

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

ARQUITECTURA NAVAL VASCA
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKAL ONTZI ARKITEKTURA
ITSASOKO HISTORIA

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 Euskalerria. La naturaleza, el hombre y su historia»

ITZULPENA / TRADUCCIÓN
BAKUN, S.L. Arroa Behea

MAKETAZIOA ETA DISEINU GRAFIKO / MAQUETACIÓN Y DISEÑO GRÁFICO
Begoña Goikoetxea Amonarraz
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

HITOS HISTÓRICOS DE LA ARQUITECTURA NAVAL

EL CONTEXTO ECONÓMICO Y SOCIAL. SIGLOS XIII-XIV

por Miguel Laburu

ALBORES DE LA NAVEGACIÓN 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

EUSKAL ONTZI ARKITEKTURA

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
Donostiarren 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
Nabigatzaleen 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

LABALLENA UN 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
EL DECLIVE DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL VASCA	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, GARRANTZIKO 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 marinelak gaztelako ekintzetan	89
ONTZI MOTAK	92
Karabela	92
Karraka (hobe itsasontzi baino)	93
Europako karrakak edo itsasontzi sendoak	93
Karrakatik itsasontzira eta galeoira	93
Zumaiako karraka	94

XVI. MENDEKO ONTZIAK

Miguel Laburu

ITSASONTZIAK ETA ITSAS JARDUERAK	101
Gerrak, merkataritza, baleak, bakailaoa	101
Ontzien embargoak eta konfiskatzreak	103
Ontzien edukiera arazo	106
EUSKAL ITSASONTZIAK	110
Ontzi-arkitektura eta funtzoak	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 ULTIMA SPES»	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 ULTIMA SPES»	156
Aginduak eta botoak	157
Zinopariak	157

BIZKAIKO ITSAS ZINOPARIAK

por Aingeru Astui Zarraga

ITSASONTZIEN IRUDIKAPEN BATZUEN DESKRIBAPEN	159
ITURRIAK ETA BIBLIOGRAFIA	159

GIPUZKOAKOITSAS ZINOPARIAK

José Manuel Susteta

SARRERA	175
GIPUZKOAKO ITSAS ZINOPARIEN INVENTARIOA	176
San Martzial ermita. Irun	176
Guadalupeko Amaren Santutegia. Hondarribia	177
Gurutze santuaren basílica. Lezo	178
Bonantzako Kristoren Basílica.	
Pasai Donibane	179
San Fermín eliza. Pasai Antxo	180
Salbatore deuna eliza. Getaria	181
San Nikola eliza. Orio	182
Arritokietako Andre Mariaren Santutegia. Zumaia	183
San Telmo Ermita. Zumaia	184
Santiago ermita. Zumaia	184
Itziarko Amaren eliza. Deba	186
Santa María eliza. Deba	187
San Roque 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 LA PUERTA «LINTXUA» DE PASAI DONIBANE	203
--	-----

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

Gurutze Santuaren ermita. Ibañarrieta-Zestoa	196
Zikuñagako ermita. Hernani	196
Santa María 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 ETA ESKERRAK	207
---	-----

NOTA EDITORIAL



En esta pequeña serie sobre historia del mar se recuperan algunos trabajos que fueron publicados en la colección *ITSASOA. El mar de Euskalerria. 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



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

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

Horregatik itsasoko eremu 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 ikuspegia hertsia bat erantsi diogu, izan ere, jarduera horien dimensio estetikoa, 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.



Euskal Herriko-Kantabriako antzinako ontzia, Kontzejuetako zigiluen arabera.
(Guillermo G. de Aledo acuarela).

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

1.

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 orokorrekin, 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 itxas museo nagusiak bisitatzea eta «euskar» 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, alegría), ez zutela berekin eman ez notarioik 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 izarrak 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, inguru koen artean egin du, auzo eta lagunen artean, gainerakoek zer pentsatzen zuten gehiegia axola gabe. Horrenbestez, euskal historialarik ezean, ulertzekoada 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 benetako agerchten da, zerbait zehatza: euskaldunak eta balea-olioa lotzen dituen dokumentu bat. Agiria, faktura moduko bat, 670. urtekoa da, Akitaniako eta Baskoniako dukerriak frankoen eta godoen mende ez zeuden garaikoa; hau da, bikingoek eta normandiarrek Baiona bereganatu baino askoz lehenagokoa (bikingoek 844. urtean hartu zuten Baiona). Agirian zehazten da euskaldunek 40 moio-neurri (*) balea-olio bidali zituztela, Jumiegesko abadia argizatzeko.

Joseph Garatek egin zuen dokumentuaren iruzkina eta A. Marcel Heruberrek eman zuen ezagutzena «Revue Maritime» (1) aldizkarian. Garatek dio Jumiegeskik 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, estano, 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 handa 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 harrapatzearagatik; alegia, euskaldunak ez ziren mugatzen hondartzetan kasualitatez hondoia jotako baleen koipea urtzen, 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 haietan; kontuan hartu behar da, ordea, aspaldiko garai haietan gaur adina biderik ez zegoela eta ibilbide handietatik kango eta horrenbesteko garrantzirik ez zuten bi puntu hain urrun lotzeko biderik ere ez zegoela; hortaz, pentsatzeko da garraioa itsasoz egin zutela.

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

Merkataritzaritzaraka hori, ordea, ez zen data jakin horretan abiaturi, 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 zama-tzen zituzten; bueltan, berriz, ehunak, eztainua, larruak, abereak eta eskuz egindako objektuak ekartzen zituzten.

Merkataritzaritzaraka eta defensarako ontziak

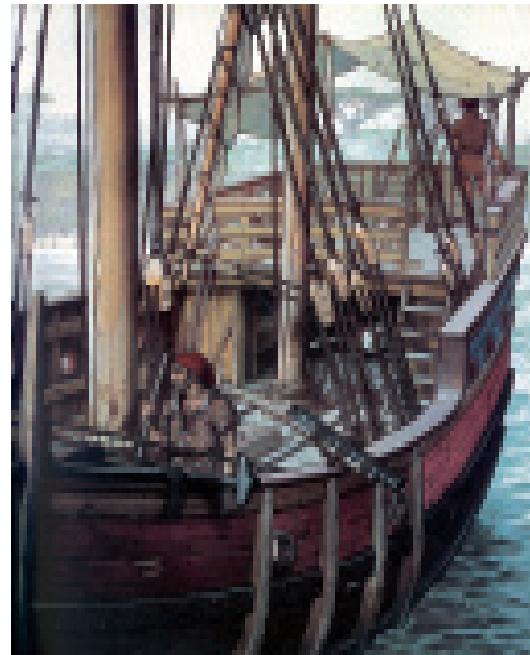
Kabotajeko marinel trebea izan da beti euskalduna; Jumiégesko agiria da, dudarik gabe, horren lekuko. Jakina da, orobat, garai horretan euskal ontziek balea-olioz hornitzen zutela Bordele, modu erregularrean, gainera.

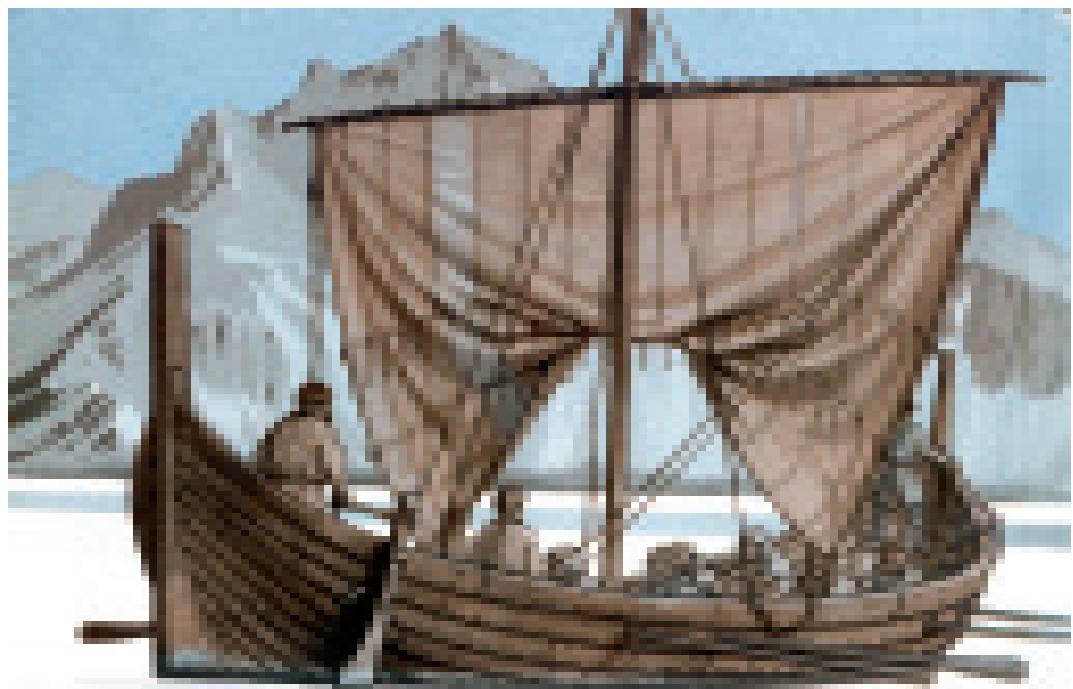
Eta horren argitan, pentsatzeko da horrelako ontziekin gure aspaldiko arbasoak gai zirela itsasoz bidaia luzeak eta arriskuz beteak egiteko. Gerora euskal ontzizintzak izan zuen nagusitasuna ulertzten lagunduko luke horrek. Mila urte ge-roago, XVI. mendearen hondarrean, hasi zen gainbehera nagusitasun hori.

Euskal ontziak hobetu egin ziren gero Lapurdin finkatutako bikingoeraginari esker. Hala, ontzi horiek merkataritzan eta merkataritzaritzaritzaraka babesteko gerra-ekintzetan jardun ziren aldi berean.

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

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





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 conjecturales

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 conjecturales.

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 egia rurbiltzeko ahalegina besterik ezin de-zakegu egin.

Ustezko ereduak

Alde horretatik, korneni da zehaztea XI. mendetik XVII. mendera bitarteko Europako ontzien eredu guztiak –eskalarra 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 haien 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.

