

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

HISTORIA
DEL ESPACIO MARÍTIMO VASCO
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKAL ITSAS ESPAZIOKO
HISTORIA
ITSASOKO HISTORIA

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

ARGITALPENAREN ZUZENDARITZA / DIRECCIÓN EDITORIAL
Enrique Ayerbe Etxebarria

EGILEAK / AUTORES
Juan José Bikandi
Jaime Rodríguez Salís
Iñaki Zumalde

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

ITZULPENA / TRADUCCIÓN
Karmele Urdanpilleta Urdanpilleta

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

IRUDIEN TRATAMENDUA / TRATAMIENTO DE IMÁGENES
Pedro Tapias Anabitarte

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

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

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

HISTORIA
DEL ESPACIO MARÍTIMO VASCO
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKAL ITSAS ESPAZIOKO
HISTORIA
ITSASOKO HISTORIA

ÍNDICE - AURKIBIDEA

HISTORIA DEL ESPACIO MARÍTIMO VASCO

EUSKAL ITSAS ESPAZIOAKO HISTORIA

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

NABIGAZIOA ANTZINATEAN ITSASOA KONTAKIZUN HANDIETAN. MITOA ETA HISTORIA

EL MAR DEL MITO Y LA HISTORIA

por Juan José Bikandi

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

ITSASOA MITOETAN ETA HISTORIAN

Juan Jose Bikandi

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

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

ACONTECER HISTÓRICO EN LA COSTA VASCA

LA COSTA VASCA EN LA ANTIGÜEDAD NAVEGACIÓN Y PRESENCIA ROMANA

por Jaime Rodríguez Salís

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

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

por Juan José Bikandi

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

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

GERTAKARI HISTORIKO BAT EUSKAL ITSASERTZEAN

EUSKAL KOSTALDEA ANTZINATEAN, NABIGAZIOA ETA ERROMATARREN PRESENTZIA

Jaime Rodríguez Salís

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

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

Juan Jose Bikandi

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

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

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

por Juan José Bikandi

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

CONTEXTO DE LA EPOPEYA DE LOS BALLENEROS VASCOS EN TERRANOVA

por Iñaki Zumalde

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

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

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

Juan Jose Bikandi

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

EUSKAL BALEONTZIEN EPOPEIA TERNUAN, TESTUINGURUA

Iñaki Zmalde

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

BENJAMÍN DE TUDELA

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

ANTIGUOS PERFILES DE LA COSTA

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

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

BENJAMIN TUTERAKOA

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

KOSTALDEAREN ANTZINAKO PROFILAK

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

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

NOTA EDITORIAL

E

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

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

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

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

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

ARGITALDARIAREN OHARRA

I

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

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

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

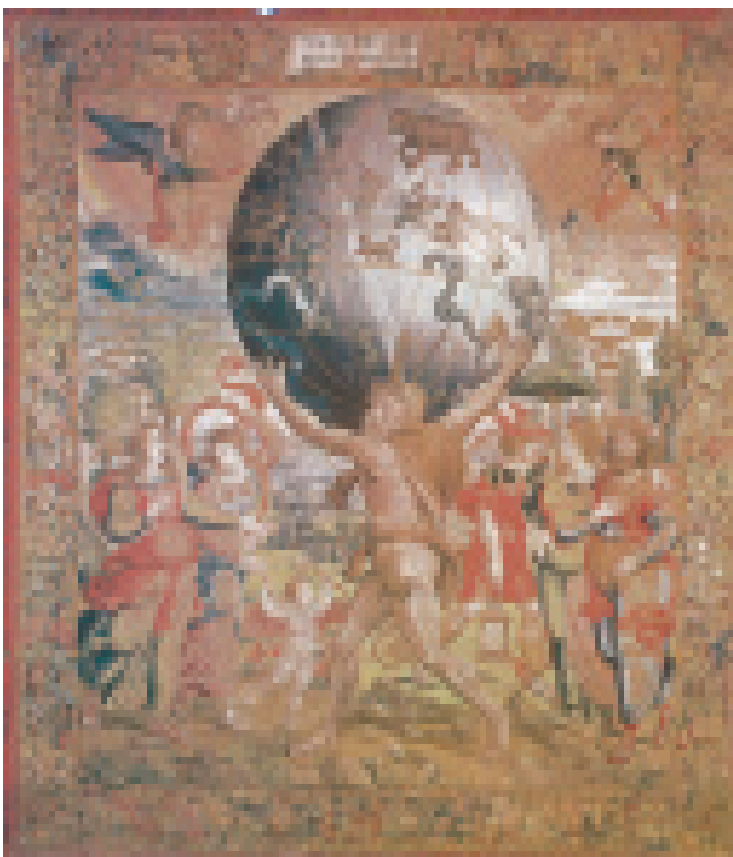
Bestalde, itsasoko eremu horren hausnarketari kultur ikuspegi hertsiago bat erantsi diogu, izan ere, jarduera horien dimentsio estetikoak, adiera eta sinbolismoa hartu dira kontuan.

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



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

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



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

En este extremo occidental se encontraba también
Atlante sosteniendo sobre sus hombros
la bóveda celeste. Hércules sustituyó a Atlante
ocasionalmente en esta tarea, escena que aparece
representada en este tapiz.

(Zurbarán. Museo del Prado). (Tapiz. El Escorial. Madrid).

EL MAR DEL MITO Y LA HISTORIA

por JUAN JOSÉ. BIKANDI

DEL MEDITERRÁNEO AL ATLÁNTICO

La apertura del Mare Nostrum al mar Océano

E

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

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

Referencias míticas griegas sobre el mar Océano

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

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

Y es que, en efecto,

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

Primeras referencias literarias

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

ITSASOA MITOETAN ETA HISTORIAN

JUAN JOSE BIKANDI

MEDITERRANEOTIK ATLANTIKORA

Mare Nostrum itsasoa Ozeano itsasorantz

G

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

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

Greziarren erreferentzia mitikoak Ozeanoari buruz

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

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

Izan ere, egiaz,

Lehen literatur erreferentziak

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

La ruta del estaño y del ámbar

El periplo de Himilcón y anteriores navegaciones

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

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

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

- el massaliota,
- el tartesio
- el oestrymnio.

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

El poeta Avieno cita nuestras costas

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

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

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

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

Eztainu-bidea eta anbar-bidea

Himilkonen bidaia

eta lehenagoko nabigatzaileen oihartzunak

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

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

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

- massaliatarra
- tartesostarra eta
- oestrymniotarra.

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

Avienok gure kostaldea aipatzen du

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

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

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

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

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



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

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

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

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



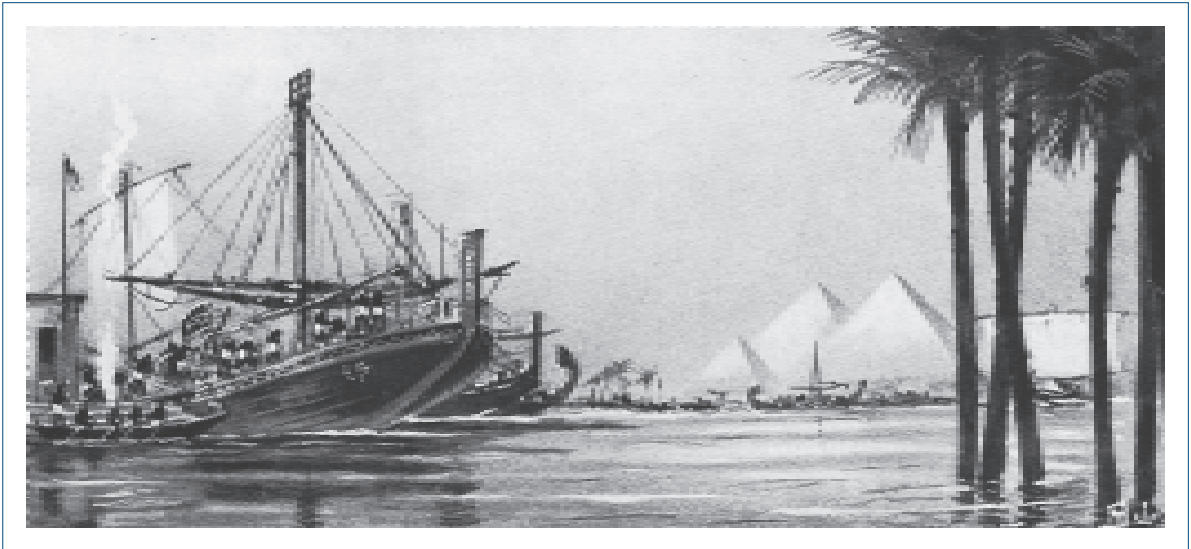
Mosaiko erromatarra Toledoko impluvium-a. Mediterraneoako irudiak dira, duarik gabe; itsaso ezaguna eta etxekoa da, eta merkataritza aktibo baterako portu urbanizatuak ditu; itsaso elikatzaile ez ezik, laketerakoa ere bada, agian.

