* y de sus versiones, y haciendo algunas consideraciones sugeridas por el artículo que acerca del mismo asunto escribió el señor Rudolphe Goutman en la revista del señor Urquijo, sienta rotundamente la afirmación de que la estrofa de *Lelo* de la *Canción de los Cántabros* es un simple retornado popular falto de sentido, al menos comprensible, y que por consiguiente, no es posible deducir lógicamente de aquella estrofa

la existencia del drama que se ha supuesto desarrollado entre Lelo, Zara y Tota

En este curiosísimo folleto lleno de advertencias eruditas y de atinadísimas observaciones, se reproducen en admirables zincografías una página de la *Tercera Celestina* con la canción de Perucho, y la copia más antigua (ó quizá el mismo original) del *Canto de Lelo*.

REVISTAS

Revue historique et archéologique de Béarn et du Pays basque.—

M. Annat, Curó, Gan (B. P.)

Ha llegado á nuestra redacción el último número de esta interesante revista que publican los vascos de allende el Bidasoa.

En el número del *Bulletin Hispanique* que se publica en Burdeos, correspondiente al primer trimestre de 1911, aparece una noticia bibliográfica suscripta por el eminente profesor del Colegio de Francia, Monsieur Camille Jullian, y referente á la *Monografía histórica* que, acerca de *Villafranca de Guipúzcoa*, escribieron los señores don Carmelo de Echegaray y don Serapio de Mágica.



GRATITUD

Con verdadera complacencia hacemos público nuestro reconocimiento hacia las personas y entidades que nos alientan en nuestra obra de cultura vasca. Con su concurso valiosísimo, nuestro entusiasmo ha recibido nuevo vigor y seguros estamos de que la Revista EUSKALERRIAREN ALDE, que ha sido acogida en todo el país con aplauso unánime, será dentro de muy poco el más fuerte lazo de unión entre todos los vascos de aquende y allende el Bidasoa.

También mostramos nuestro agradecimiento entusiasta á la prensa que ve la luz en el país vasco, y á las numerosas publicaciones de todos géneros, que solicitan el cambio con nuestra afortunada Revista.

Reciban todos ellos, particulares, corporaciones, periódicos y revistas, el homenaje de nuestra ferviente gratitud.

LA REDACCIÓN.