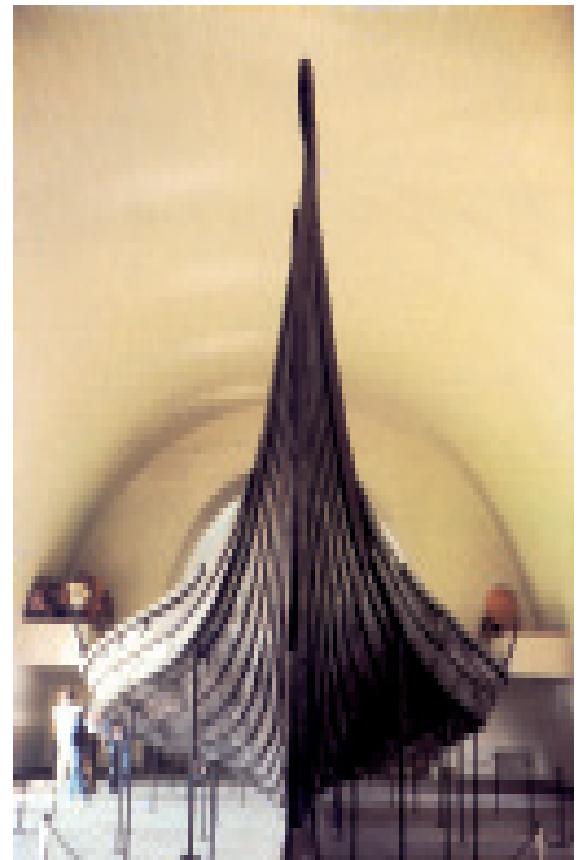
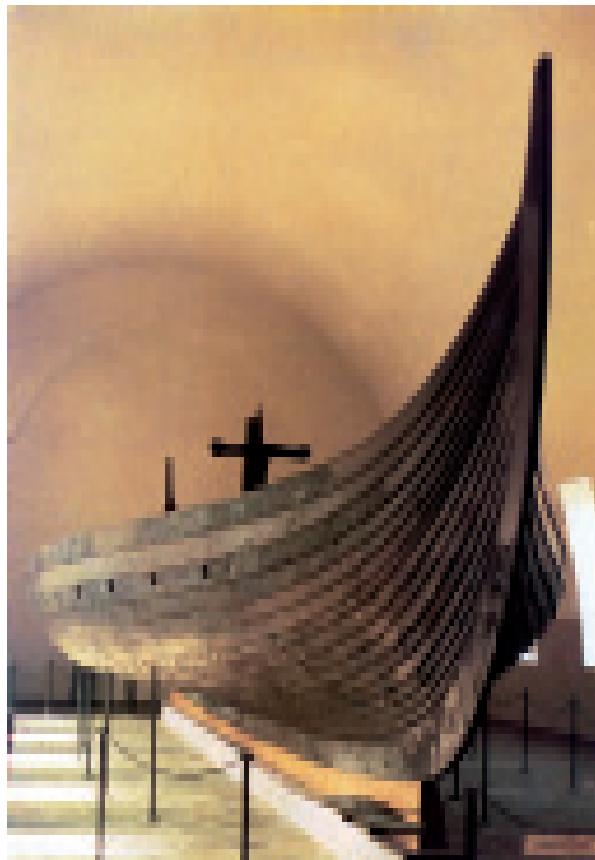
Museoetako eredu horiek ez dira zehatzak; areago, batzuek akats larriak dituzte, akats onartezinak; baina, nolanahi ere, ontzi historiko haien zer izan txukun erakusten dute hiru dimensioko miniatura horiek.

Dokumentuzko iturriak

Azterten ari garen denbora-epa luze horretan (XI-XVI. mendeen artean) ontzien arkitektura nolako zen jakiteko, hiru iturri nagusitak dator informazio apurra: idatzizko agirieta-tik, ikonografiatik eta arkeología-aurkikuntzetatik.

Idatzizko agiriak

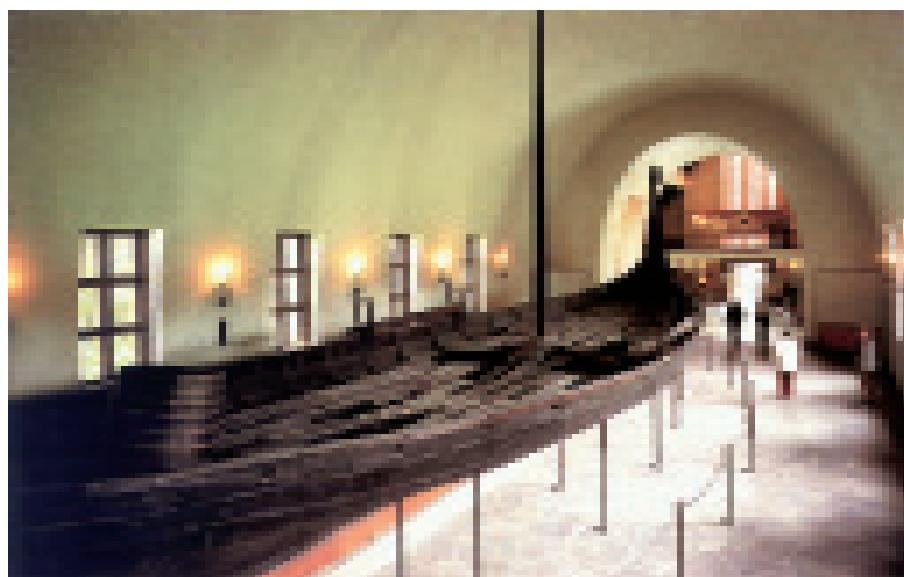
Zoritzarrez, kasu honetan (Euskal Herria XIII. mendean), idatzizko agiriak oso datu gutxi ematen digute, apenas dagoen ezer ontzien ezaugarriei buruz; batzuetan, gainera, nahasmena areagotzeo baino ez dira datu horiek. Ohiko kasua da pinazarena. Aspaldi-aspalditik, agirietan aipatzen den euskal arrantza-ontzia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

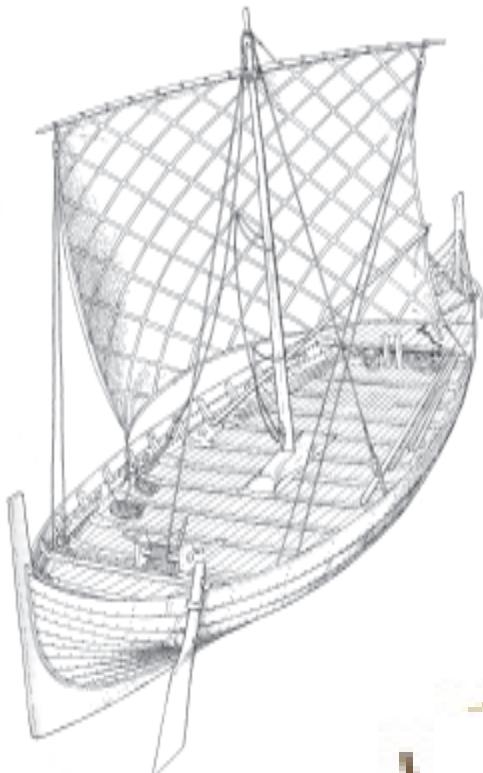


Osebergeko «snekkar» ontzia (IX. mendea).

Naves «snekkar» de Oseberg (siglo IX).

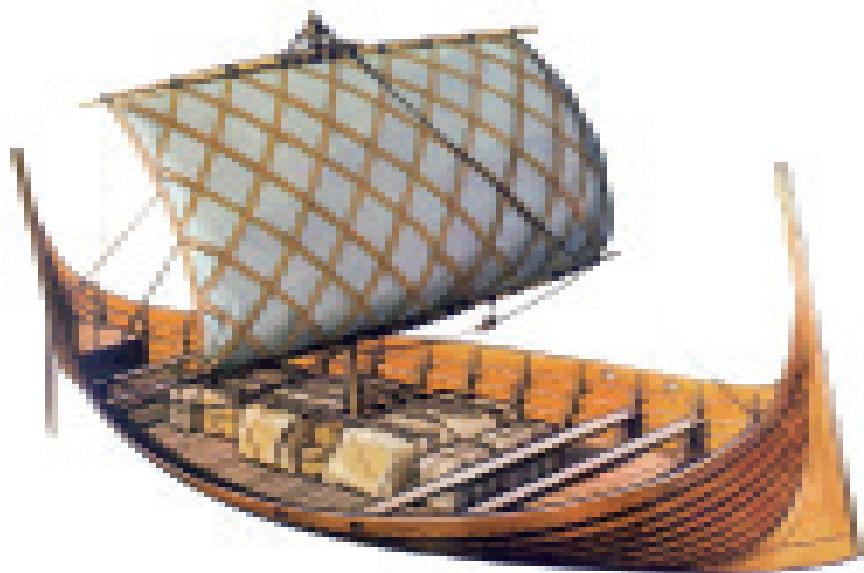
Gokstadeko «drakkar» ontzia (X. mendea) / Nave «drakkar» de Gokstad (siglo X).





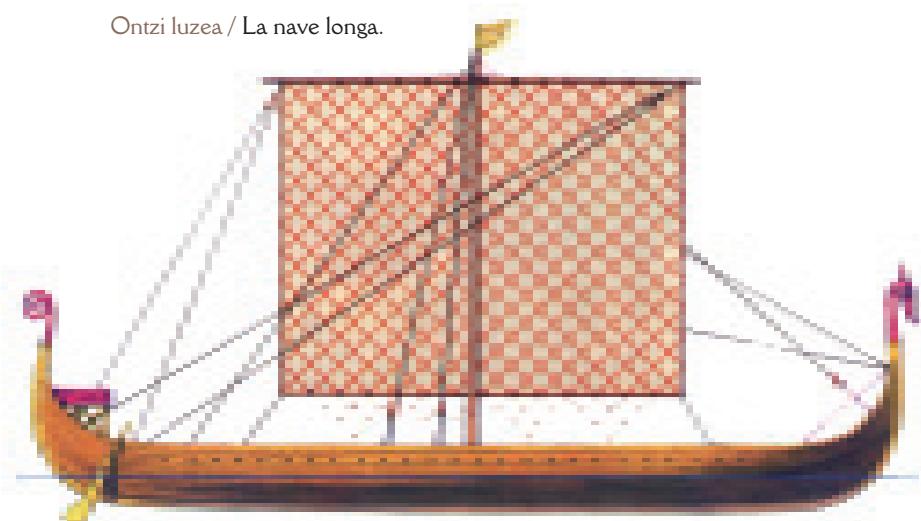
Knörr deritzon ontzia, bikingoen ontzi nagusia.
Bikingo-normandiarren zamaontzia
(XI. mendea),
B. Landstromek egindako
gutxi gorabeherako berregitearen arabera.