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



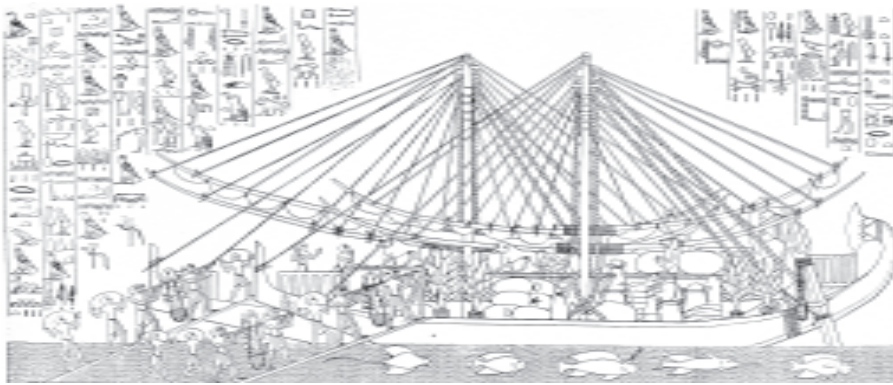
Mitologia izan zen izadia ulertzeko eta bere fenomenoak ezagutzeko modu bat, eta mitoak sortzea itsasoa gizatiartzeko lehen urratsa. Grabatuak Mediterraneoako irudimen mitologikoa islatzen du. Liskarrak eta adiskidetasunak, mota askotako ekintzak suertatzen dira eremu horretan, jainkozko izaki, heroia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

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

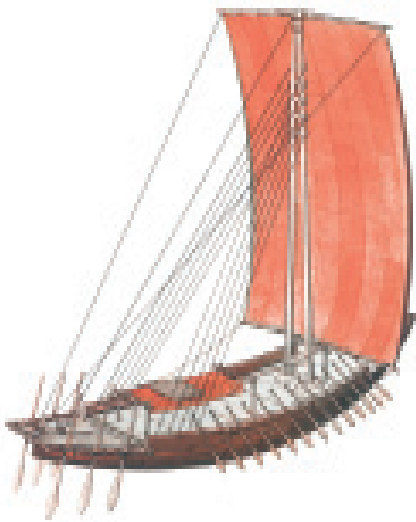


Ontzi egipcioar baten irudia, Tuthankamon-en hilobian aurkitua.
Modelo de barco egipcio encontrado en la tumba de Tuthankamon.





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



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



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

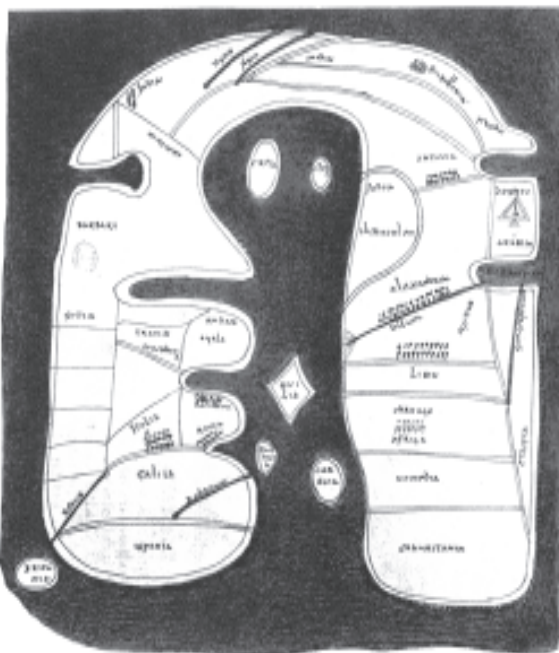


Sahure faraoiaren alturako itsasontziak.
Las naves de altura del faraón Sahure.



Nilo ibaiko merkantzia-ontziak / Barcos mercantes del Nilo.

EZAGUTZEN ZEN MUNDUAREN HASIERAKO MAPAK. MEDITERRANEOAREN ESPAZIOA



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

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



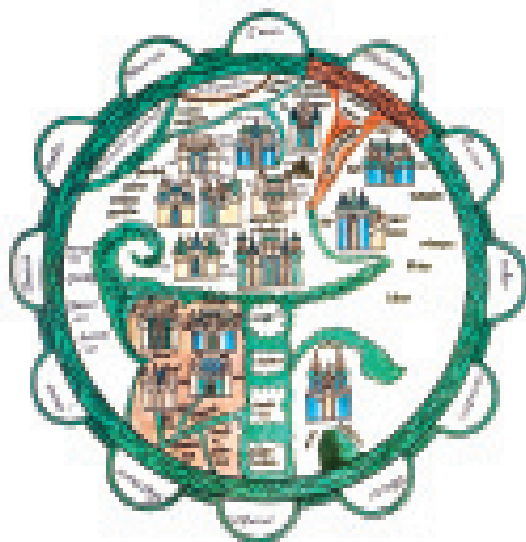
XIV. mendeko planisferioa, Ranulfo Hugeden-ena (Polichronicon-en eskuizkributik ateratakoa).

Planisferio del siglo XIV
(sacado del manuscrito del Polichronicon, de Ranulfo Hugeden).



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

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



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

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



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

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



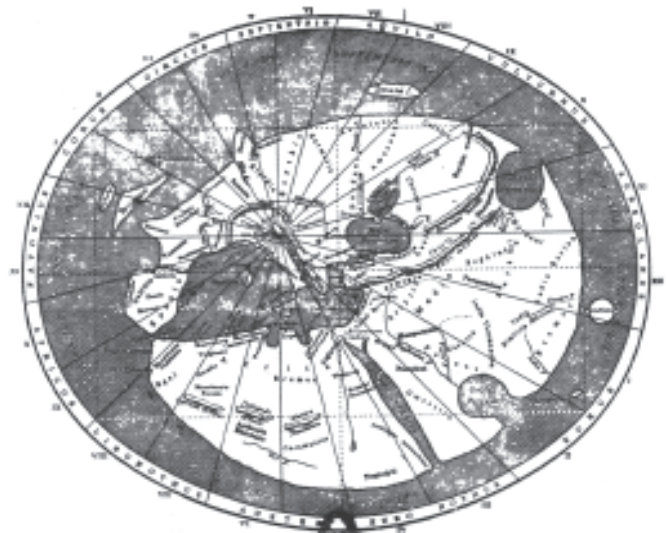
Mapamundia, Andrés Bianco veneziarrak 1436an egina.

Mapamundi trazado en 1436 por el veneciano Andrés Bianco.



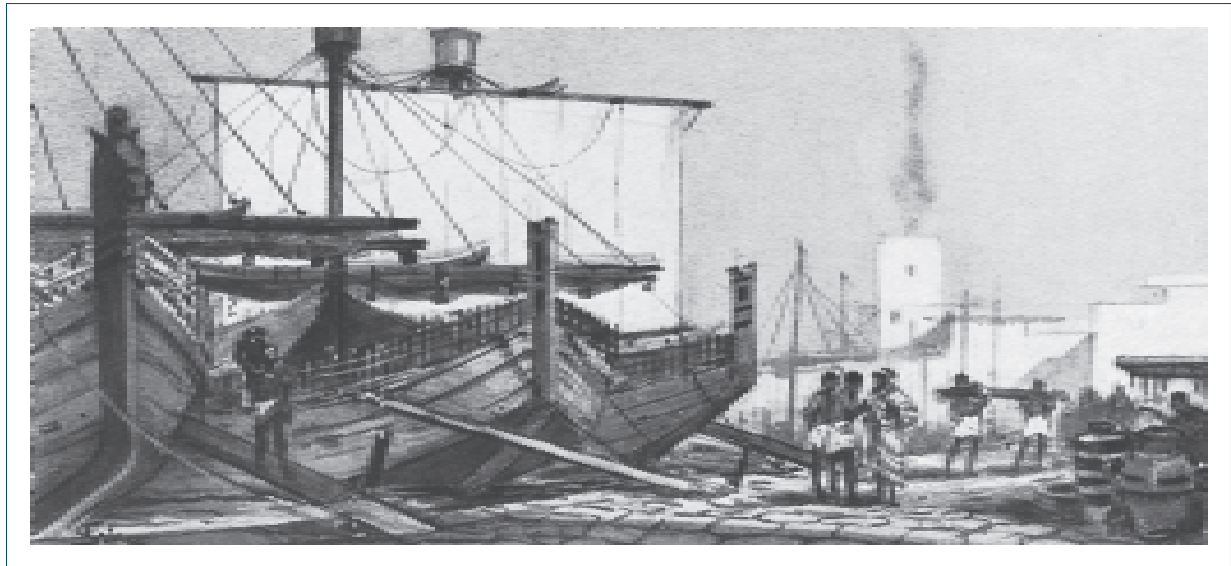
Mundua, Ponponio Melaren kosmografiaren arabera (XV. m.).

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



Munduaren egitura zirkularra, Ravenako eskolako geografoez zagan batena.

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



LOS FENICIOS: MILENIO III - SIGLO VI A. C.

Actividad comercial

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

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

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

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

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

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

Merkataritza-jarduera

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

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

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

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

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

Los navíos fenicios

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

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

La embarcación

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

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

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

La expansión fenicia en el Mediterráneo

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

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

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

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

El viaje de Neco II

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

Feniziarren itsasontziak

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

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

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

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

Feniziarren hedapena Mediterraneoan

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

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

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

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

Nekao II.aren bidaia

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

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

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

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

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

La concepción fenicia de la Tierra

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

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

La decadencia

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

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

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

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

Nolakoa zen Lurra feniziarrentzat?

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

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

Gainbehera

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

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



FENIZIARRAK / FENICIOS



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

Merkantzia-ontzi feniziarra / Navío mercante fenicio.

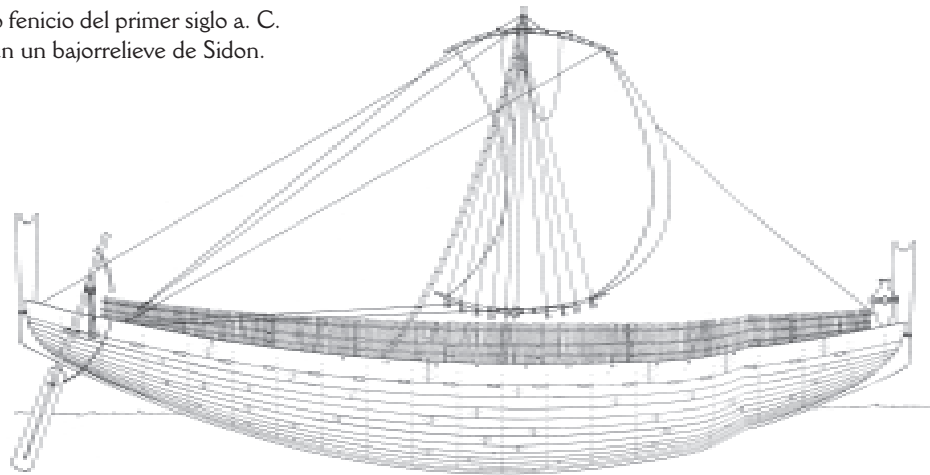
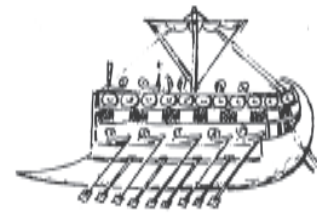
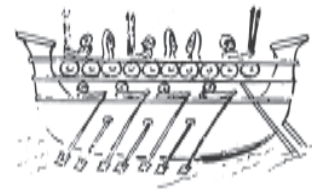


ONTZI FENIZIARRAK ETA ASIRIARRAK

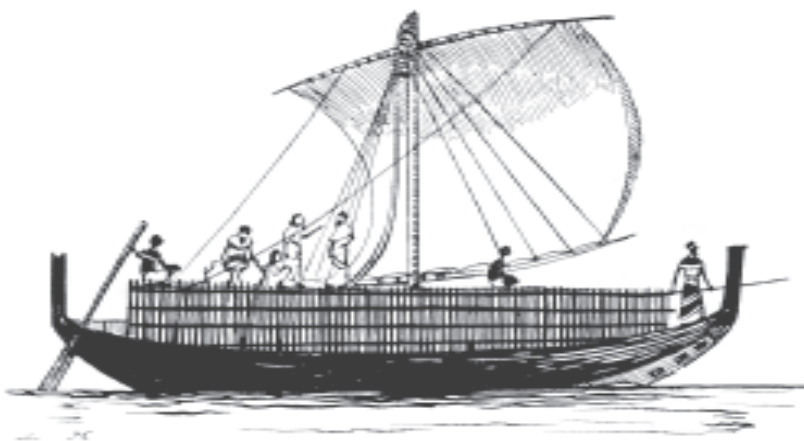


K. a. lehen mendeko ontzi feniziarrak, Sidonek egindako behe-erliebearen arabera.

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



Merkantzia-ontzi feniziarra / Nave mercante fenicia.

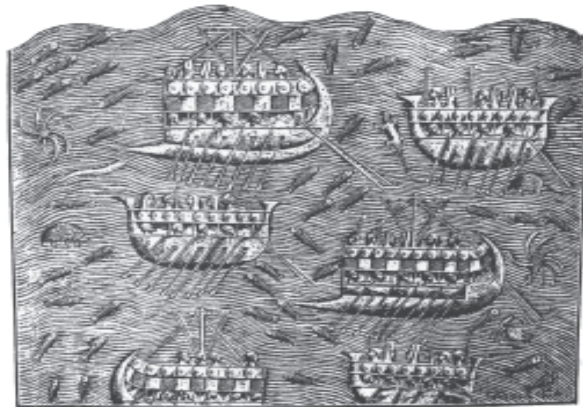


Ontzi feniziarra, XIII. dinastiakoa (K. a. 1500 aldera), Tebasko sarkofago baten marrazkiaren arabera; ez da ontzi egipcioar baten aldean ezberdina, itsasoari aurre egiteko emandako sendotasun eta goratasunean ez bada.

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



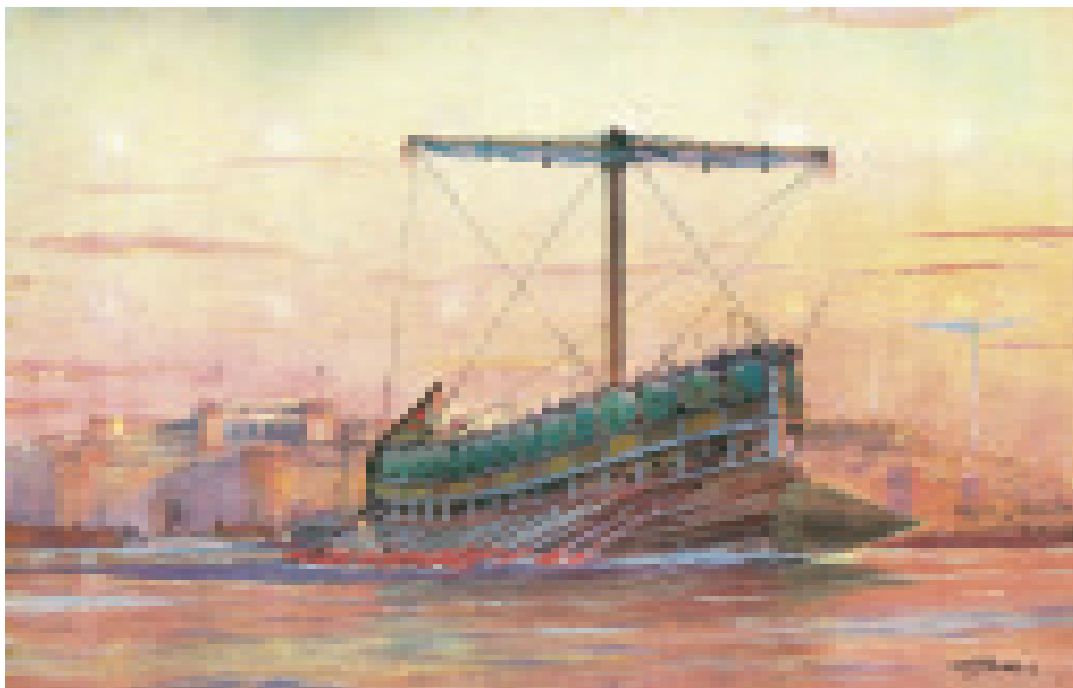
Garraio-ontzi asiriarrak eta borrokarako galerak,
Senakerib-en ontzidia.
Navíos asirios de transporte y galeras de combate,
la flota de Sennachérib.



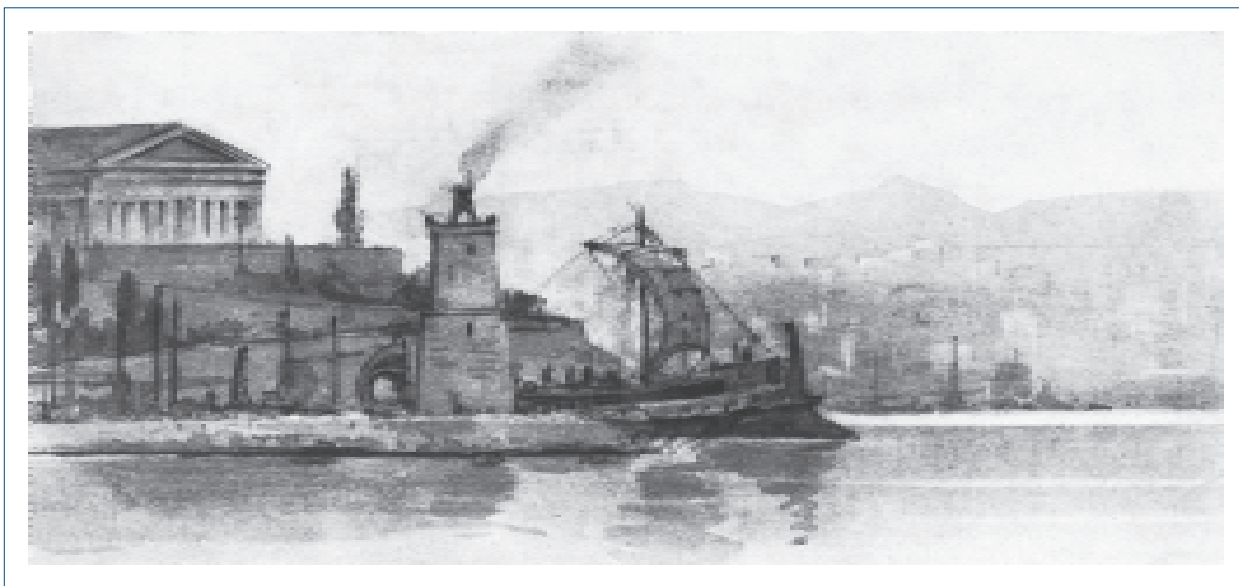
Ontzidi feniziarra Senakerib errege asiriarrarena.
Flota fenicia del rey asirio Senaquerib.