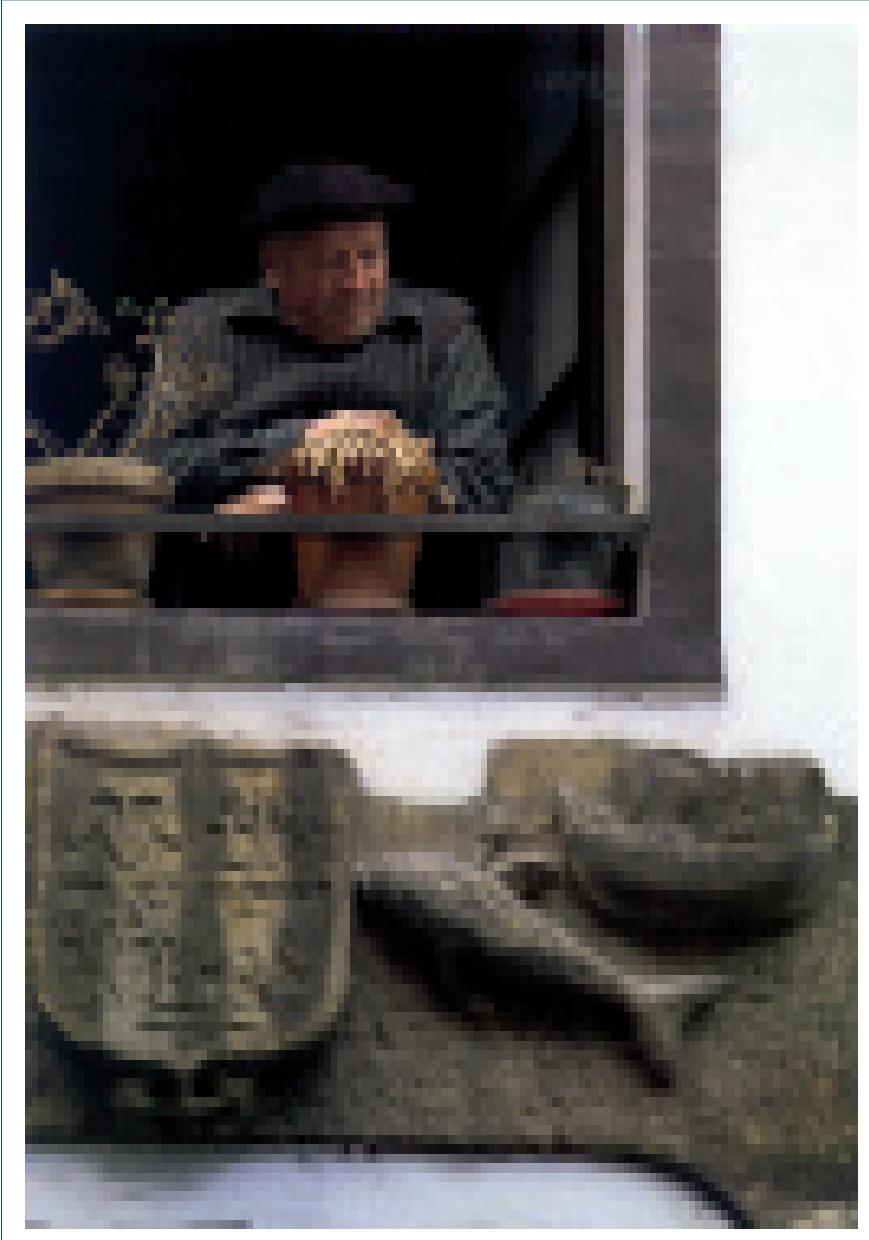
La Knörr, la principal embarcación vikinga.
Nave carguera vikingo-normanda (siglo XI),
según la conjetura de B. Landstrom.



Osebergeko ontzia / Nave de Oseberg.

Ontzi luzea / La nave longa.





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

1.

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 montañeras 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 embarrancado 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

E

Baleak kostaldean

Euskal Herriko hainbat herri arrantzaletan —hala nola, Biarritzen, Hondarribian, Lekeitio, Bermeo 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 ustekabetzat 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 lurralte txiki batean bizi izan direla, lurralte malkartsuan eta basotsuan, eta elikagai aldetik pobre samarrean. Hori dela eta, euskaldunak buru-belarri jardun izan dira itsasoak eman ditzakeen baliabide guztiek aprobatutzen. Horrenbestez, euskaldunek seguru asko aspalditik ikusi zituzten baleak oso hurbiletik; eta ikusi, ez ikuskizun huts moduan, baizik eta haiet harrapatzeko irrika biziarekin. Eta gogo horrek bultzatuta ariko ziren haiet azertzen eta ezagutzen.

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

Mendez mende, espezie guztiak 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.



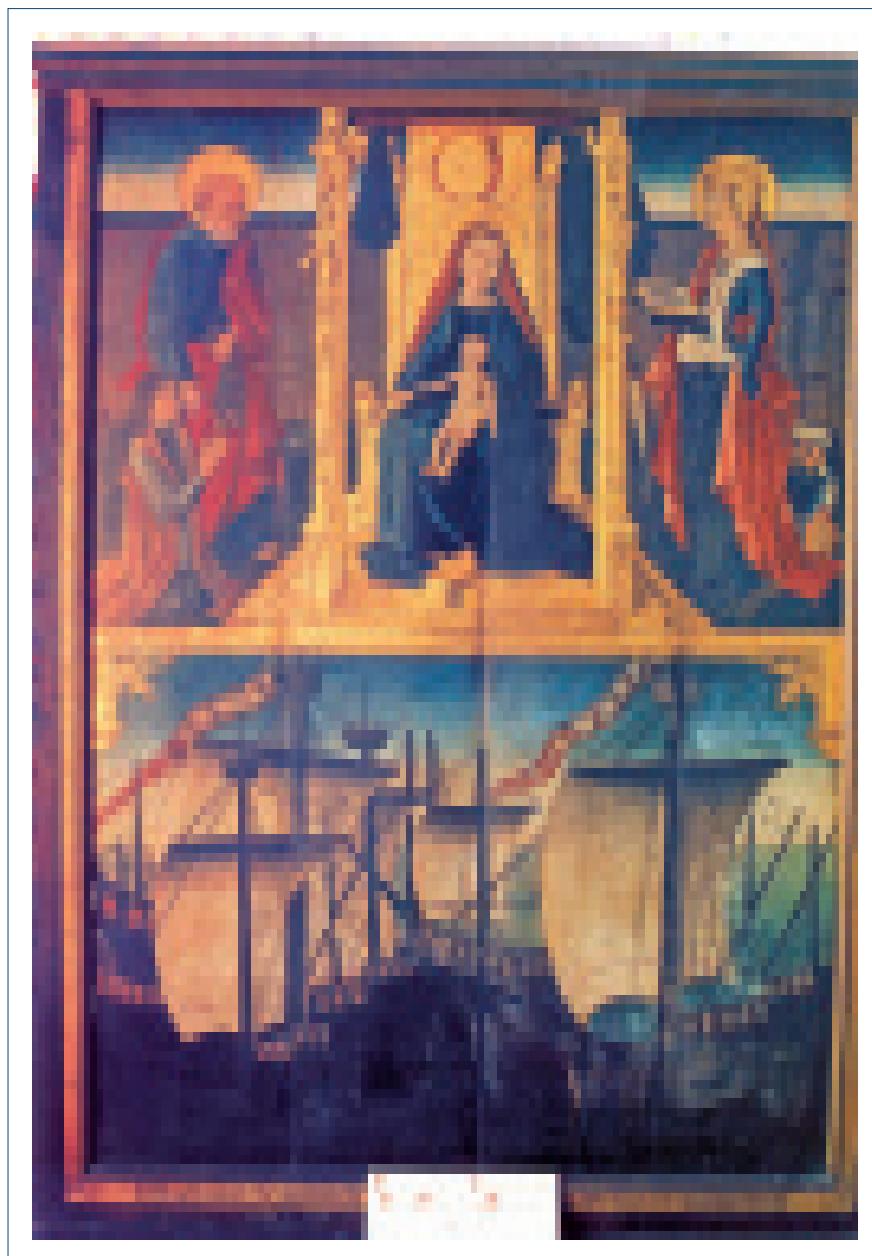
1. Biarritzeko zibilua, 1351. urtekoa
2. Mutrikuko zibilua
3. Lekeitioko zibilua, XIV. mendekoa
4. Bermeoko zibilua, XV. mendekoa
1. Sello de Biarritz, año 1351
2. Sello de Mutriku
3. Sello de Lekeitio del siglo XIV
4. Sello de Bermeo del siglo XV





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

Guillermo G. de Aledo.



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 reyazuelo 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 merkatari-tza-garraiorako. Gerora, bakailao-industria-rra eta balearen arrantzaren ateratzen ziren espedizioetara hedatu zen ontzien erabilera hori. Horrenbestez, ontziak hain moldagarrriak zirenez eta eskifaiak edozertarako prest zeudenez, euskal ontziak aurre-aurrean aritu ziren hala gerra-ekintzetan nola itsas lapurretan, baimenarekin eta baime-nik gabe. Ondorioz, Europako errege-erre-ginek bizilagunen kontra borrokatzeko beharra sentitzen zuten aldiro, euskal ontziak erosten zituzten edo alokatzen zituzten, es-kifaia eta guzti.