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



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



LOS GRIEGOS: SIGLO XIV - SIGLO II A. C.

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

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

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

La expansión mediterránea

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

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

GREZIARRAK K. A. XIV.-II. MENDEETAN

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

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

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

Mediterraneoko hedapena

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

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

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

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

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

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

GREKOAK / GRIEGOS



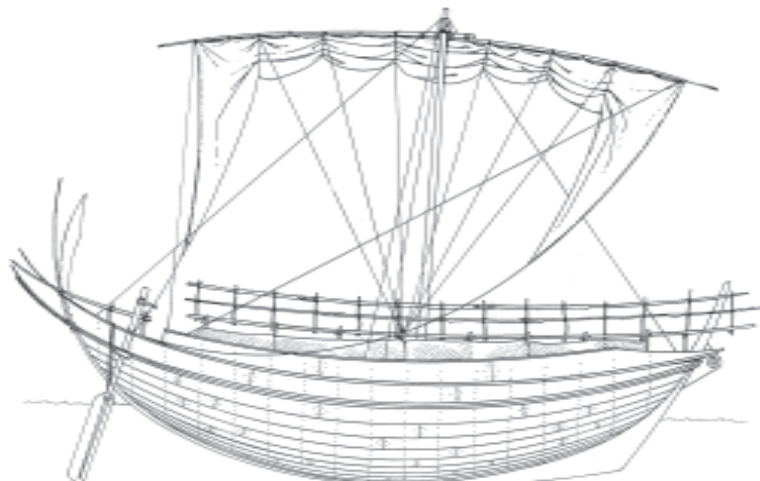
Itsasontzi greko eta etruskoak, heroien garaietakoak.

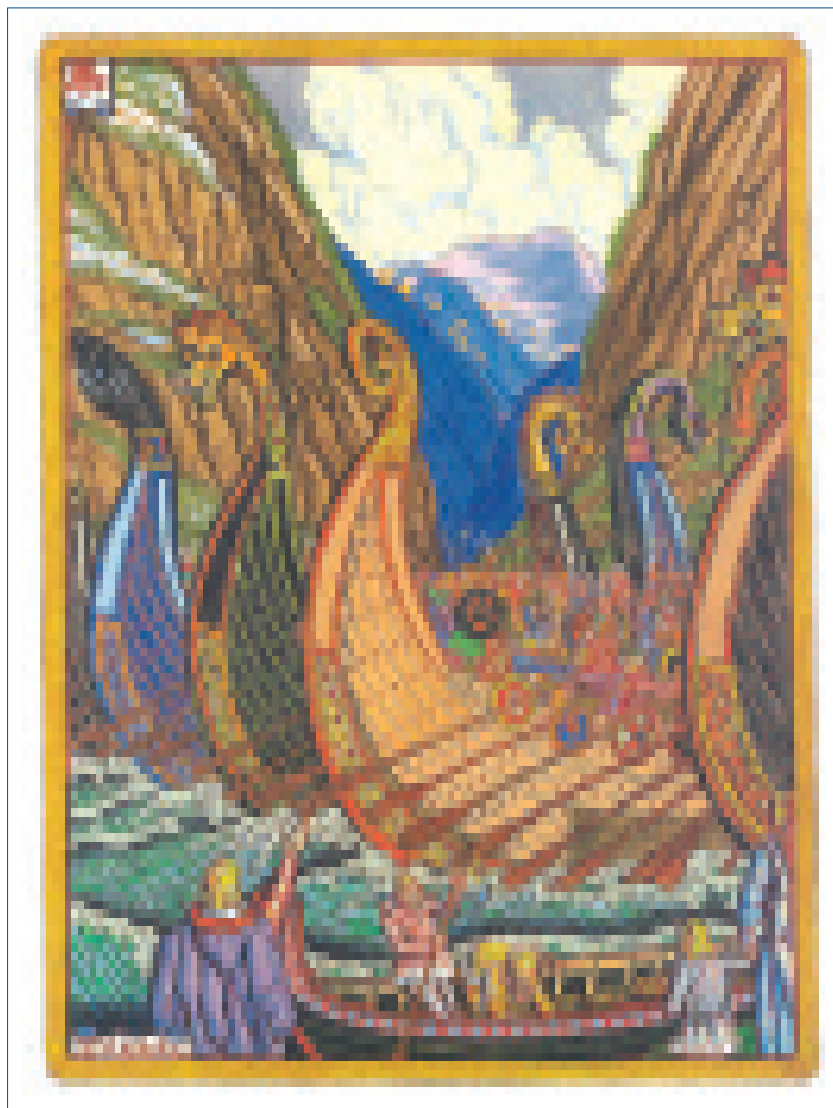
Ulisesen ontzia, Britainiar Museoko edalontzi baten arabera (ezk.) Merkataritza-ontzi etruskoa (esk.)

Embarcaciones griegas y etruscas de los tiempos heroicos.

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

Merkantzia-ontzi grekoa / Buque mercante griego.





GEOGRAFÍA E HISTORIA EN EL ESPACIO MARÍTIMO VASCO

ALTA EDAD MEDIA (SIGLOS V-XII)

POR JUAN JOSÉ BIKANDI



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

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

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

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

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

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

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

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

GEOGRAFIA ETA HISTORIA EUSKAL HERRIKO ITSAS EREMUAN

GOIZ ERDI AROA (V-XII. MENDEAK)

JUAN JOSE BIKANDI



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

Kostaldean ez ezik, izan al du eraginik barrualdean?

Nola baldintzatu ditu gizakiaren ekintzak, espazioaren banaketa eta populatzea?

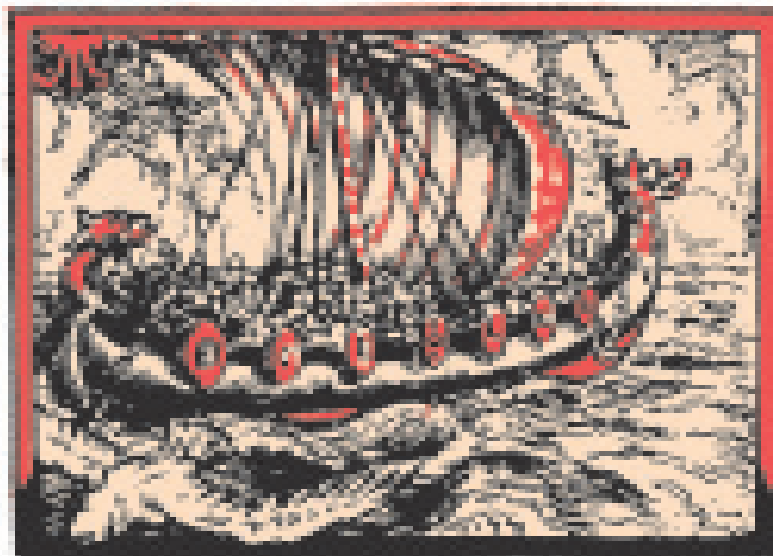
Itsasoari begira edo bizkar emanda bizi izan da euskalduna?

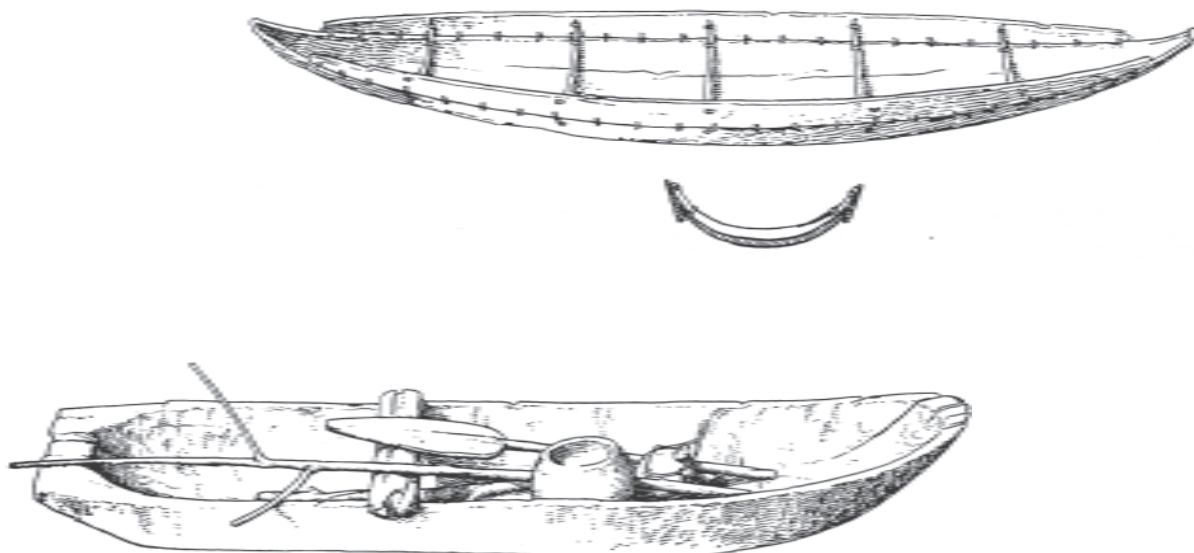
Galdera horien ildotik joango gara aro luzeetan zehar bidea eginez, hasi erromatarren garaitik (K. a. I. mendea) eta Goiz Erdi Aroa (XII. mendea) bitartean. Gure herrian eragina izan duen gertakizun-kate bat aztertuko dugu:

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

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

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





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





En este mapa podemos observar la articulación espacial guipuzcoana-navarra y de Navarra hacia el norte, con Francia. Solo están representados los caminos que de las grandes poblaciones salen hacia el norte o los que unen estas poblaciones entre ellas.

Mapa honetan ikus daiteke Gipuzkoa eta Nafarroaren antolamendu espaziala nahiz Nafarroa iparralderantz Frantziarekin lotzen duenarena. Hemen bide nagusiak baino ez dira ikusten: herri handietatik iparrerantz irteten diren bideak eta herri horiek elkarren artean lotzen dituztenak.

GEOGRAFÍA E HISTORIA EN EL ESPACIO MARÍTIMO VASCO

LA BAJA EDAD MEDIA (S. XII-XV)

por JUAN JOSÉ BIKANDI

INTRODUCCIÓN

L

La fundación de las villas costeras de Bayona y de San Sebastián

La fundación de la villa de San Sebastián, supone para el litoral cantábrico un hito que diferencia dos etapas muy diferentes: el final de una situación de inseguridad y replegamiento poblacional en el interior de las rías y el comienzo de una apertura hacia el mar y la infinidad de territorios a través del cual nos relacionamos.

Esta nueva etapa, que se abre con la fundación de la villa donostiarra hacia el año 1180, va a continuar con unas características parecidas hasta finales del siglo XV, en el que un acontecimiento tan importante como el descubrimiento y posterior conquista y colonización de América va a marcar el final de esta etapa y el comienzo de otra bien diferente.

Pero antes de entrar a analizar las características de este período, se impone, siquiera someramente, un repaso de los antecedentes que dieron lugar a la situación del País con la que nos encontramos a finales del siglo XII.

Antecedentes del retorno a la costa

Distribución de las tribus vascas perpendicularmente a la costa

Recordando las primeras noticias históricas que tenemos de nuestro País, la llegada de los romanos supuso un cambio de mentalidad en todos los sentidos con respecto al que tenían nuestros antepasados. La distribución de las tribus vascas a ambos lados de la divisoria de aguas, de manera perpendicular al mar y con los límites comunes en los ríos, vimos como evidenciaba la naturaleza pastoril de las mismas; la escasa relación con el mar se realizaba a través de los monóxilos, más fluviales que marinos, de herencia cultural neolítica.

GEOGRAFIA ETA HISTORIA EUSKAL HERRIKO ITSAS EREMUAN

BERANT ERDI AROA (XII-XV. M)

JUAN JOSE BIKANDI

SARRERA

K

Kostaldeko bi hiribilduren fundazioa: Baiona eta Donostia

Kantauri kostaldearentzat bi aro oso desberdin markatzen dituen gertakaria izan zen Donostia hiribilduaren fundazioa: batetik, ziurtasunik ezaren eta populazioak itsasadarretan gora atzera egin zueneko aldiaren bukaera eta, bestetik, itsaso aldera irekitzea eta haren bitartez ezin konta ahala lurraldeekin harremanetan hastea.

Aro berri horrek, 1180 aldera Donostia hiribildua sortzearekin hasi zenak, ezaugarri berdintsuekin jarraitu zuen XV. mendera bitartean, eta orduan gertakari oso garrantzitsu batek, Amerikaren aurkikuntza eta ondorengo kolonizazioak, aro horren bukaera eta beste oso aro desberdin baten hasiera ekarri zuen.

Baina, aro berriaren bereizgarriak aztertzen hasi aurretik, derrigorrezkoa zaigu, laburki bederen, XII. mendearen bukaeran Euskal Herrian aurkituko dugun egoera eragin zuten aurrekarietara gainbegiratu bat ematea.

Kostaldera itzultzea: aurrekariak

Euskal leinuak

kostaldearekiko perpendikularki antolatuak

Euskal Herriaz ditugun aipamen historikoak gogora ekarriz, erromatarren etorrerak gure arbasoek lehendik zuten pentsamoldea aldatzera bultzatu zuen, zentzu guztietan. Lehendik ikusi dugu banalerroaren bi isurialdeetan, itsasoarekiko perpendikularrean eta ibaiak bata bestearekiko muga zitutela antolaturik egoteak gure leinuen artzain-izaera agerian jartzen zutela; itsasoarekin zuten harreman apurra, neolitikoko kultur ondare ziren monoxiloen bidez lantzen zuten, alegia itsasorako baino ibaiearako egokiagoak ziren ontziez.



Islandiako XVII. mendeko irudiak garai hartako balearen inguruko jarduera zehatza irudikatzen du.

Grabado del siglo XVII que representa la actividad específicamente ballenera en Islandia en aquella época.



Orion harrapatutako azken balea (1901).

La última ballena pescada en Orio (1901).

CONTEXTO DE LA EPOPEYA DE LOS BALLENEROS VASCOS EN TERRANOVA

por IÑAKI ZUMALDE

INTRODUCCIÓN

Un pueblo marinero

E

En la historia de las colonizaciones y navegaciones universales, las proezas de los marineros vascos cuentan poco. Éramos un pueblo pequeño englobado entre dos reinos que en pasados siglos pesaron mucho en el concierto de Occidente. Si algún vasco participaba en determinada hazaña que cuenta la historia, lo hacía como español o francés. En ocasiones, si el cronista de turno era puntilloso y amigo de precisiones, señalaba que era un vasco, sin darle mayor importancia.

Los vascos fueron, entre otras cosas, marineros, y por ende, constructores de naos de bien ganado prestigio. Es digno de señalar cómo la mayoría de los viajeros que a lo largo del siglo XVI pasaron por nuestra tierra, y dejaron constancia escrita de sus observaciones, elogiaron los navíos que se construían en los astilleros que se levantaban en sus costas. Navíos de gran porte que los monarcas hispanos, e incluso los franceses, valoraron sobremanera y a los que recurrían cuando organizaban armadas para alguna contienda bélica.

A la caza de la ballena

Excelentes constructores de navíos, tripulados por expertos e intrépidos marineros, nuestros antepasados se distinguieron de un modo especial en una empresa en la que llegaron a ser maestros indiscutibles: la pesca o caza de la ballena.

Es lugar común entre los eruditos historiadores que se dedicaron a temas del mar, el considerar a los vascos como pioneros en esta especialidad. Sin embargo, algunos historiadores franceses sostienen que los primeros en dedicarse a ella fueron los normandos, si bien reconocen que sus discípulos los vascos, se convirtieron pronto en maestros indiscutibles.

Llegados a este punto, no podemos menos de traer a estas páginas un texto del historiador romántico Jules Michelet, que en su lirismo desbordante encierra un precioso y preciso retrato del arrantzale vasco. Aparece en su obra *La Mer* publicada en 1861:

EUSKAL BALEONTZIEN EPOPEIA TERNUAN, TESTUINGURUA

IÑAKI ZUMALDE

SARRERA

Marinel-herri bat

E

Euskal marinelen balentriak ezer gutxi dira kolonizazio eta nabigazio unibertsalen historian. Bi erresumen arteko herri txiki bat ginen, iragan mendeetan Mendebaldeko hartzarmenean eragin handia izan zuen herri txiki bat alegia. Historiak kontatzen dituen ekintza gogoangarri haietako batean, euskaldun batek parte hatzen bazuen, parte-hartzailea ez zen espainol edo frantses bat baizik. Zenbait alditan, baldin ohiko kronikaria zehatza edo arduratsua bazen, azpimarratuko zuen euskalduna zela, baina inportantzia handirik eman gabe.

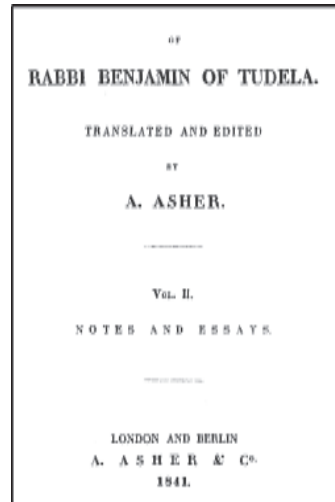
Besteak beste, marinela eta ondo merezitako sona irabazia zuten ontzigileak izan ziren euskaldunak. Aipagarriak dira XVI. mendean zehar gure herritik igaro ziren bidaiari gehienek nolako goraiamenak egiten zituzten gure ontzietan eraikitzen ziren ontziez, idatzizko oharrik uzten bazuten. Hispaniako errege-erreginek nahiz frantsesek izugarri estimatzen zituzten itsasontzi tantai haiek eta, gerra-gatazkaren bat zenean, haien bila jotzen zuten armadan hartan parte hartzeko.