1393. urterako jada, Bethencourt 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, Martin Ruiz de Avendaño bizkaitarra buru zela. Carlos Claveriak aipatzen duenez, 1480. urtean Gaztelako Gorteek 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 armadako 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 estadias. Además, el peso de las barras de las rífas, 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 merkatari-za-ontziak eta, ondorioz, beharren arabera igarotzen ziren egoera batetik bestera. Merkataritza-ontzi bat gerraontzi bi-hurtzen zen borrokarako soldaduak ontziratze hutsarekin; beharbada, behin-behinean beste bizkar bat goratzen zioten edo eransten zioten gazteluari, eta ontziaren alboak indar-tzen zituzten barnealdetik, pabesak kanpoaldera zintzili-ka-tuta.

Neurria eta neurri horren arrazoia

Merkataritza-ontziak ez ziren neurri aldetik oso handiak; nolanahi ere, enkargurik jasoz gero, ontziolek bazuten gai-tasuna askoz handiagoak egiteko. Normalean ez zuten 300 upelen edukiera gainditzen. Ontzien jabeentzat eta armado-reentzat ez zen errentagarria handiagoak egitea, pleitak osatzeko atzerapenak sortzen zirelako eta zamak husteko lan-nak 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 eguzki-tan egonaldiak zain egiteko. Gainera, barratistik itsasadarretara igarotzea, aldiun 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, euskaldu-nek hainbat obligazio hartu zituzten Gaztelako erregeekiko, neurri handiagoko ontziak eraikitzeko diru-laguntzen truke, eta Gaztelako estatuetan arrantzeta eta merkataritzarako es-kubideak izateko. Abantaila horien ordainetan, gipuzkoarrek eta bizkaitarrek konpromisoa hartu zuten beren ontzi eta eskifaietan 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 abordatzetako lehorreratzeetarako.

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 lehenta-suna emateko, eta, horrez gain, hobari handiak emateko sari moduan.

Nola edo hala, XV. mendearren amaierarako edukiera han-diko ontziak eraikitzen ziren Bilbon, 700 upelekoak han-dienak.

Ontziak eta eskifaiak Europa osorako

Garai hartan kataluniarrak nagusi ziren Mediterraneoko na-bigazioan, genoarrekin eta veneziarrekin lehian, eta albo altuko ontziak behar zituztenean, edukiera handikoak eta go-gorrak, Euskal Herriko eta Kantabriako portuetan erosten edo alokatzen zituzten. Horixe bera egiten zuten Gaztelak, Ingalaterrak, Frantziak, Alemaniak eta beste herrialde bat-zuek ere.

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

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 infinitud 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 maestres, 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 pasajeramente. 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 eskratzeko.

Kantabriako lau hiribildutan eta Euskal Herrian eraikitako ontzien ospea zela medio, hango eta hemengo itsasadarrak eta hondartzak ontziolen Europako gunerik importanteena 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 berriut egin zen debeku hori, baina orduko hartan soilik Bizkaiko Jaureriarentzat izan zen debekua.

Bestalde, Euskal Herriko eta Kantabriako ontzien kalitatea zela medio, Indietako Lasterketarako konboiak osatzeko lehentasuna 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 ekintzai-leak 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 iraunkorrik zituzten Cadizena eta Sevillan,

- Mediterránea,
- África mendebaldeko kostaldera
- Gineako Golkora egiten zituzten expedizioetara
- eta Atlantikoko oldarraldietarako.

Kontuan izan behar da XIV. menderako euskaldunek altuerako nabigazioan eskarmentu handia zutela; izan ere, ontzi sendoak eta maneiagarriak zituzten kostaldetik urrunzko, eta, era berean, astronomia-ezagutza apur batzuk ere baziutzten 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 zeramatzen eskolak lanean; hau da, Sevillako Kontratacio Etxeko eskola sortu aurrelik (1508). Ondoren, Donostian beste nabigazio-eskola bat ere jardun zen itsasoko arteak irakasten; Andres de Poza bizkaitarra izan zen irakasleak bat.

Flandesekin harremanak

XV. mendean euskal ontziek merkatariaritzarik 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-



La nao de Anabitarte.
Nao vasca de comienzos del siglo XVI,
del dintel del caserío «Anabitarte» de Erreteria.

Anabitarteko itsasontzia.
XVI. mende hasierako euskal itsasontzia, Erreteriako
«Anabitarte» baserriaren ateburuan irudikatua.

NAVES DEL SIGLO XVI

POR MIGUEL LABURU

NAVES Y ACTIVIDAD NAVAL

Guerras, comercio, ballenas, bacalao

En este siglo las naves y navegantes de Euskal Herria llegaron a su céñit, 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 maravedíes 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



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 zuen hainbat arrazoi.

Karlos Iaren (Alemaniako V.a) erregetza hasi eta urte gutxira, hainbat gerra ere hasi ziren. Gerra horiek, modu batera edo bestera, itsaso guztieta hedatu ziren XVI. mendean zehar, eta batez ere ontzintzan 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 Inglaterrako merkataritzari erasotzeko; izan ere, herrialde horiek gerra adierazi zioten Karlos I.ari.

Antzoko arrazoia zirela medio, orduko harten Mediterraneoa errausten ari ziren turkiarren eta berbereen kontra, beste errege-hornikuntza eman zuen Madrilietik, *arraun-ontziak* eraikitzea bultatzeko (galeras, galeotak), eta 30.000 marabedi eskaini zituen urtean 22 bankuko galeotak eraikitzen zitzutenei, bere zerbitzura alokatzeko; eta, horrez gain, armamentua eta sostengua ere agindu zien.

Galerak

Galerak ia ez ziren erabiltzen Atlantikoan nabigatzeko, eta Mediterraneoan ere apenas, ontzi horrek mantentzeko gas-tu handiak zituelako eta neguko hilabeteetan ezin zelako erabili. Santanderko eta Castro Urdialesko ontziolak, ordura arte galerak egiten aritutakoak, bertan behera utzi zituzten. Eta Sevillako ontziolek ere ez zuten behar beste elementu ontzi horiek eraikitzeko. Alabaina, berriro ere galera kopuru handiak eraiki behar izan zituzten. Hala dio Fernandez 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 Portugalete 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 alquaciles 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 arpónazos 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. Bain Frantziaren kontrako gerra zela medio, Euskal Herrian hainbat osagairen eskasia sumatzen hasi zen, batez ere elikagaiena. Ondorioz, Gaztelako eta Frantziako erregeek hainbat hitzarmen egin behar izan zituzten 1543 eta 1552. urteetan, salgaien trafikoa regulatzeko 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.

Importazioak Donostia, Deba, Bermeo eta Castro Urdialesko portueatik barna egiten ziren. Bain trafiko horretarako era-biltzen 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 Portugalete eta Lekeitiotikora 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 bidaiaik

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 arrantzatzeko jarduerak etenda zeudenez, 1553an erregearen agindua jaso zuten euskaldunek, konboietan Ternuara bidaiaik 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 guztiak zeramatzen bonbardak, falkoneteak eta bersoak, artilleriako pieza moduan, eta balaztak, pikak eta ezpatak eskuko arma moduan.

Bestalde, balearen eta bakailaoaren 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 latzetañ lepoa jokatzen ohitua —balea-arrantzaleak, batez ere—, txalupa ahuletan zetazeoak arpoiez eta beso hutsez ehizatzeko ahaleginean. Ez ziren merkatori baketsuak ez eta portuetan errekrutatutako jendaila ere; eta, noski, ondo armatuta joaten ziren.

Ontzia defendatzeko, bonbarda pare bat zituzten toldan, haien ahoak popako ispitutik ateratzen zirela, eta beste bi edo lau tolda horren beraren alboetan. Arma horien bidez babesten zuten ontzia beste ontzi azkarragoen jazarpen eta erasotatik. Karelak altuak eta lodiak zituzten, hainbat falkonetez 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 África, 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 bestearren atzetik, Frantziaren, Herbehereen eta Inglaterraren kontra. Turkiarren kontra Mediterraneoan zitutzen borrokak ahaztu gabe. Egoera hori zela eta, ontzi eta marinelen premia etengabea zen, gerrari eusteko, Indietara abiatutako konboiak babesteko, Ameriketan eta Ozeanian aurkikuntza eta konkistetan 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 holandarrak, eta haien orpotik Europako beste herrialde batzuk, gerraontzi eta merkataritz-ontzi gero eta hobetuagoak itsasoratzen hasi ziren, errege-ontzioletan egindakoak, herrialde bakotzeko ogasunaren diru babesarekin. Euskal ontzigintza, al-diz, 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 zielako, eta hutsuneak betetzeko eta ordezko eskifaiak osatzeko marinel asko behar zirelako.

Azore uharteei eraso egiteko helburuarekin beste armada bat antolatu zuten, eta armada hura marinelez hornitzeko, Ternuara bidaia prestatzen ari ziren ontziak enbargatzeria ere iritsi ziren. Azoreak Gaztelako Koroaren aurka altxa ziren —Frantziaren alde, alegia— eta horregatik etorri zen eraso hura.