Balearen harrapaketara

Ontzigile bikainen ontziekin, marinel iaio eta ausartek tripulatzen zituztenekin, oso modu berezian gailendu ziren gure arbasoak, dudarik gabeko maisutasuna agertu zuten zeregin batean: balearen ehizan edo harrapaketan.

Itsasoko gaiak aztertzeari emanak diren historialari jakituen topikoa da espezialitate horretan euskaldunak aitzindari izan zirela esatea. Hala ere, zenbait historialari frantsesen ustez, normandiarrak izan ziren langintza horretan ibili ziren lehenak, nahiz eta aitortzen duten euskaldunak berehala egin zirela aparteko maisu haien ikasle.

Honaino iritsita, ezingo dugu orrialde hauetara ekarri gabe utzi Jules Michelet historialari erromantikoaren testu bat, gainezka darion lirikotasun eder eta zehatzean euskal arrantzalearen argazkia ezkatzen duen testua. 1861n argitaratutako *La Mer* izeneko obran agertzen da:



BENJAMÍN DE TUDELA

TOMADO DE «LIBRO DE VIAJES DE BENJAMÍN DE TUDELA»
Riopiedras Ediciones. Barcelona

Versión castellana, introducción y notas por
JOSÉ RAMÓN MAGDALENA NOM DE DEU

EL VIAJERO Y SU RELATO

Datos biográficos y personalidad

F

Fruto de sus vivas experiencias, las más de las veces directas, exquisitamente plasmadas en sus notas de viaje, Benjamín de Tudela nos ha legado un interesante reportaje, un jugoso documental, de no sólo cuanto vio sino también de lo que le contaron. Su *Libro de Viajes* (en hebreo: *Séfer-Masa'ot*) es la única fuente documental que nos proporciona alguna luz acerca de su vida y personalidad. Desconocemos cuál fue la fecha exacta de su nacimiento (acaso hacia 1130), pero en el prólogo anónimo de su *Séfer-Maasaot* consta de manera bien patente que era hijo de rabí Jonás, natural de la ciudad de Tudela del país de Navarra.

Cabe ya descartar, pues, la equivocada suposición de que era toledano, aduciendo la posible metátesis de las dos últimas consonantes de la palabra Tudela; ni siquiera castellano, al decir de la expresión: *a su regreso a tierras de Castilla* (también del prólogo). Esto último nos permitiría pensar, todo lo más, que pasó por aquel reino en su viaje de retorno hacia su ciudad natal (y de partida) Tudela.

Siempre siguiendo el testimonio del desconocido prologuista de su *Libro de Viajes*, Benjamín de Tudela era *hombre inteligente e ilustrado, versado en la Torá y en la Halajá* (es decir, en cuestiones bíblicas y talmúdicas), ostentando, además, el título de rabí. Su sólida formación en tales materias se refleja cumplidamente en el *Libro de Viajes*, cuajado de referencias a los textos sagrados.

Políglota consumado, además de los romances hablados por las gentes de su región dominaba a la perfección el hebreo y el arameo, lenguas que poseía todo judío cultivado; entendía el árabe y acaso el griego y el latín, tal como indica algún que otro pasaje aljamiado intercalado en el texto hebreo de *Séfer-Masa'ot*.

Sus conocimientos en historia clásica y medieval también los podemos rastrear a lo largo de la narración, citando a varios emperadores romanos (Tiberio, Nerón, Vespasiano, Tito), a Alejandro el Magno, Seleuco, Aristóteles el filósofo, a Pipino el Breve, padre de Carlomagno...

BENJAMIN TUTERAKOA

«LIBRO DE VIAJES DE BENJAMÍN DE TUDELA» LANETIK HARTUA
Riopiedras Argitalpenak. Bartzelona

Gaztelaniako bertsioa, hitzaurrea eta oharrak:
JOSÉ RAMÓN MAGDALENA NOM DE DEU

BIDAZTIA ETA BERE KONTAKIZUNA

Datu biografikoak eta nortasuna

B

Benjamin Tuterakoak bere esperientzia bi-ziak biltzen dituen erreportaje interesgarri bat utzi digu, zuzeneko esperientziak dira gehienetan, ikusi zuena ez ezik, esan ziotena ere bere bidaia-oharretan dotore irudikatu zuen dokumental mamitsua. Hark idatzi zuen *Bidaia-liburua* (hebreeraz: *Séfer-Masa'ot*) da haren bizitzari eta nortasunari buruzko zenbait argi printza ematen dizkigun iturri dokumentatu bakarra. Ez dakigu noiz jaio zen zehazki (1130 aldera, agian), baina oso nabarian agertzen da *Séfer-Masa'ot* liburua hizaurre anonimoan, jatorriz nafarra eta Tuteran hiriko rabbi Jonasen semea zela.

Dagoeneko baztertu beharrekoa da toledoarra zela diotenen uste okerra, Tuteran hitzaren azken bi kontsonanteen metatesia izan daitekeela argudiatzen dutenena; eta are gehiago gaztelaua zela ziotenena, kontuan hartzen bada honako esamoldea: *Gaztelako lurretara itzuli zenean* (hizaurrekoa hau ere). Azken horrek agian erresuma hartatik igaro zela pentsatzeko bidea eman diezaguke, baina gehienez ere, Tuteran bere jaioterrirantz itzulerako bidaian (eta abiatzerakoan) zihoala.

Bere *Bidaia-liburuaren* hizaurregile ezezagunaren testigantzarri jarraituz, Benjamin Tuterakoa *gizon azkarra eta ilustratua zen, Torá eta Halajá liburuetan aditua* (gai biblikoetan eta tamudikoetan, alegia), eta horrez gain, bazuen rabbi edo maisu titulua ere. Gai horietan zuen prestakuntza, testu sagaratuei buruzko aipuez josia, *Bidaia-liburuan* soberan islatzen da.

Eleaniztun bikaina zen, haren eskualdeko jendeak hitz egiten zuen erromantzeez gain, judu jantziak bereganatuak zituen hizkuntzak, hebreera eta arameera, guztiz menderatzen zituen; arabiera ulertzen zuen eta greziera eta latina ere bai agian, hebreerazko *Séfer-Masa'ot* testuan sartutako aljamitutako pasarte batek edo bestek adierazten duen bezala.

Historia klasikoaz eta Erdi Arokoaz zituen ezaupideen arrastoak kontakizunean zehar ere azaltzen zaizkigu, zenbait erromatar enperadoreren aipuetan —Tiberio, Nerón, Vespasiano, Tito— eta Alexandro Handia, Seleuko, Aristoteles filosofoa, Pepin Laburra (Karlomagnoaren aita)...

Era igualmente muy experto y entendía en diversas artesanías, oficios y negocios: sus agudas observaciones acerca de las gemas, el coral y las perlas, los tejidos y la tintorería, los vidrios, especias y perfumes, han hecho sospechar que la motivación primera de su largo viaje acaso fuese una misión comercial, al menos lo suficientemente lucrativa y beneficiosa como para poder financiar con éxito tan dilatado como costoso periplo.

La fecha de llegada también nos consta en el prólogo: fue en el año 4933 del calendario hebreo —que corresponde al 1172-1173, según el cómputo gregoriano cristiano—, *a su regreso a tierras de Castilla*, como queda dicho más arriba. Quizá la muerte le sorprendiera poco después, todo lo más tardar en 1175.

Traducciones

Cupo al insigne humanista y hebraísta español Benito Arias Montano el gran honor de iniciar y culminar la primera versión del *Séfer-Masá'ot* a la lengua latina.

La segunda versión latina es la de Constantino L'Empereur de Oppyck, doctor en Teología y profesor de Lengua Hebrea en la Universidad de Leiden.

Faltaba una traducción castellana y es en el año 1918 cuando de los talleres de Sanz Calleja, editores e impresores de Madrid, salieron los *Viajes de Benjamín de Tudela. 1160-1173. Por primera vez traducidos al castellano con introducción, aparato crítico y anotaciones por Ignacio González Llubera*.

Parco y preciso en la descripción, vivaz y lineal en la narración, directo y casi coloquial, sin excesivas pretensiones estéticas, el tono del discurso es lo suficientemente ágil y ameno como para que el lector se sienta al punto interesado —cuando no sorprendido y hasta fascinado— por el rico caudal de variopinta información que contiene este enciclopédico reportaje.

Bajo la apariencia formal de un *itinerario*, Benjamín de Tudela pasa revista a tres aspectos fundamentales, omnipresentes a lo largo de todo el *Séfer-Masá'ot*: I) los judíos y su situación (tanto socio-económica como política y religiosa, II) las grandes líneas de la política en y entre las naciones del mundo cristiano occidental y las del ámbito islámico oriental, y III) los centros mercantiles y artesanales de ambos mundos, así como las rutas comerciales que los unen o pudiesen unir.

De esta manera nos indica las distancias entre las sucesivas ciudades o puntos geográficos que visita, si por vía terrestre utilizando ya la *legua*, ya la *jornada*; si por vía marítima o fluvial, el *día de navegación*. Pondera las ventajas de los puertos, la inseguridad de los mares infestados de piratas o los caminos peligrosos por los bandidos y las inclemencias del medio.

Este *itinerario* es, salvo contadas excepciones, una sucesión de comunidades hebreas.

El itinerario

Partiendo Benjamín de su Tudela natal, pasa por Zaragoza y tomando la ruta del río Ebro descendiendo hasta Tortosa, llega al Mediterráneo por Tarragona, sigue después hasta

Oso ikasia zen eta ulertzen zuen artisautzaz, langintzez eta negozioez. Eta harribitxiez, koralaz, perlez, oihalez eta tindatze-lanez, beirez, espezieez eta perfumeez egin zituen oharrek susmarazi izan dute agian merkataritza-misio bat izan zela haren bidaia luzearen arrazoi nagusia, hain ibilbide zabal zein garestia finantzatu ahal izateko lain irabazi eta onura eman ziona.

Iritsiera-data ere agertzen zaigu hitzaurrean: hebrearren egutegiko 4933 urtean izan zen —zenbaketa kristau-gregoriarren arabera, 1172-1173 urteei dagokien urtean—, lehen ere esan dugun bezala, *Gaztelako lurretara itzuli zenean*. Beharbada heriotzak ustekabeen harrapatu zuen; 1175ean beranduenik ere.

Itzulpenak

Espainiar Benito Arias Montano humanista eta hebrearren aditu sonatuari egokitu zitzaion ohorea, *Séfer-Masá'ot*-en lehen bertsioa latinez hastekoa eta bukatzekoa.

Bigarren latinezko bertsioa Konstantino Oppick-ko Enperadorea, Leiden-eko Unibertsitateko Teologian doktore eta hebrearren irakasle zenarena da.

Egin gabe zegoen gaztelaniako bertsioa, baina 1918an argitaratu zituen Madrileko argitaldaria eta inprimatzaileen Sanz Callejaren lantegiak: *Viajes de Benjamín de Tudela. 1160-1173*. Lehenengo aldiz gaztelaniara itzultakoak, Ignacio González Llubera egindako hitzaurrea, aparatu kritikoa eta oharra zituen.

Deskribapenean murrizta eta zehatza, kontakizun bizia eta laua, zuzena eta lagunartekoa da ia, xede estetiko handirik gabea, diskurtsoak behar besteko tonu arin eta atsegina du, eta erreportaje entziklopediko honen emari aberatsak eta informazio ugariak irakurlea berehalakoan interesatzen du —harritzen eta liluratzen ez duenean—.

Ibilbide baten itxuran, Benjamin Tuterakoak hiru funtsezko alderdi ikuskatzen ditu *Séfer-Masá'ot* osoan zehar: I) juduak eta haien egoera sozio-ekonomikoa, politikoa eta erlijiozkoa; II) politikaren lerro nagusiak, mendebaldeko kristau-munduko nazioen eta ekialdeko islam-alorrekoen artekoa, eta III) bi munduen arteko merkataritza- eta artisau-guneak zein elkarrekin lotzen zituen edo lot zitzaketan merkataritza-bideak.

Hala azaltzen dizkigu bisitatzen zituen hiri edo puntu geografikoen ondoz ondoko distantziak, lehorretik baldin bazen, bai *legoak* bai *egunak* erabiliz; itsasoz edo ibaiez baldin bazen, *nabigazio-egunez*. Portuen abantailak neurtzen ditu, itsaslapurrez jositako itsasoko ibilbideak edo ingurune txar eta bidelapurrak zireneko bide arriskutsuak.

Ibilbide hau komunitate hebrearren segida bat da, salbuespenezko kasu batzuetan izan ezik.

Ibilbidea

Tutera jaioterritik abiatu zen Benjamin. Zaragozatik aurrera egin eta Ebro ibaiaren ibilbidea jarraituz, Tortosaraino jaitsita, Tarragonatik barrena iritsi zen Mediterraneora; ondoren

Barcelona y Gerona para internarse en el Rosellón y Provenza. Embarca en Marsella rumbo a Génova, de allí a Pisa, Luca y Roma, bordea la costa hasta Salerno, cruza la península Itálica hasta el Adriático y embarca en Otranto hasta Corfú y Arta. Ya en territorio bizantino se llega a Constantinopla, visita las islas egeas y entra en Asia por Coricos. Bordeando las costas turco-sirias arriba a Tierra Santa —dominada por los Cruzados— visitando Naplus, la santa ciudad de Jerusalén y otros lugares de interés para un ilustrado rabino. Llega a Damasco y por el desierto sirio describe un arco pasando por Jama, Alepo, Racca y, en Mosul, conecta con el valle del río Tigris para descender hacia Bagdad. En esta ciudad debió residir largo tiempo al amparo de su opulenta comunidad hebrea y atraído por el señuelo de los pingües beneficios que podría obtener en tan importante centro mercantil y cultural. Bagdad sería el centro de sus viajes menores por los alrededores, quizás hasta Basora, en la Baja Mesopotamia.

Centros y rutas comerciales

Son los centros de comercio más importantes los puertos mediterráneos: Barcelona, Marsella, Amalfi, Egipto, Armiro, Constantinopla, en el ámbito cristiano europeo, Tiro y Asquelón en Palestina, Alejandría en el Egipto fatimita.

El esquema general de este periplo —aun excluyendo los pretendidos viajes a India, China, Arabia y centro de Europa— es del todo razonable para las posibilidades y ambiciones de un culto y observador comerciante itinerante del siglo XII, como es el caso de Benjamín de Tudela.

La geografía en el *Séfer-Masa^ot*

Algunos de los *mares* en que se subdivide tradicionalmente el Mediterráneo (*mar Último*) son el Egeo (*mar de España*), el Jónico (*mar del país de Grecia*), el de Mármara (insinuado tan sólo al describir Constantinopla) y el Negro (*mar de Rusia*), cuyas aguas surcara Benjamín de Tudela, quien asimismo cita el de la India y el legendario mar Helado de la China, aunque seguramente no los conociese más que por referencias. En Tierra Santa menciona los bíblicos de Tiberiades y de Sodoma, pequeños lagos (de agua dulce el primero y con grandes concentraciones salinas el segundo) conectados al sistema hidrográfico del río Jordán y considerados en el país como verdaderos *mares*. Los accidentes costeros que señala son los *brazos de mar* (golfos o ensenadas), pero también se fija, y mucho, en los puertos, construcciones artificiales que facilitan el comercio marítimo, destacando el de Tiro, con sus dos torres de seguridad y el de Alejandría, con su maravilloso faro y el largo espigón *de una milla de distancia dentro del mar*, al decir de nuestro viajero.

Las *islas* mediterráneas que enumera son: Sicilia, Corfú, las egeas de Mitilene (Lesbos), Chíos, Samos, Rodas, Creta y Chipre. En el mar de la India está la de Quish, gran centro comercial, y en latitudes casi ecuatoriales, la de Berig (Ceylán).

Bartzelonara eta Gironara jarraitu zuen, handik Rosello eta Proventzara sartzeko. Marseillan ontziratu zen Genoara joateko eta handik Pisa, Lucca eta Erromara; Salernoko kostaldetik, Italia penintsula zeharkatuta iritsi zen Adriatikoraino eta ontziratu egin zen berriro Otranton, Korfu eta Artaraino joateko. Bizantzioko lurretara iritsita, Konstantinoplara joan zen, Egeoko Irlak bisitatu eta Coricostik barrena sartu zen Asian. Turkia eta Siriako itsasertzak inguratuz Gurutzatuen mende zegoen Lur Santuan lehorreratu zen eta han bisitatu zituen Naplus, Jerusalemeko hiri santua eta beste zenbait leku, errabino ikasi batentzat interesgarriak. Damaskora iritsi eta basamortu siriarrean zehar arku bat deskribatzen du Jama, Alepo eta Raccatik igaroz, eta Mosul-en Tigris ibaia- ren ibarrari lotzen zaio Bagdad-erantz jaisteko. Luzez bizitua izango zen hiri horretan bere komunitate hebrear aberatsaren babesean eta halako merkataritza- eta kultura-gune garrantzizko batean lortu zitzakeen irabazi oparoen amuak erakarrita. Bagdad izango zen inguru haietatik, agian, Mesopotamia Behereko Basoraraino egiten zituen bidaia txikiagoen erdigunea.

Merkataritza-guneak eta -bideak

Mediterraneoko portuak ziren merkataritza-gunerik nagusiak: Bartzelona, Marseilla, Amalfi, Egipto, Armiro eta Konstantinopla kristau europarren eremuan; Tiro eta Asquelon Palestinan, eta Alexandria, Egipto fatimiarrean.

Gutziz arrazoizkoa da ibilbide horren eskema orokorra —nahiz eta India, Txina, Arabia eta Europa erdira egin nahi zituen bidaiak bazter utzita ere— Benjamin Tuterakoak, XII. mendeko merkataritza ibiltari jantzi eta behatzaile batek, zituen aukera eta anbizioak ikusita.

Séfer-Masa^ot-eko geografía

Tradizionalki Mediterraneo itsasoa (*Azken itsasoa*) hainbat itsasotan zatiturik zegoen: Egeoa (*Espainiako itsasoa*), itsaso Jonikoa (*Grezia herriko itsasoa*), Marmarakoa (zeharbidez Konstantinopla deskribatzerakoan baizik aipatzen ez dena) eta Itsaso Beltza (*Errusiako itsasoa*). Ur horiek ildaskatu zituen Benjamin Tuterakoak, baina beste batzuk ere aipatzen ditu, hain zuzen ere, Indiakoa eta elezaharretako Txinako itsaso Izoztua, baina ziur asko ez zituen erreferentziaz baino ezagutzen.