Euskal marinelei soldatua handiagoak eskaintzen zizkieten beste jatorri batzuetakoei baino; hainbat hilabete aurreratuta 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 Errealdekoa izan zuten kapitain, 20 itsasontziren buru. Ontzien kontsumoa ikaragarria zen erresumak zuen ahalmena aintzat hartuta. Hala dio Fernández Durok:



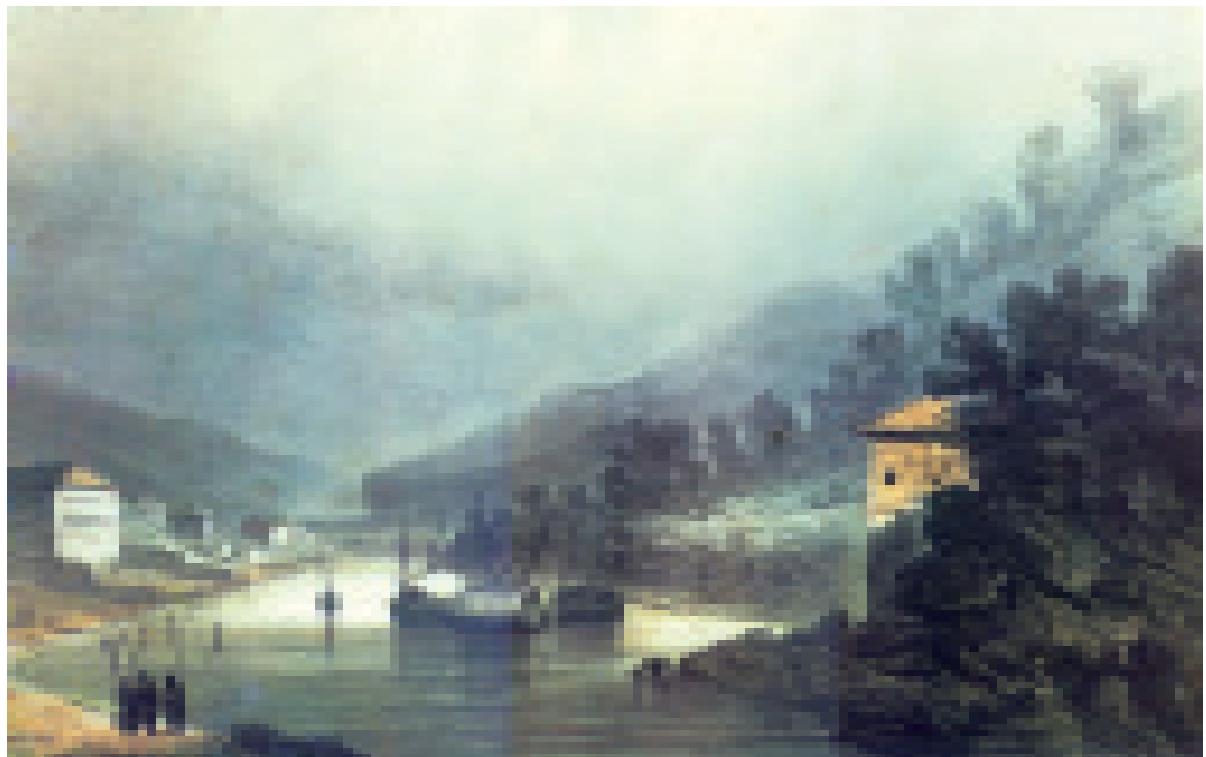
Mutrikuko Urasandi etxeko atea / Puerta de la casa de Urasandi de Mutriku.



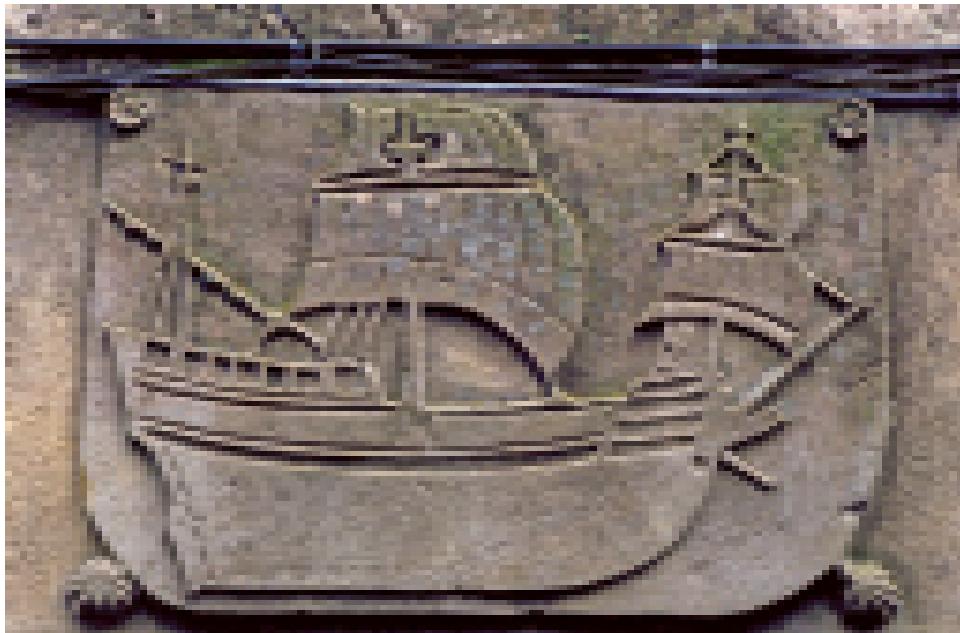
XVI. mendeko itsasontzi baten erliebea, Urasandi etxearen ateburuan.

Relieve de nao del siglo XVI en el dintel de la casa de Urasandi.

Grabatua. Mutriku / Grabado de Mutriku.



AGANDURUKO ITSASONTZIA

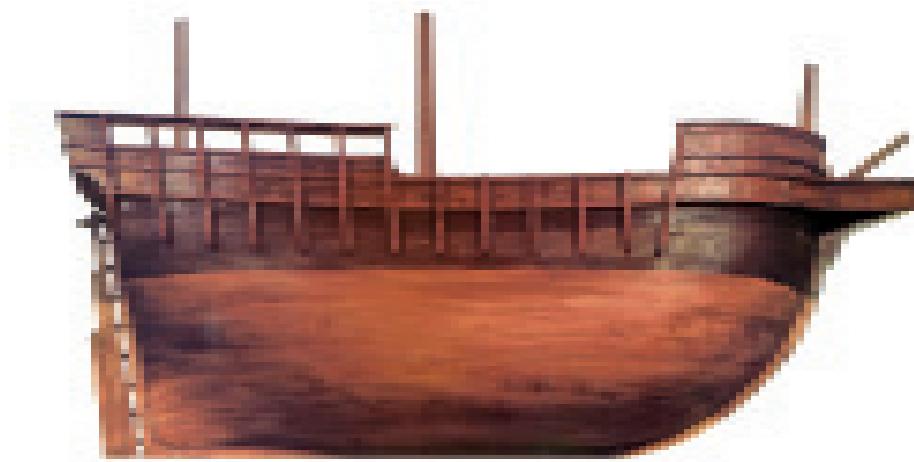


Orioko Aganduru kaleko erliebe bikainaren lehen planoan.

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 frogatzan 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 naves 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 ateburuetako erliebeetan (Oriokoan, esaterako) oinarrituta berregin zen ontzia. Modeloaaren erdia Gipuzkoako Ozeanografia Elkarteko modelistak, Jesus M^a Peronak, eraiki zuen.

Reconstitución conjetal 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.



Guipuzcoana edo *Asunción* deritzen 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 JUAN AZKARRAGA 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 Nº: 1346 65/94

Ges. White. Realizado en el astillero de Portsmoulh, 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 Elkarteko Ikerketa eta Ontziointzako Modelismo Saileko kidea, Ontzi Museoetan zehar ibili zen Londresera egin dako bidaia batean.

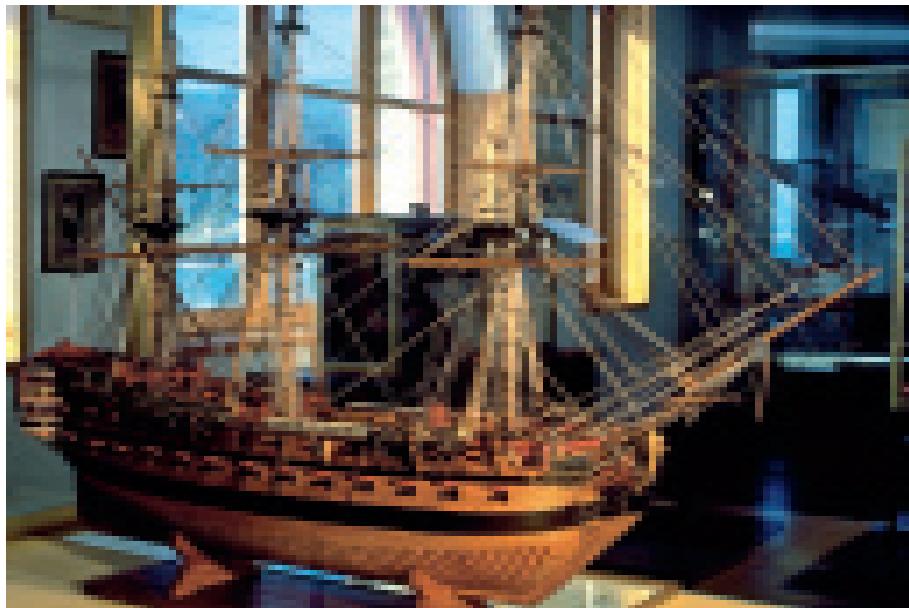
Plano batzuk aurkitu zituen Greenwich-eko Museo Nazionalean, hain zuzen ere, ingelesak garai ezberdinan harraputako itsasontzien planoak. Haien artean zegoen gaur aztertuko duguna ere. Susteta jaunaren aurkikuntzak balio handia zuen Euskal Ontzizintzaren Historiarentzat, izan ere, ordura arte ez baikenuen XVIII. mendean gure ontzioletan eraikitako ontzi bakar baten irudi grafikorik. Planoaren argibideen itzulpenak hau dio:

PRINCE WILLIAM erregearen itsasontziaren planoa, 64 kanoi dituenarena. Sir George Brydges Rodney-k atzeman-dakoa.

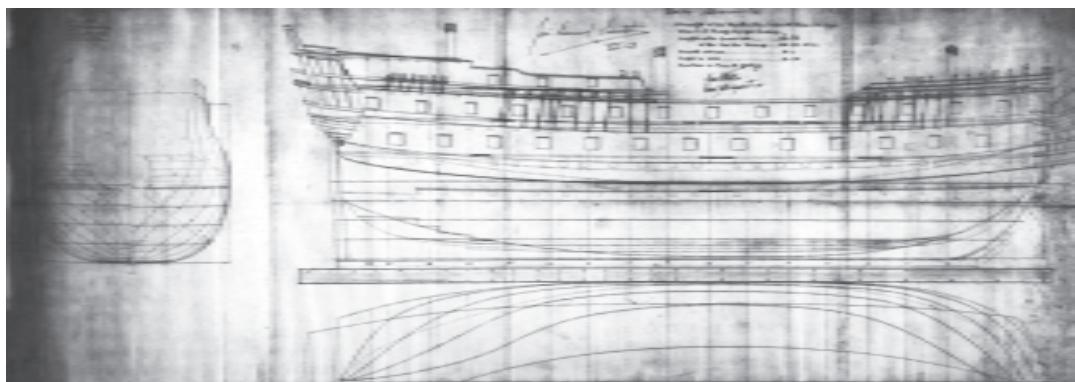
Datu horiek oinarri hartuta, Susteta jaunak ikertzen jarraitu zuen, harik eta, lan bat idazteko behar adina material lortu zuen arte. Hona hemen lana: *Dos navíos de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Euskalerriaren Adiskideen Elkartearen Buletinean, XXXI urteari zegozkion 3. eta 4. koadernoetan, Donostian 1975. urtean, argitaratu zena.

Hizpide dugun itsasontzia, izen bat baino gehiago izan zi-tuenez, oraindik ongi erabaki gabe duena, Caracaseko Erret Konpainia Gipuzkoarrarena zen eta Pasai Donibanen eraiki zuten, 1779an.

ONTZIGINTZAKO MODELOAK

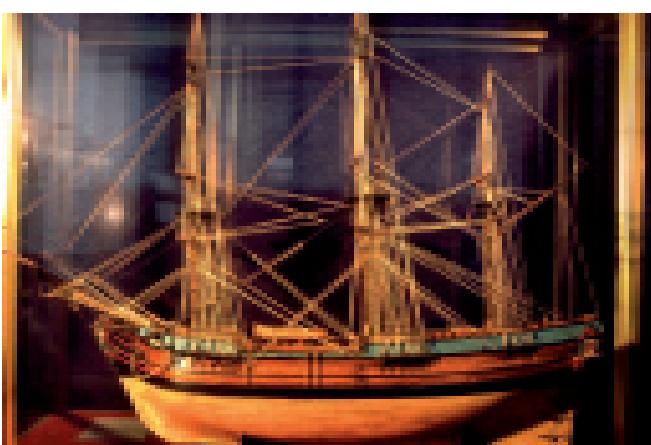


Guipuzcoana edo Asunción deritzen itsasontzia, XVIII. mendekoa eta Caracaseko Erret Konpainia Gipuzkoarraren. Navío Guipuzcoana o Asunción del s. XVIII de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

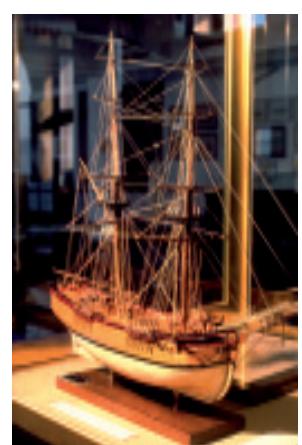


Nº S.ª de la Asunción edo Gipuzkoa izenez ere ezagutzen zen ontziaren planoa. 64 kanoi zituen. Plano del navío Nº S.ª de la Asunción también conocida como Guipúzcoa. Contaba con 64 cañones.

XVIII. mendeko mercantzia-fragata / Fragata mercante del siglo XVIII.

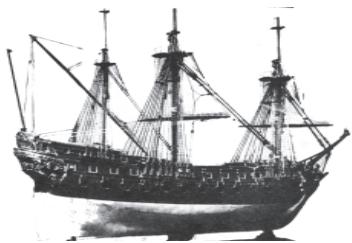


XVIII. mendeko brigantina. Bergantín del siglo XVIII.





XVIII. mendeko
cachemarín edo ontzi txinatarra.
Cachemarín del siglo XVIII.



XVIII. mendeko itsasontzia, Pasaian eraikitakoa.
Navío del siglo XVIII construido en Pasaia.

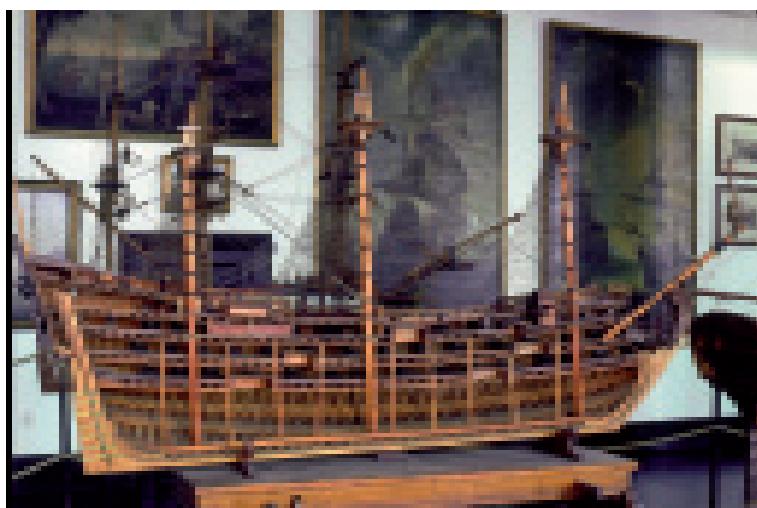


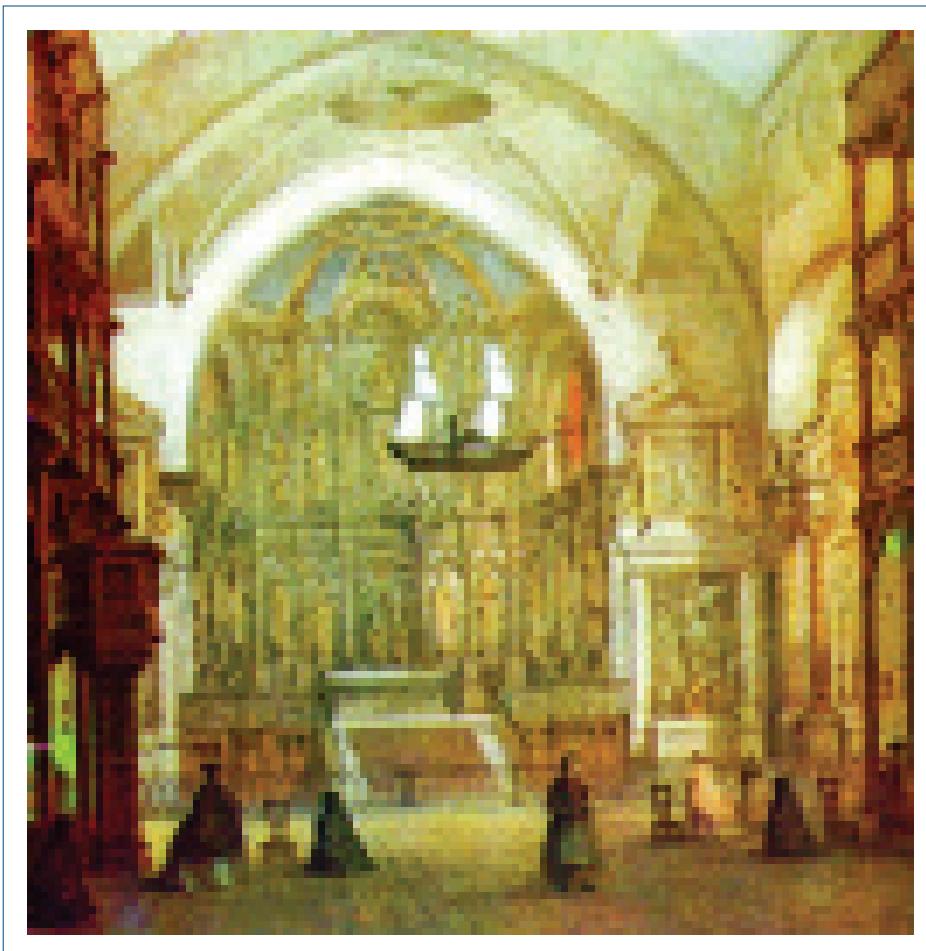
San Carlos ontzia, Caracaseko Erret Konpainiarena
Navío San Carlos de la Compañía de Caracas.

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.





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 AINGERU ASTUI ZARRAGA

INTRODUCCIÓN

1

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 zaharrenetako da. Kristo aurreko milaka urte lehenagotik, gizakiak nabigatzeko erabili izan dituen itsasontzien lekukotasuna utzi du harkaitzean grabatutako lanetan, tailuetan, margotan, ceramikan, modelo soiletan, tapizetan...

Lan horiek guztiak hainbat helburutarako egin ziren. Batzutan asmoa ez zen berez itsasontziak irudikatzea, baizik eta heroi edo pertsonaia jakin batzuek egindako bidaiaiak, balen-triak eta biografiak kontatzea.

Artelan horietatik guztietatik batzuk baino ez ditugu jorratuko lan honetan, labur antzean jorratu ere; herri-artea 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. Bainan bezero hautatu eta gutxi batzuentzat besterik ez zuten lan egiten, merkataritza-ontzietako eta gerra-ontzietako armadoreentzat eta kapitainentzat. Modelogile profesionalek margolarien eskema berari jarraitu zioten, eta eskala zehatza eta material nobleenak erabiliz landu zitzuten enkargatutako ontzien modeloa. Bainan, 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 zitzuten 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 interesarriena; 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. Bainan



Modelo de barca.

En la ermita de San Lorenzo de Ozoña. 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 modeloia.

Ozolloko (Gautegiz-Arteaga) San Lorentzoren baselizan dago.

Hiru mastako txalupa da; oihalik gabe dago, baina ezagun da aparailua ondo prestutua zuela. Armatuta ere badago albo bakoitzean lau kanoi dituela, soilik popako erdialdean. Hori dela eta, pentsatzeko da XIX. mendeko edo aurreragoko merkataritza-ontzi armatua dela. Alanbrez 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 espedadun dibidieta, edo baita garaiz kanpoko kanoi bat ere.

Ondarroako Santa Klara ermita.

Ermita de Santa Clara de Ondarroa.