Lurralde Santuan laku txikiak aipatzen ditu, besteak beste, Tiberiades eta Sodoma biblikoak (ur geza duena lehena eta gatz-kontzentrazio handiak dituen bigarrena): Jordan ibaia- ren sistema hidrografikoari lotuak eta herri hartan benetako *itsasotzat* hartzen zirenak.

Markatzen dituen gorabeherak kostako *itsasoaren adarrak* dira (golkoak eta badiak), baina portuak, itsasoko merkataritza errazten zuten eraikin artifizialak ere begiratzen zituen, asko gainera, batez ere, bi segurtasun-dorre zituen Tirokoa eta, gure bidaztiaren arabera, itsasoan *milia bat sartzan zen* kai-mutur luzea eta faro zoragarri bat zuen Alexandriakoa.

Izendatzen dituen Mediterraneoko *irlak* hauek dira: Sizilia, Korfu, Egeoko Mitilene (Lesbos), Chios, Samos, Rodas, Kreta eta Zipre. Indiako itsasoan Quish, merkataritza-gune handia zuena, eta Berig (Zeilan) latitude ia ekuatorialetan.

Hitzaurrea

ITSASBIDE NAGUSIA. PILOTAKETA ETA AINGURAKETA
nola Frantzia, Bretainia eta Ingalaterrako hala Alemania Garaia eskualdekoak.

Aipatu eskualdeetako portu, badia, ibai eta kanaletako arriskuak.

Almanaka oso erabilgarria itsasoko olatuak ildaskatzera abia daitezkeen itsas lagun guztientzat.

Olerongo Judizioak, itsas auziei buruzkoak (1).

Pierre Garcie, Ferrande zeritzonak prestatua.

Berraztertua eta orraztua.

Rouenen.

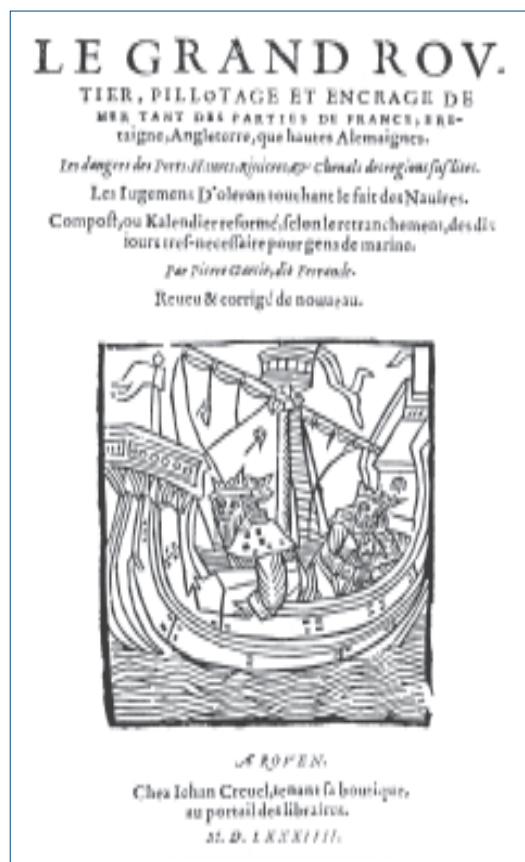
Bere saltegia liburutegien atarian duen Jean Crevel Etxean.

1584

Variante de la portadilla
de la edición de Poitiers
de la casa editora:

El Pelicano publicado
por Ian de Marnef.

Almanaque o
calendario reformado,
según la supresión de
diez días (2), muy útil
para marineros.



Argitaletxearen
Poitiers-eko
argitalpenaren
aitzin-orriaren aldaerak
berregin ditugu.
Ian Marnef-ek
argitaraturiko
El pelicano-rena.
Almanaka edo egutegi
erreformatua, hamar
egun ezabatu
ondorengoa (2),
marinelentzat oso
erabilgarria.

Portadilla

EL GRAN DERROTERO MARINO. PILOTAJE Y ANCLAJE tanto de las regiones de
Francia, Bretaña, Inglaterra, como de las altas Alemanias.

Los peligros de los puertos, abras, ríos y canales de las regiones citadas.

Almanaque muy útil para todos los colegas que surcan las ondas marinas.

Los Juicios de Oléron sobre casos navales (1).

Preparado por Pierre Garcie, llamado Ferrande.

Revisada y corregida de nuevo.

En Rouen.

En la Casa Jean Crevel, que tiene su establecimiento en el pórtico de las librerías.

1584

ANTIGUOS PERFILES DE LA COSTA

LAPURDI, GIPUZKOA

PARTE DEL DERROTERO DE PIERRE GARCIE

D

Damos una versión en castellano, que no es más que una aproximación a este curioso testimonio que merecería traducción y lectura críticas.

Reproducimos también un antiguo mapa con rótulos en alemán y latín, que alcanza desde Arcachón a Santander, y que contiene perfiles de referencia del relieve montañoso de la costa.

El derrotero y el mapa son elementos que enriquecen, en este caso con carácter de geografía histórica, la representación de nuestro espacio marítimo.

Texto

... Saint Etienne d'Ars, junto a la cual está hacia la mar. Y de Saint Etienne ve al S-SE e irás a todo lo largo de la costa, punta tras punta, hasta la de Saint Denys d'Oléron. La isla de Yeu y los pasos de Burdeos (3) tienen orientación noroeste-sureste, un cuarto de norte y sur, y hay entre ambos puntos 25 millas. (4)

Si no aciertas a encontrar los pasos irás bordeando Cordouane que es una gran torre que está en la otra orilla del río (5), pero hay grandes peligros apartándose de ella, entre ella y los pasos. E irás también por cerca de Ré y de Oléron que te ofrece la vigilancia del terrazgo de los canales si vas de noche, porque hay grandes peligros.

Belle Ile y Arcachon. Ve al sureste, sur un cuarto, y llegarás cerca de dos grandes bancos que están al norte de Arcachon.

A continuación de la bocana de Bayona. (6)

El higer (7) de Fuenterrabía y la bocana (8) de Bayona tienen orientación nordeste-suroeste, con pequeña desviación de norte y sur.

Desde Fuenterrabía que está tras el higer a Saint Jean de Luz hay dos leguas y entre ambas hay un paso de escollos (9). Debes tener muy en cuenta que cuando la mar rompa en su superficie no trates de buscar su bocana, porque no se desvía nada pero si el mar no rompe en esas rocas ve tranquilo.

KOSTALDEAREN ANTZINAKO PROFILAK

LAPURDI, GIPUZKOA

PIERRE GARCIEREN ITSASBIDEEN ZATI BAT DA

E

Euskarazko itzulpena emango dugu, testigantza bitxi horretara iristeko hurbiltze bat baino ez den itzulpena ez ezik, irakurketa kritiko bat mereziko lukeena.

Antzinako mapa bat ere berregingo dugu, Arcachondik hasi eta Santander bitartekoa. Kostaldearen erliebe menditsua- ren erreferentziako profilak ditu, eta errotuluak alemanez nahiz latinez.

Itsasbideak eta mapak, gure itsas eremuaren irudia aberasten duten bi osagai dira, eta kasu honetan, geografía historikoari dagokion irudia aberasten dute.

Idatzia

... Saint-Etienne d'Ars, haren ondoan dago itsaso alderantz. Eta Saint-Etienn-etik zoaz H-HMra eta kostaz kosta eta muturretik muturrera Olerongo Saint Denys-eraino joango zara.

Yeu uharteko eta Bordeleko igarobideak (3) ipar-mendebalde eta hego-mendebaldeko orientazioa dute, ipar eta hegoko laurdena, eta bi puntuen artean 25 milia daude. (4)

Igarobideak aurkitzen ez baduzu asmatzen, Cordouane, ibaiaren beste ertzean dagoen dorre handia inguratuz joango zara (5), baina arrisku handiak daude hortik aldentzen bazara, horren eta igarobideen artean. Ré eta Oleronetik gertu ere joango zara, eta gaez joanez gero, kanaletako so-roek gordeko zaituzte, arrisku handiak baitaude.

Belle Ile eta Arcachon. Zoan hego-ekialdera, laurden bat hegora, eta Arcachon hegoan dauden bi banku handiren ondora iritsiko zara.

Baionako bokalearen segidan. (6)

Hondarribiko higerrek (7) eta Baionako bokaleak (bocana) (8) IE-HE norabidean daude, ipar eta hegoko desbideratze txikiekin.

Higerren ostean dagoen Hondarribitik Donibane Lohitzunera bi legoa daude eta bien artean bada haitzarteko igarobide bat (9). Erne ibili behar duzu haren kontra itsasoa lehortzean ez duzula saiatu behar bokalea bilatzen, ez baita batiere desbideratzen; baina itsasoa ez bada haitz horietan lehortzen, zoaz lasai.

Liburu hau 2010eko martxoaren 20an,
udaberrian argitaratu zen.

La edición de este libro concluyó
el 20 de marzo, primavera de 2010.