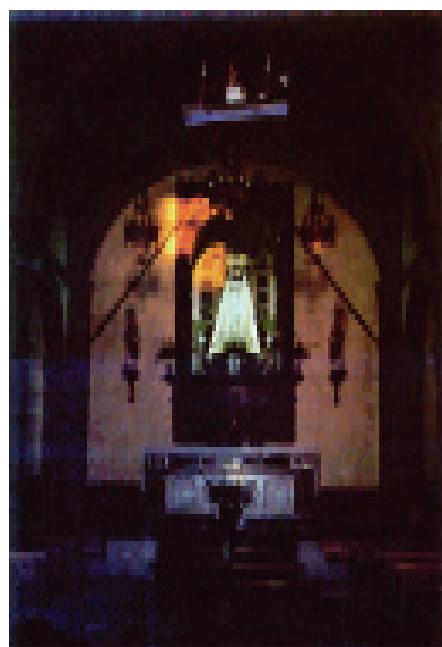


Arrantzarako txalupa motordun baten modeloia:

Ondarroako Antiguako Andra Mariaren elizan dago. 1960ko hamarkadako arrantza-ontzi baten modeloia 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 modeloia.

Gaztelugatxeko San Juan ermitan zintzilikaturik dauden zinoparietako bat da. *Almikeko Ama* arrantza-baporea irudikatzen du, bete-betean lanean ari dela, kazako botaberak irekita eta aparailuak zabalduta. Brankako bela jasota darama eta eskifaia trauskil samarra du. Modelo interesgarria.



Nabarra bouaren modeloia.

Mundakako Santa Katalina ermitan zintzilikatutako zinoparia. Modeloa *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 zabalduta.

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.

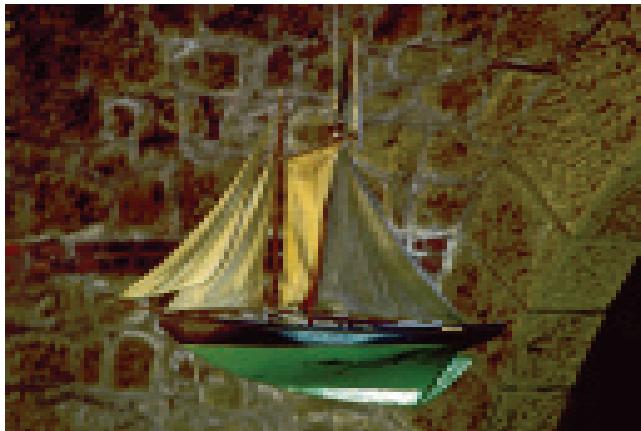


Fragata baten modeloa:

Algortako Aita Trinitarioen elizako gangatik dago zintzilik eta XVIII. mendearen amaierako edo XIX.aren hasierako ontzi armatu baten irudikapena da. Bi aingurak zintzilik daramatz za 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 *Maria*.

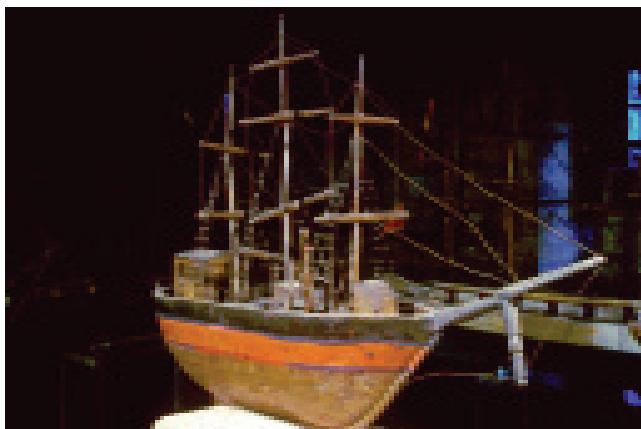


Goleta baten modeloa.

Hau ere Algortako Aita Trinitarioen elizan dago. Amerikarrek XIX. mendearen amaieran eta XX. mendearen hasieran Ternuako arrantza-tokietan bakailaoaren arrantzaren erabili ohi zituzten goletoen 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 Etnografía Museoan dago. Dudarik gabe zinopari bat da jatorriz, Olabeagako eliza batekoa baita, eta ontzia eraikitzeko moduaren ezaugarri batzuek ere halaxe adierazten dute: bizkarrean ez darama batere xehetasunik, zintzilikia egotean ez baitziren ikusiko. Aparailua ondo prestatua dauka eta banderaz dotoretua.

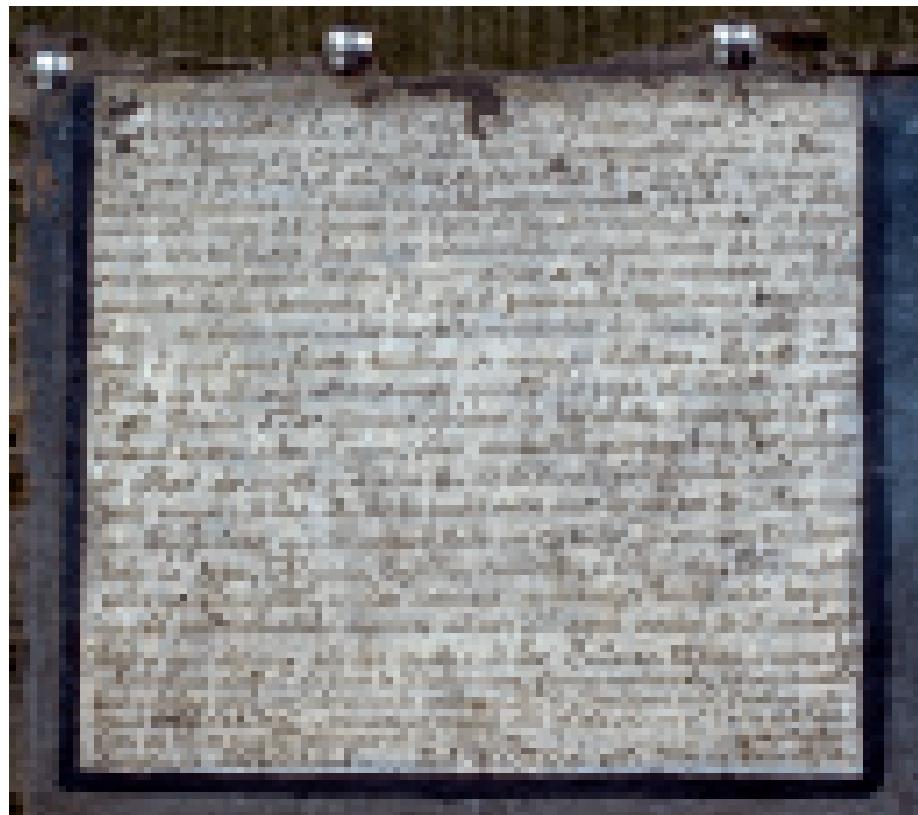
Fragata artillada del siglo XIX.

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.





Debako zinoparia / Exvoto de Deba.



EXVOTOS MARINEROS EN GIPUZKOA

por JOSÉ MANUEL SUSTETA

INTRODUCCIÓN

1.

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, quizás 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 penede 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 guzietan ontzigintzari loturiko iraganaren erreferentziak izatea. Tradizio horren isla dira kostaldeko elizetako eta ermitetako zinopariak; ez dira beharbada lekukotzarik adierazgarrienak, baina bai grafikoentakoak. Itsasertzeko gain, lurraldea hain txikia izanik, itsasotik hurbil dauden barnealdeko eliza batzuetan ere badira halako zinopariak.

Itsas zinoparia eskala txikian egindako ontzi baten erprodukzioa 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 zinoparien bat kendu izana eta aipatutako garai horietan egindako besteren bat jarri izana zaharraren ordez.

Zinopariak dituzten tenplu gehienek Ama Birjinaren izena dute. Kristo Santuaren izena dutenak ere ez dira gutxi eta ondoren datoaz 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, emaileak itsasoan izandako arrisku larriren batetik lepoa salbatu eta tenpluaren santu zaindariaren babeska 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 apaintzeako 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 INVENTARIOA

Orain dela urte asko egindako lana da, bitarteko gutxirekin eta ilusio handiarekin osatua. Igandetan, gehien-gehienetan bakarrik eginiko hainbat irteeratan landutakoa da inventarioa. Bakar-bakarrik, halaxe daude zinopariak ere.

Gaur egun baliabide material gehiago dago, eta lan hauek nabarmen hobetu daitezke; hitz batean, dena hobetu daiteke, egileak lana egiterakoan jarritako sentimendua 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.



Santuaria 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 Bidasa 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 tosiedad. 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.



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 karea 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 soi samarra izan. Aparailu lehorra.

1972ko abenduan, sabaitik erori egin zen, eta Jose Miguel Amunarrizi eman zitzaion zaharberritzeko. 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: kanoiai eta ontzi-muturra.

Margoa: kroskoa beltza eta karea 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.



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.

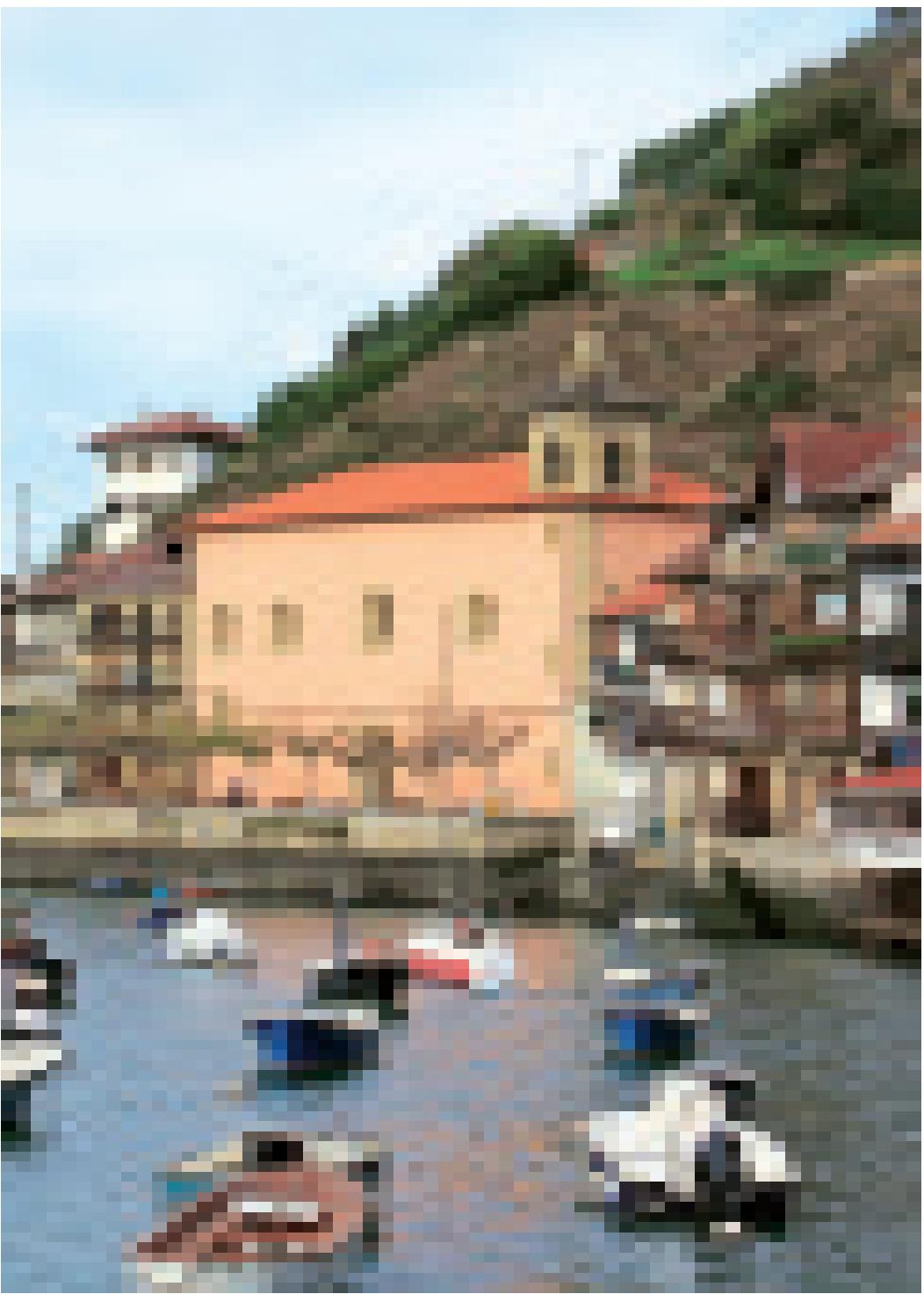
Armamento: Cañones, y espoldón.

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*.



Bonantzako Kristoren Basilika. Pasai Donibane.
Basílica del Santo Cristo de Bonanza. Pasai Donibane.

UN TESTIMONIO GRÁFICO NAVAL

JOSÉ MANUEL SUSTETA

1.

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 marinos representar sus naves al estampar sus firmas, junto a ella o enmarcándolo.



ITSAS GIROKO AGERPEN BAT IKUSGAI

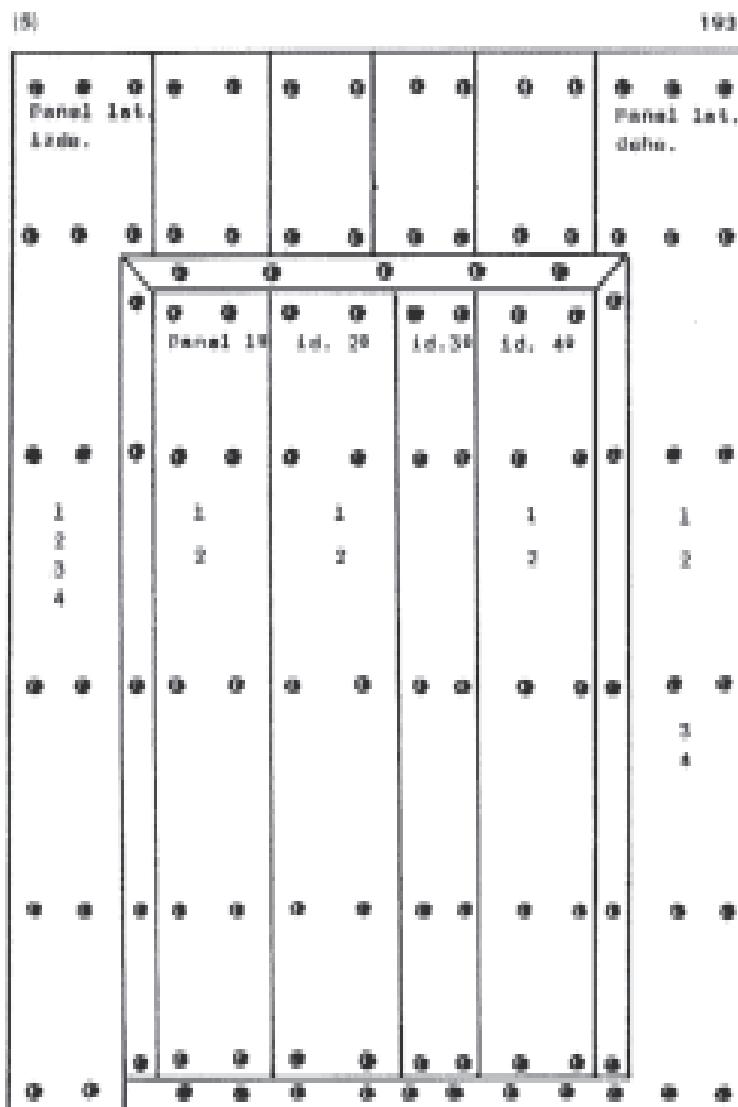
JOSÉ MANUEL SUSTETA

E

Eliza askotan, itsasontzien irudiak ageri dira zintzilik, zin egiteko oroigarri moduan. Irudi horien lekukotasuna oso baliotsua da, zaintzarik 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 Basílica 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 zaison alboko atea,
Bonantzako Kristoren basilikako mendebaldeko fatxadan. Pasai Donibane.

Puerta lateral en la fachada oeste, denominada «Lintxua»
de la Basílica del Santo Cristo de Bonanza, en Pasai Donibane.

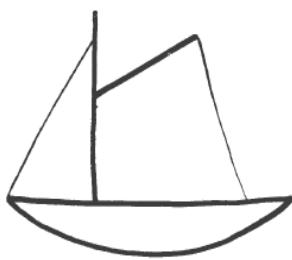
En las puertas de la iglesia de Pasai Donibane existen unos grabados hechos con instrumento punzante y que representan varios barcos de tipos identificables, a pesar de su esquemático, y que sin duda corresponden a embarcaciones que, ancladas en el puerto frente a ésta, sirvieron de modelos a la persona 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 ziselkatu zituenak, inondik ere modelotzat hartu zituen elizaren aurrean portuan ainguraturak zeuden ontziak eta haiexek landu zituen, eta, hala, Pasaiako ontzigintzaren historiako berri bitxi hori utzi zuen etorkizunerako.

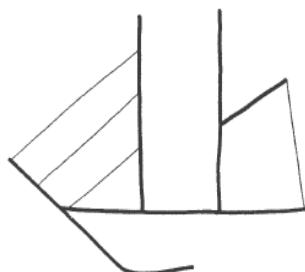
Ikusi Jose Manuel Susteta Lertxundik
Eusko Folkloreren urtekarian egindako ikerketa.
Argazkia atera zenean (1978ko urtarrila),
hainbat aldiz emandako margo-eskuen eraginez zaila zen trazuen arraildurari antzematea.



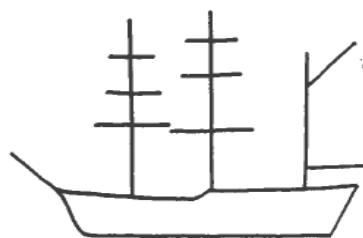
4. taula edo panela. 2. ebakidura. Kuterra.
Tablón o panel 4°. Incisión 2^a. Cúter.



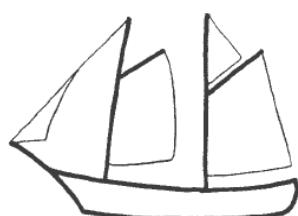
4. taula edo panela. 2. ebakidura. Kuterra.
Tablón o panel 4°. Incisión 2^a. Cúter.



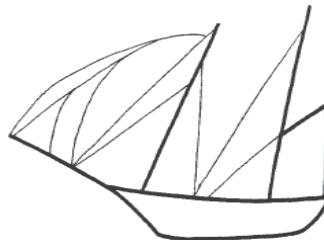
Eskuin-alboko panela. 4. ebakidura. Fragata.
Panel lateral derecho. Incisión 4^a. Fragata.



1. ezker-taula edo panela. 2. ebakidura.
Ibai-gabarria? Kala-txalupa?
Tablón o panel 1° izquierda. Incisión 2^a.
Gabarra fluvial? Lancha calera?



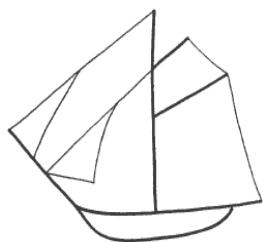
Ezker-alboko panela. 3. ebakidura. Pailebota.
Panel lateral izquierdo. Incisión 3^a. Pailebot



Ezker-alboko panela. 1. ebakidura.
Panel lateral izquierdo. Incisión 1^a.



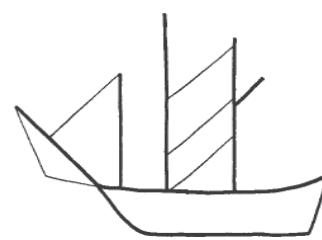
2. taula edo panela. 1. ebakidura.
Tabla o panel 2°. Incisión 1^a.



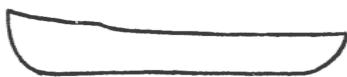
Ezker-alboko taula edo panela. 1. ebakidura.
Tablón o panel lateral izquierdo. Incisión 1^a.



Ezker-alboko panela. 4. ebakidura.
Panel lateral izquierdo. Incisión 4^a.



Ezker-alboko panela. 3. ebakidura. Fragata.
Panel lateral izquierdo. Incisión 3^a. 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 2^a.
Falúa.



Ezker-alboko panela. 2. ebakidura.
Fragata-kroskoa.
Panel lateral izquierdo. Incisión 2^a.
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 Euskalerria. 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 artikulu-zatiez berrantolatu dira:

«ITSASOA. El mar de Euskalerria. 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